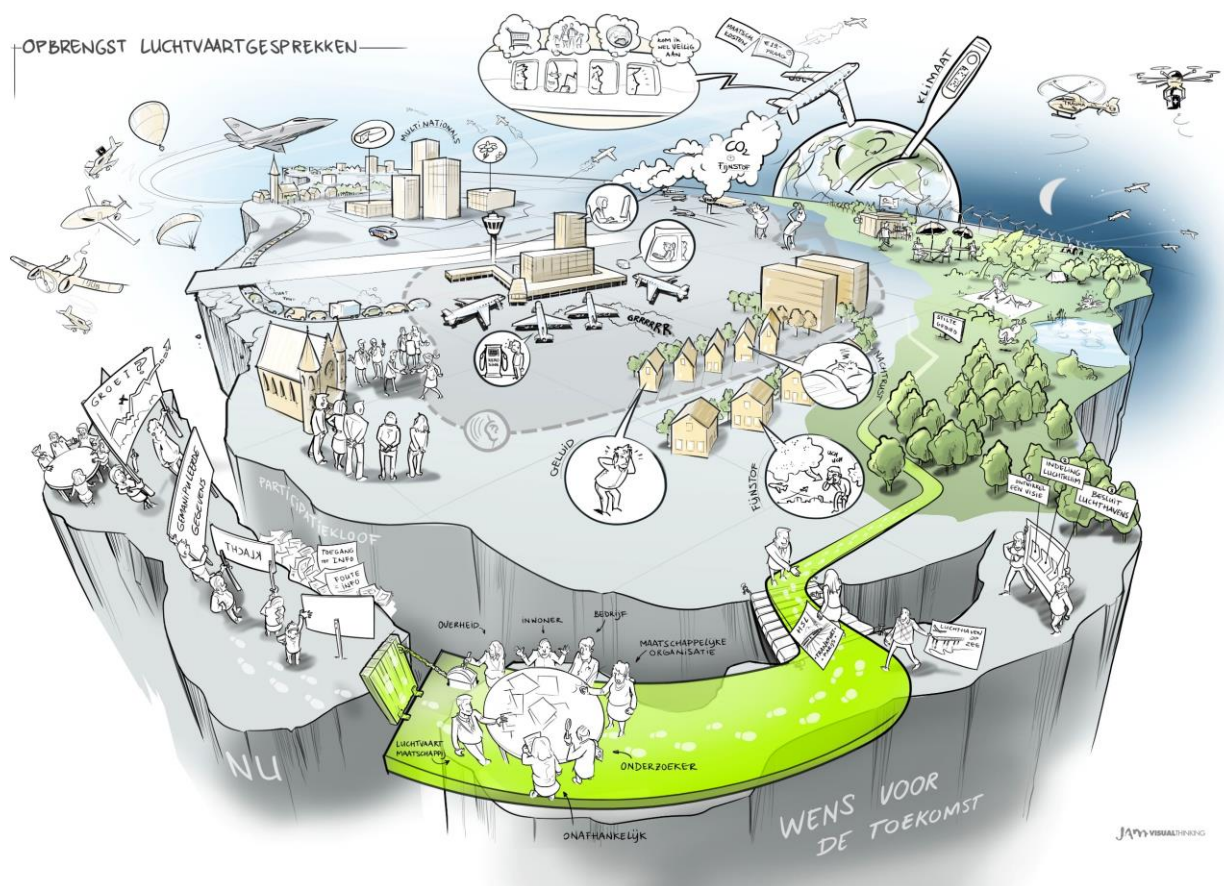


Opbrengst van de Luchtvaartgesprekken



over de toekomst luchtvaart en
herziening luchtruim

4 maart 2019

Colofon

Het onderzoek Luchtvaartgesprekken is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie Participatie. De luchtvaartgesprekken zijn georganiseerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. WesselinkVanZijst is verantwoordelijk voor dit eindrapport op basis van de transcripten van alle gesprekstafels, additionele gesprekstafels tijdens de Nationale Luchtvaartdag en digitale reacties op het rapport 'Voorlopige opbrengst van de Luchtvaartgesprekken'. Vanuit WesselinkVanZijst waren Ard Hordijk, Tom den Boer en Marc Wesselink betrokken. De codering van alle transcripten is gedaan door Adviestalent (Fenna Reuvers, Noëlle van den Boom, Marcel Bours). Het schrijfwerk is van de hand van Jos van der Schot (Van der Schot Tekst & Context). Wouter Boog (JAM-Visual Thinking) maakte de illustraties en de projectcoördinatie lag bij Femke Vergeest van P2.

Copyright 4 maart 2019 - Gebruik van (delen) van deze uitgave en de bijbehorende stukken en bijlages is toegestaan, mits met bronvermelding.

Inhoud

COLOFON	2
SAMENVATTING.....	5
1. CONTEXT EN DOELSTELLING RAPPORTAGE.....	9
1.1 AANLEIDING.....	9
1.2 DOEL EN OPZET.....	9
2. METHODISCHE VERANTWOORDING	10
2.1 ROLVERDELING	10
2.2 LOCATIES EN DATA.....	10
2.3 SAMENSTELLING GESPREKSGROEPEN	10
2.4 GESPREKSOPZET.....	10
2.5 ANALYSE	11
2.6 LOCATIERAPPORTEN.....	12
2.7 RAPPORT	12
3. VERLOOP VAN DE BIJEENKOMSTEN.....	12
3.1 MAATSCHAPPELIJKE CONTEXT	12
3.2 DEELNEMERS.....	13
3.3 GESPREKSVERLOOP.....	13
3.4 LUCHTVAARTDAG	14
4. GROOTSTE ZORGEN	14
4.1 GESTELDE VRAGEN	14
4.2 INHOUD VAN DE GESPREKKEN	14
5. ISSUES EN BELANGEN	15
5.1 GEZONDHEID, GELUID EN LEEFBAARHEID.....	15
5.1.1 GESTELDE VRAGEN	15
5.1.2 INHOUD VAN DE GESPREKKEN	15
5.2 KLIMAAT EN MILIEU	17
5.2.1 GESTELDE VRAGEN	17
5.2.2 INHOUD VAN DE GESPREKKEN	17
5.3 ECONOMIE.....	18
5.3.1 GESTELDE VRAGEN	18
5.3.2 INHOUD VAN DE GESPREKKEN	19
5.4 VEILIGHEID.....	20
5.4.1 GESTELDE VRAGEN	20
5.4.2 INHOUD VAN DE GESPREKKEN	20
5.5 SOCIAAL	21
5.5.1 GESTELDE VRAGEN	21
5.5.2 INHOUD VAN DE GESPREKKEN	21
5.6 MANIER VAN BESLUITVORMING	22
5.6.1 GESTELDE VRAAG	22
5.6.2 INHOUD VAN DE GESPREKKEN	22
5.7 REGIONALE ISSUES EN BELANGEN.....	24
5.7.1 GESTELDE VRAGEN	24
5.7.2 INHOUD VAN DE GESPREKKEN	24
6. PARTICIPATIE.....	26
6.1 GESTELDE VRAGEN	26
6.2 INHOUD VAN DE GESPREKKEN	26

7. DILEMMA'S.....	28
7.1 GESTELDE VRAGEN	28
7.2 INHOUD VAN DE GESPREKKEN	28
8. KEUZES VOOR HET KABINET EN MOGELIJKE MAATREGELEN.....	30
8.1 GESTELDE VRAGEN	30
8.2 AANGELEVERDE SUGGESTIES.....	30
9. KENNISVRAGEN EN LACUNES	31
10. SYNTHESE	31
BIJLAGEN.....	33
1. OVERZICHT VAN KENNISVRAGEN EN LACUNES IN KENNIS.....	33
2. OVERZICHT MOGELIJKE MAATREGELEN PER THEMA EN WERKVORMEN VOOR PARTICIPATIE	33
3. OVERZICHT VAN ARGUMENTEN BIJ DE VOORGELEGDE DILEMMA'S	33
4. LOCATIERAPPORTEN.....	33
5. GESPREKKEN TIJDENS DE NATIONALE LUCHTVAARTDAG	33
6. DIGITALE REACTIES OP VOORLOPIGE OPBRENGST LUCHTVAARTGESPREKKEN	33

Samenvatting

In het najaar van 2018 organiseerde het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op negen locaties gesprekken tussen mensen en organisaties die zich betrokken voelen bij de ontwikkelingen van de luchtvaart in Nederland. In totaal namen 501 mensen deel aan deze 'Luchtvaart-gesprekken', die plaatsvonden in een tijd dat er veel politieke en publieke discussie was over de toekomst van de luchtvaart. De opbrengt is samengebracht in een rapportage 'Voorlopige Opbrengt Luchtvaartgesprekken'. Vervolgens zijn begin december tijdens de Nationale Luchtvaartdag gesprekstafels georganiseerd en is mensen tot 31 januari 2019 de gelegenheid geboden om op de voorlopige rapportage te reageren.

WesselinkVanZijst is gevraagd om de luchtvaartgesprekken en de reacties te analyseren. Doel hiervan was om inzicht te krijgen in de issues, belangen en kennisvragen die in Nederland spelen bij de verschillende stakeholdergroepen. De passages met aangebrachte aanpassingen op de voorlopige rapportage zijn met een dunne verticale lijn in de kantlijn gemarkeerd. Deze samenvatting doet geen recht aan de veelheid issues, belangen en vragen. We verwijzen graag naar de totale rapportage.

Dialogo en vertrouwen

De gesprekken werden, mede door de actualiteit, gekenmerkt door een kritische houding bij de deelnemers. Het vertrouwen in de overheid was laag. Mensen voelden zich niet gehoord en misten transparantie in de procedures en besluitvorming. Doordat in de gesprekken de nadruk lag op het uiten en ophalen van issues, belangen en kennisvragen, werd voorkomen dat mensen elkaar gingen overtuigen. Daardoor ontstond een constructieve sfeer, waarin mensen naar elkaar luisterden. Dit heeft ervoor gezorgd dat deelnemers aan het eind van de gesprekken hun waardering uitspraken voor de zorgvuldigheid en de mogelijkheid om argumenten uit te wisselen. Velen zagen de luchtvaartgesprekken als een goed begin van een dialoog, maar bleven sceptisch over het vervolg.

Erkend belang en meervoudige zorgen

Deelnemers aan het gesprek erkenden het belang en de waarde van de luchtvaart, zowel economisch als sociaal. Wel zetten ze vraagtekens bij de ontwikkelingen die gaande zijn. Waar kiezen we voor? Wat zijn de effecten van deze keuzen? En kunnen we leven met deze keuzen. Mensen spraken desgevraagd hun grootste zorgen uit:

- ◆ De disbalans tussen de aandacht die gaat naar economische voordelen van de luchtvaart en naar de daaraan verbonden effecten op de gezondheid, de leefbaarheid, het klimaat, de natuur en het milieu.
- ◆ Nut en noodzaak van verdere groei van de luchtvaart in Nederland en het gevoel dat de grens (bijna) bereikt is.
- ◆ De klimaateffecten van de luchtvaart voor mens, plant en dier.
- ◆ De onzekerheid rond het effect van (ultra)fijnstof op de gezondheid.
- ◆ De overlast door geluid in de lucht én op de grond.
- ◆ De kleiner wordende ruimte voor kleine luchtvaart (*general aviation*).
- ◆ De effecten op natuur, landschap en recreatie.
- ◆ Veiligheid op de grond en in de lucht.
- ◆ De beperkte invloed van burgers en de grote invloed van de luchtvaartsector en het bedrijfsleven op de besluitvorming door de overheid.

Issues en belangen, dilemma's

Deze zorgen zijn verbonden met thema's waarover mensen en organisaties van inzicht kunnen verschillen (de issues) en die aanleiding geven tot meningsverschillen. In de luchtvaartgesprekken is per issue gezocht naar de belangen van mensen en organisaties. Ook zijn er aan de deelnemers dilemma's voorgelegd. Daarbij lag de focus op de argumenten die ze gebruikten, in plaats van op de stelling die ze innamen. De argumenten zijn verzameld per dilemma en weergegeven in de eindrapportage. Het grootste issue is de vraag hoe de (economische) voordelen van de luchtvaart zich verhouden tot de ervaren en te verwachten nadelen ervan in andere delen van de samenleving.

Gezondheid, geluid en leefbaarheid

- ◆ Uit de gesprekken blijkt dat mensen, in verschillende mate, overlast ondervinden van geluid, met name in (de randen van) de nacht en van laagvliegende vliegtuigen. Daarnaast ervaren mensen hinder van het geluid en stank die ontstaat bij luchtvaartgerelateerde activiteiten op de grond, zoals proefdraaien van vliegtuigen. Gevolgen die werden genoemd zijn stress,

gebrek aan nachtrust en concentratieproblemen. Ook de discrepantie tussen het berekenen van geluidhinder en het meten ervan kwam aan de orde. Mensen buiten de vastgestelde geluidscontouren ervaren toch overlast van de luchtvaart.

- ♦ Een tweede gezondheidseffect dat genoemd wordt, zijn ademhalingsproblemen als het gevolg van de uitstoot van fijnstof. Hierbij heeft het gebrek aan kennis en informatie over het precieze effect van (ultra)fijnstof op de gezondheid een versterkende rol.
- ♦ Naast deze twee punten speelt ook een aantal minder vaak genoemde gezondheidseffecten: geur en lekkage van kerosine en antivries en de gezondheidseffecten van het vele verkeer van en naar luchthavens.

Klimaat en milieu

- ♦ Als belangrijkste issue noemden mensen het ontbreken van de luchtvaart in het klimaatakkoord van Parijs en in het klimaatbeleid in Nederland. Mensen missen een expliciete afweging tussen (de groei van) de luchtvaart en andere sectoren en de effecten op het klimaat. Dit issue leverde ook veel ideeën en maatregelen op om dit tekort in het beleid op te heffen.
- ♦ Ook de effecten van de luchtvaart op het milieu en de natuur was een belangrijk issue. De teloorgang van stilte en rust, de effecten op Natura2000-gebieden en de effecten op planten en dieren werden expliciet genoemd.

Economie

- ♦ Mensen erkennen het grote economische belang van de luchtvaart voor Nederland en, in iets minder mate, voor afzonderlijke regio's. Werkgelegenheid, vestigingsklimaat en transport van goederen werden vaak genoemd.
- ♦ Wel werden er vraagtekens gezet bij de toekomstbestendigheid van het businessmodel van de luchtvaart. Deze is gebaseerd op massa en volume, hetgeen lage marges en weinig innovatie oplevert. Transferpassagiers hebben volgens deelnemers voor Nederland weinig economische waarde.
- ♦ De belangen van andere sectoren, zoals de recreatiesector, en externe effecten, zoals gezondheidsschade, worden volgens de mensen niet voldoende meegewogen. De vraag naar een goede maatschappelijke kosten- en batenanalyse werd tijdens de gesprekken veelvuldig gesteld.

Veiligheid

- ♦ De kans op ongelukken groeit volgens deelnemers, doordat het voller wordt in de lucht. Ook laagvliegen en de combinatie van verschillende vormen van luchtvaart – hobby- en sportvluchten, kleine luchtvaart, militair gebruik van het luchtruim, goederenvervoer en passagiersvervoer – worden als veiligheidsrisico ervaren.
- ♦ Angst voor terrorisme en onbemande verkeerstorens op kleinere luchthavens kwamen ook aan de orde.

Sociaal

- ♦ Veel deelnemers benoemden de positieve sociale waarde van vliegen en de luchtvaart: (vakantie)plezier, hobby of sport, contact met familie en vrienden, culturele verrijking, beschikbaarheid van producten en bereikbaarheid van medische zorg. Anderen keurden een deel hiervan – korte pleziertripjes – als overbodige luxe af.
- ♦ De ruimte voor woningen en een rustige leefomgeving staan onder druk, wat sommigen als ongewenst ervaren.
- ♦ De verdeling van lusten en lasten is vaak genoemd. Sommige mensen ondervinden wel de hinder, maar maken geen gebruik van de mogelijkheden die luchtvaart ze biedt. Als vliegen duurder wordt zal dit een tweedeling opleveren tussen mensen die zich een vliegreis wel kunnen permitteren en mensen die dat niet kunnen.

Manier van besluitvorming

- ♦ Deelnemers dichtten de overheid (het ministerie van IenW) een centrale rol toe in de besluitvorming. Tegelijkertijd noemden ze het gebrek aan onafhankelijkheid van de overheid – aandeelhouder Schiphol – en de invloed van de luchtvaartsector als een probleem.
- ♦ Mensen willen graag betrokken worden bij de visie- en de besluitvorming over de luchtvaart. Ook als besluiten niet uitvallen zoals ze zelf graag zien, willen ze weten wat de overwegingen daarvoor zijn.
- ♦ De roep om voldoende informatie en de juiste gegevens onder de besluiten klonk regelmatig.
- ♦ De volgorde van besluiten werd benoemd: eerst een visie, dan luchtruimindeling en daarna besluit over luchthavens.

Regionale issues en belangen

Naast een groot aantal heel specifieke regionale vraagstukken spelen sommige issues in vrijwel alle regio's.

- ♦ Commerciële en militaire luchtvaart verkleinen de ruimte voor de kleine luchtvaart.
- ♦ Luchtvaart beperkt de mogelijkheden van andere sectoren, zoals de recreatie, horeca, windmolenbedrijven.
- ♦ Regionaal wordt specifiek gewezen op de geluidsbelasting van de luchtvaart buiten de geluidscontouren.

Participatie

- ♦ Deelnemers ontvingen de luchtvaartgesprekken in meerderheid positief, maar ook met scepsis. Er werd twijfel geuit over de uiteindelijke impact ervan. Deelnemers riepen de overheid op om vervolg te geven aan deze gesprekken en te laten zien wat er met de uitkomsten is gedaan. Het werd door veel deelnemers gezien als een eerste stap in de goede richting om met elkaar de dialoog aan te gaan.
- ♦ Op de vraag wat mensen nodig hebben om hun belang goed te kunnen behartigen werd het bouwen van vertrouwen vrijwel aan alle tafels als voorwaarde genoemd. Om dat te bereiken noemden de deelnemers onder andere informatie en transparantie, feiten en kennis, (onafhankelijk) onderzoek en navolgbaarheid van besluiten.
- ♦ Voor het vervolg ziet men graag verdiepende gesprekken op specifieke issues, evenwichtiger zeggenschapsverhoudingen, gelijkwaardige deelname van alle stakeholders.
- ♦ De deelnemers noemden verder vele mogelijke werkvormen voor het creëren van optimale participatie.

Keuzes voor het Kabinet en mogelijke oplossingen

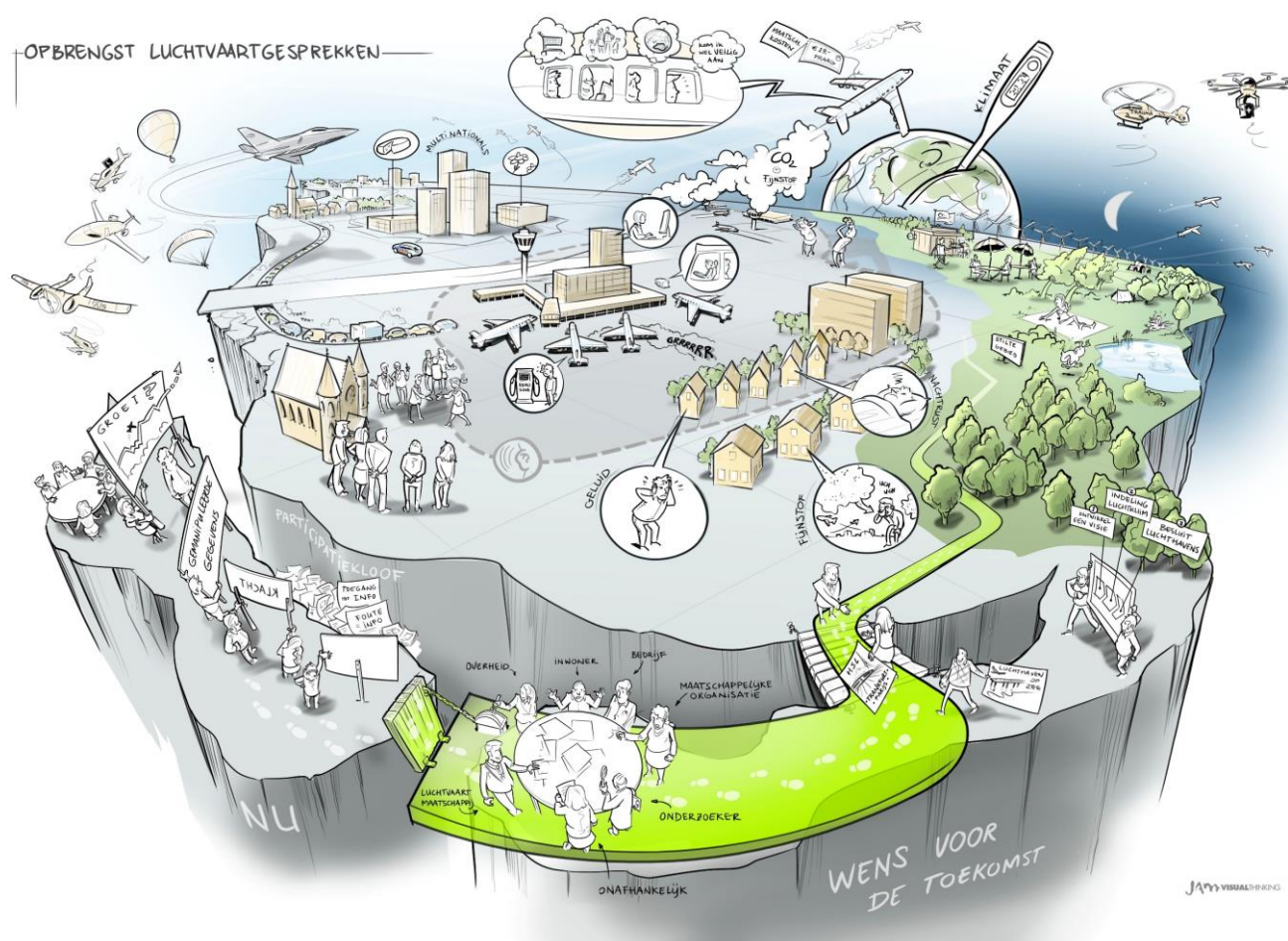
Deelnemers legden het Kabinet een aantal keuzes voor: zowel politiek-maatschappelijke als concrete maatregelen.

- ♦ De overheid heeft een belangrijke rol bij het oplossen en voorkomen van problemen rond luchtvaart in Nederland en heeft de plicht de burger te beschermen.
- ♦ Deelnemers vroegen het Kabinet een (mobiliteits)visie en -beleid te ontwikkelen, te spreken over het nut en de noodzaak van de groei van de luchtvaart en (onafhankelijke) onderzoeken uit te laten voeren. Het Kabinet werd herhaaldelijk verzocht om de bereidheid te tonen om bestaande mechanismen ter discussie te stellen. Concreet: de aanpassing van vliegticketprijzen, het aantrekkelijker maken van andere vervoersvormen, zoals hogesnelheidstreinen in Europa.
- ♦ Ze gaven concrete suggesties en ideeën voor oplossingen, uiteenlopend van het aanleggen van een luchthaven op zee, het subsidiëren van andere vormen van vervoer tot het stimuleren van innovatie in elektrisch vliegen en het heffen van accijns en BTW op kerosine en vliegtickets.

Kennisvragen en lacunes

Deelnemers stelden tijdens de gesprekken geregeld vragen, namen stevig stelling of legden meningen en feiten op tafel. We geven hier een indicatie van terreinen waarover kennisvragen, stellingen en meningen werden ingebracht.

- ♦ Wat is het effect van (ultra)fijnstof op de gezondheid?
- ♦ Wat zijn de precieze maatschappelijke kosten en baten van de luchtvaart in Nederland? Hier spraken deelnemers geregeld twijfels uit over de kwaliteit van de bestaande maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA).
- ♦ Wat is de relatie tussen laagvliegen en veiligheid?
- ♦ Wat is de (relatieve) bijdrage van de luchtvaart aan de CO₂-uitstoot en aan de economie?
- ♦ Geeft de manier waarop emissies en overlast in kaart worden gebracht (berekening) een goed beeld van de situatie of is het meten ervan een betere benadering?



Afbeelding 1: Samenvatting luchtvaartgesprekken in beeld

1. Context en doelstelling rapportage

1.1 Aanleiding

De Nederlandse overheid staat voor belangrijke besluiten over de luchtvaart in en boven Nederland. Enerzijds werkt zij aan de Luchtvaartnota 2020-2050, waarin ze de grote lijnen uitzet voor de toekomst van de luchtvaart in ons land. Anderzijds zoekt ze, samen met partijen die werkzaam zijn in de luchtvaart, naar een nieuwe inrichting van het Nederlandse luchtruim. Daarnaast spelen de Luchthavenbesluiten voor de luchthavens Schiphol en Lelystad.

In een brief aan de Tweede Kamer¹ geeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat haar ambitie aan "om perspectief te bieden en balans te brengen in de maatschappelijke behoeften aan luchtvaart, duurzaamheid, leefklimaat en veiligheid en een vitale economie." In dezelfde brief spreekt ze zich uit voor brede participatie voor de desbetreffende dossiers: "De huidige aanpak loopt tegen grenzen aan, de dilemma's waar we voor staan raken veel mensen persoonlijk en rechtvaardigen hun inbreng. Ik wil de diverse belanghebbenden met elkaar in gesprek brengen, dat geeft ruimte voor nieuwe inzichten en begrip." De voorliggende vraagstukken spelen gedurende langere tijd. Daarom heeft het ministerie een meerjarig participatietraject voor de luchtvaart opgezet waarin het alle belanghebbenden betreft.

De luchtvaartgesprekken, waar dit rapport een neerslag van is, maken onderdeel uit van een aantal brede consultaties die in de eerste fase van het participatietraject zijn uitgevoerd. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft WesselinkVanZijst gevraagd voor negen door het ministerie georganiseerde luchtvaartgesprekken een analysekader te ontwikkelen en ze te analyseren en in een brede context te plaatsen. Dit rapport geeft inzicht in de issues en belangen die spelen bij verschillende stakeholders en verzamelt de kennisvragen en mogelijke maatregelen die tijdens de luchtvaartgesprekken zijn opgeworpen. Tot slot geeft het een beeld van de maatschappelijke behoefte aan participatie en ideeën hoe het participatieproces het beste kan worden vormgegeven.

1.2 Doel en opzet

In de maanden oktober en november 2018 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op negen locaties in het land zogenaamde luchtvaartgesprekken georganiseerd. Doel van deze gesprekken is goed inzicht te krijgen in de issues, belangen en kennisvragen van de verschillende stakeholdergroepen (bewoners, overheden, bedrijven, (kleine) luchtruimgebruikers, maatschappelijke organisaties (natuur- en milieu, landbouw en andere) en groep overig). Deze groepen zijn betrokken bij het maatschappelijke debat en bij formele participatie rond projecten en vraagstukken over de toekomst van de luchtvaart. Na afloop van deze luchtvaartgesprekken zijn begin december tijdens de Nationale Luchtvaartdag gesprekstafels georganiseerd en is mensen tot 31 januari 2019 de gelegenheid geboden om op de voorlopige opbrengst van de luchtvaartgesprekken te reageren.

Het ministerie heeft WesselinkVanZijst gevraagd deze gesprekken te analyseren. Deze analyse beoogt om de veelheid aan issues, belangen, ideeën, mogelijke maatregelen en kennisvragen rond de luchtvaart die bij mensen en partijen leven op te halen. De hoofdissues zijn geselecteerd op grond van een eerder door het ministerie uitgevoerde interne issue-analyse. De inzichten die tijdens de luchtvaartgesprekken zijn verkregen dienen als input voor de Luchtvaartnota 2020-2050, de Luchtruimherziening en voor het op te stellen participatieplan luchtvaart.

Dit rapport geeft de opbrengst weer van de luchtvaartgesprekken. De passages met aangebrachte aanpassingen op de voorlopige rapportage zijn met een dunne verticale lijn in de kantlijn gemarkeerd. Dit zijn aanpassingen die voortkomen uit aanvullende opmerkingen tijdens de gesprekken op de Nationale Luchtvaartdag of de digitaal ingediende reacties. Ook in de bijlagen zijn aanvullingen herkenbaar gemaakt.

¹ Kamerbrief over aanpak participatie Luchtvaart en reikwijdte Luchtvaartnota 2020-2050, Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, 22 juni 2018 (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/06/22/aanpak-participatie-luchtvaart-en-reikwijdte-luchtvaartnota-2020-2050>)

2. Methodische verantwoording

In dit hoofdstuk beschrijven we het analyseproces en de verwerking van de analyse in het hoofdrapport. Het doel van de luchtvaartgesprekken was om zoveel mogelijk de rijkdom aan issues, belangen, zorgen, ideeën over participatie en kennisvragen op te halen bij een brede groep belanghebbenden.

2.1 Rolverdeling

De luchtvaartgesprekken en de Nationale Luchtvaartdag zijn georganiseerd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De analyse van de gesprekken en de rapportage is gemaakt door WesselinkVanZijst. Deze rolverdeling is strikt gehanteerd om onafhankelijkheid van de uitkomsten te garanderen.

Het ministerie was verantwoordelijk voor de uitnodiging van deelnemers, de samenstelling van de groep per gesprekstafel, de gespreksleidraad, het contracteren van de onafhankelijke gespreksleiders en de notulisten, de keuze van de locaties en de afstemming met provincies en belangenpartijen per regio.

WesselinkVanZijst was verantwoordelijk voor het analysekader, de analyse, het opstellen van de locatierapporten en het schrijven van dit eindrapport.

2.2 Locaties en data

Het ministerie van IenW heeft op negen locaties luchtvaartgesprekken georganiseerd, verspreid over het land.

Groningen en Drenthe	Provinciehuis Groningen	maandag 8 oktober
Gelderland	Honig Fabriek Nijmegen	woensdag 10 oktober
Overijssel	Provinciehuis Zwolle	maandag 15 oktober
Zuid Holland	Provinciehuis Den Haag	maandag 29 oktober
Flevoland	Provinciehuis Lelystad	donderdag 1 november
Noord Holland	Provinciekantoor Haarlem	maandag 5 november
Noord Brabant en Zeeland	Provinciehuis Den Bosch	dinsdag 6 november
Limburg	Gouvernement Maastricht	woensdag 7 november
Friesland	Provinciehuis Leeuwarden	donderdag 8 november

De Nationale Luchtvaartdag vond plaats in het Amsterdome in Amsterdam op zaterdag 8 december 2018.

2.3 Samenstelling gespreksgroepen

De lijst met genodigden is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samengesteld in overleg met de provincies en op basis van een stakeholderanalyse. Deelnemers uit zes soorten groepen zijn gericht via email uitgenodigd voor de gesprekken: bewoners, overheden, bedrijven, (kleine) luchtruimgebruikers, maatschappelijke organisaties (natuur- en milieu, landbouw en andere) en groep overig (zoals bijv lokale luchthavens of specifieke belangengroepen). Mensen gaven overigens zelf aan bij welke categorie zij wilden worden ingedeeld. Daarnaast konden mensen zich individueel aanmelden voor deelname als zij hadden gehoord van de bijeenkomsten. Per bijeenkomst zijn de gesprekstafels zo ingericht dat een gemeleerd gezelschap aan tafel zat. Dat lukte bij de ene bijeenkomst beter dan de andere, afhankelijk van de aanmeldingen.

Bij iedere locatie waren ook toehoorders aanwezig van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zij luisterden en gaven waar nodig eventueel een toelichting. Het analyseteam van WesselinkVanZijst was op 7 van de 9 avonden aanwezig. Doel hiervan was uit de eerste hand indrukken op te doen uit de gesprekken en te zien hoe de opzet en structuur van de gesprekken werkte. Zij hebben alleen geluisterd en namen niet deel aan de gesprekken. Op 3 van de 9 bijeenkomsten was iemand van de (lokale) pers aanwezig. Terplekke is met hen de afspraak gemaakt dat zij alleen geanonimiseerd verslag zouden doen van het gesprek.

Tijdens de Nationale Luchtvaartdag zijn drie afzonderlijke gesprekstafels ingericht. Hierbij is wel gevraagd naar de achtergrond van mensen, maar is niet actief geprobeerd de samenstelling aan tafel te bepalen.

2.4 Gespreksopzet

Op iedere locatie waren de deelnemers ingedeeld in tafels met 3 tot 10 deelnemers. Per tafel leidde een onafhankelijke gespreksleider het gesprek. De onafhankelijke gespreksleiders waren ingehuurd via het brede externe facilitatorennetwerk van LEF *future center* (Rijkswaterstaat). Iedere gesprekstafel beschikte ook over een notulist. De notulisten maakten per gesprekstafel een vrijwel letterlijk transcript van het gesprek, waarbij zij bijna altijd gebruik maakten van een audio-opname

(deze audio-opnames zijn na verwerking gewist). Uitspraken van deelnemers waren niet herleidbaar naar persoon, daar waar nodig zijn de transcripten achteraf geanonimiseerd. Tijdens de Nationale Luchtvaartdag werden de gesprekken geleid door een onafhankelijke procesbegeleider. Er was een notulist aanwezig die de inhoud van het gesprek zo nauwkeurig mogelijk (doch niet letterlijk) vastlegde.

De gespreksleiders werkten tijdens de luchtvaartgesprekken met een gespreksleidraad die door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat was opgesteld. De leidraad bevatte de structuur van het gesprek en specifieke vragen. Hierdoor werd geborgd dat aan iedere tafel dezelfde onderwerpen werden besproken. De gespreksleiders zijn direct voorafgaand aan de gesprekken gebriefd over opzet en inhoud van de leidraad en de wijze van gespreksvoering. Bij het ontwerp van de gespreksleidraad is als uitgangspunt genomen dat dit deelnemers moest uitnodigen om naar elkaar te luisteren. Mensen hoefden elkaar niet te overtuigen van individuele standpunten. Verder moest de leidraad ervoor zorgen dat alle onderwerpen op een evenwichtige manier aan bod zouden komen. Ook was er ruimte voor regionale onderwerpen. Alle gespreksleiders hebben de leidraad gevolgd. Zij hadden wel de mogelijkheid om per onderwerp te kiezen uit subvragen, die het beste pasten bij het verloop van het gesprek. Dit betekent dat niet op iedere tafel precies dezelfde subvragen zijn gesteld.

In de loop van de serie luchtvaartgesprekken is de gespreksleidraad licht aangepast. Vooraf was afgesproken dat dit na de eerste gesprekken zou gebeuren als daar aanleiding toe was. Aanpassingen zijn doorgevoerd op basis van de ervaringen in de gesprekken en een debriefing met alle gespreksleiders aan het eind van elke avond. Een belangrijke wijziging na de eerste drie avonden was de manier waarop specifieke dilemma's werden uitgevraagd aan de deelnemers. De ervaring leerde dat met de aangepaste gespreksleidraad de rijkdom aan informatie en inzichten op een effectievere manier kon worden opgehaald. Een andere belangrijke wijziging was om het aantal subvragen te verminderen, zodat er meer ruimte was voor diepgang en structuur in het gesprek. Dit heeft de vergelijkbaarheid van de locatiebijeenkomsten vergroot. Na ieder volgende luchtvaartgesprek zijn nog kleinere aanpassingen gedaan. Dit betekent dat er tussen de locaties enige verschillen in de gespreksleidraad zijn gehanteerd. Deze aanpassingen hebben in de praktijk geen consequenties gehad voor de kwaliteit van de gesprekken. Het doel van de luchtvaartgesprekken was immers om zoveel mogelijk de rijkdom aan issues, belangen, ideeën en kennisvragen op te halen. De aanpassingen in de gespreksleidraad zorgden juist voor betere gesprekken en meer openheid van deelnemers.

Tijdens de Nationale Luchtvaartdag is gebruik gemaakt van een visualisatie van de issues die uit de analyse naar voren kwamen. Daarbij was de vraag of deelnemers deze herkenden en/of zij hierop aanvullingen hadden. Daarnaast zijn de drie dilemma's besproken die ook tijdens de luchtvaartgesprekken aan de orde waren gekomen. Nadruk lag hierbij op het ophalen van de achterliggende argumenten en aanvullingen ten opzichte van wat al eerder was genoemd.

2.5 Analyse

Voorafgaand aan de luchtvaartgesprekken is een analysekader gemaakt door WesselinkVanZijst. De transcripten van de luchtvaartgesprekken – in totaal 66 transcripten van evenveel gesprekstafels – zijn geanalyseerd met behulp van dit analysekader. De basis van het analysekader vormden de vragen die de Minister in haar kamerbrief over de luchtvaart van juni 2018 stelde (issues, belangen, kennisvragen en participatie) toegespitst op de thema's die in de gesprekken aan de orde kwamen.

Het analysekader kent hoofdcategorieën en subcategorieën. Voor de analyse is gebruik gemaakt van Nvivo-software. Ieder stukje tekst is met dit programma 'gecodeerd' en toegewezen aan een of meerdere hoofd- en subcategorieën van het analysekader. Alles wat in de gesprekken is genoemd werd vervolgens langs de hoofd- en subcategorieën gerangschikt en (tafel overstijgend en sub-vraag overstijgend) per locatie samengebracht in negen locatierapporten.

De opmerkingen die tijdens de Nationale Luchtvaartdag en via de website werden aangedragen, gaven geen aanleiding om de gekozen structuur in de rapportage te veranderen. Sommige digitale reacties gingen in op de herkenbaarheid van bepaalde argumenten of thema's. Het gewicht wat mensen toekenden aan sommige argumenten is niet terug te vinden in de tekening en in deze rapportage. In de digitale reacties is veel detailinformatie gegeven ter onderbouwing van argumenten. Opmerkingen die een inhoudelijke aanvulling vormden werden wel (herleidbaar) toegevoegd aan de voorlopige rapportage, via streepjes in de kantlijn herkenbaar. De detailinformatie van de digitale reacties en de Luchtvaartdag is niet opgenomen in dit rapport, maar wel toegankelijk via (zie www.luchtvaartindetekomst.nl).

2.6 **Locatierapporten**

In de negen locatierapporten (zie de aparte bijlagen) is ernaar gestreefd om de rijkheid aan onderwerpen weer te geven en daarbij zo dicht mogelijk te blijven bij wat deelnemers letterlijk hebben gezegd. Er is veel gewerkt met letterlijke quotes van deelnemers. Vanzelfsprekend zijn niet alle quotes van deelnemers opgenomen in de locatierapporten. Er is gekozen voor die uitspraken die het besprokene zo treffend mogelijk benoemden. Verder zijn sommige uitspraken geparafraseerd en andere samengebracht in een breder gedeelde formulering. In ieder locatierapport is bovendien opgeschreven wat op die locatie opviel.

Ieder locatierapport heeft dezelfde opbouw: Inleiding, Wat opvalt in ..., Grootste zorgen, Issues, Belangen, Participatie, Dilemma's, Keuzen voor het kabinet en mogelijke maatregelen. De kaartjes die deelnemers aan het eind konden invullen, direct gericht aan de Minister ('Beste Cora....'), zijn in de analyse verwerkt daar waar van toepassing: 'issues', 'keuzes voor het kabinet en mogelijke maatregelen'. De teksten op deze kaartjes zijn daarnaast door het ministerie van IenW apart verwerkt in een document, dat aangeboden wordt aan de Minister.

Speciale aandacht is gegeven aan kennisvragen. Tijdens de gesprekken stelden deelnemers expliciete kennisvragen en poneerden zij stellingen, aannames en feiten waarvan de onderbouwing niet direct duidelijk was. Deze zijn bij de uitwerking gecodeerd als kennisvragen en nader uit te zoeken punten. Deze zijn samengevoegd in een apart document dat als bijlage 1 is toegevoegd aan dit eindrapport. Ze kunnen dienen als input voor een vervolgp participatietraject en daarin bijdragen aan een gezamenlijke feitenbasis én mogelijke maatregelen.

2.7 **Rapport**

De rode draden uit deze negen locatierapporten zijn samengebracht in de rapportage 'Voorlopige opbrengst Luchtvaartgesprekken'. In dit rapport zijn de bevindingen zodanig samengevoegd dat het een zo compleet en precies mogelijke samenvatting vormt van de onderwerpen en aandachtspunten die zijn aangedragen op alle 66 gesprekstafels.

De voorlopige opbrengst van de luchtvaartgesprekken is 23 december 2018 samen met een groot aantal andere documenten gepubliceerd op een aparte website: www.luchtvaartindetekomst.nl. Bezoekers van deze website werden uitgenodigd om te reageren op de rapportage. Binnen de reactietermijn (tot en met 31 januari 2019) zijn elf digitale reacties binnengekomen. Deze zijn zorgvuldig gelezen door WesselinkVanZijst en aanvullende opmerkingen zijn bij de desbetreffende hoofdstukken toegevoegd.

De voorlopige rapportage is aangevuld met de opbrengst van de Nationale Luchtvaartdag en met deze digitale reacties. Dit heeft geresulteerd in dit definitieve rapport.

3. **Verloop van de bijeenkomsten**

3.1 **Maatschappelijke context**

De luchtvaartgesprekken vonden plaats in een roerige tijd, waarin ontwikkelingen en publicaties rond de luchtvaart, Schiphol en Lelystad vanzelfsprekend doorgingen en invloed hadden op de gesprekken. Een voorbeeld hiervan is de publicatie van een GGZ rapport over effecten van de luchtvaart op de gezondheid kort voor de bijeenkomst in Haarlem. Dit leidde tot een demonstratie voor de deur en had invloed op de inhoud van de gesprekken binnen. Een andere ontwikkeling die invloed had op de gesprekken was de mededeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat dat er, ondanks de hoge geluidsbelasting tijdens de zogenoemde belevingsvlucht, geen nieuw milieueffectenrapport (mer) hoefde te komen voor Lelystad Airport.

3.2 Deelnemers

Per locatie waren meer dan honderd deelnemers gericht uitgenodigd, verdeeld over verschillende belangengroepen. Doel was om per locatie rondom tien tafels met circa tien deelnemers het gesprek te voeren. De opkomst en de verdeling over de doelgroepen varieerden per locatie en was in het algemeen lager dan gepland.

Deelnemers Luchtvaartgesprekken per locatie

	Bewoners	Overheid	Bedrijven	Maatschappelijke organisaties	Luchtruim-gebruikers	Overig	Totaal
Groningen	4	9	8	3	7	0	31
Nijmegen	20	13	6	3	6	0	48
Zwolle	27	24	6	1	4	10	72
Den Haag	9	16	14	4	3	2	48
Lelystad	11	20	16	4	5	8	64
Haarlem	34	10	11	8	6	12	81
Den Bosch	11	22	10	3	15	6	67
Maastricht	18	13	11	7	5	2	56
Leeuwarden	5	6	10	1	8	4	34
Totaal:	139	133	92	34	59	44	501

N.B. bij deze aantallen zijn de toehoorders niet meegenomen

De lagere opkomst en bezetting per tafel betekende enerzijds dat deelnemers meer ruimte hadden om hun standpunten, inzichten en belangen in te brengen. Anderzijds maakte de lagere opkomst een evenwichtige spreiding van de doelgroepen over de tafels moeilijk. Daarnaast was het aantal toehoorders, waaronder relatief veel mensen van het ministerie van IenW, in verhouding tot het aantal deelnemers soms hoog. Dat heeft het gesprek mogelijk beïnvloed. Daar zijn in de transcripten geen aanwijzingen voor gevonden. Op een drietal locaties waren vertegenwoordigers van de (lokale) pers als toehoorder aanwezig. Dit had geen aanwijsbare invloed op het verloop van het gesprek. Het relatief hoge aantal 'overigen' had te maken met het feit dat mensen zelf konden aangeven waarbij ze ingedeeld wilden worden en het soms niet duidelijk was voor hen.

3.3 Gespreksverloop

Veel deelnemers lieten vooraf merken beperkt of geen vertrouwen te hebben in de overheid. Wel gaven mensen aan dat het goed is om het gesprek met elkaar te voeren. De luchtvaartgesprekken namen niet direct het wantrouwen weg, maar deelnemers benoemden wel dat deze aanpak helpt om vertrouwen te bouwen. Men laat verder vertrouwen vooral afhangen van de rapportage en het vervolg daarop.

De sfeer van de gesprekken was in de regel ontspannen, wat uiteraard niet wegneemt dat deelnemers soms buitengewoon kritisch waren, of zich heel duidelijk uitten in hun standpunten. Door in de gesprekken de nadruk te leggen op het leveren van inbreng zonder tafelgenoten te hoeven overtuigen, ontstond een open sfeer waarin mensen naar elkaar luisterden en slechts beperkt met elkaar in discussie gingen. Het feit dat het gesprek werd geleid door professionele, onafhankelijke facilitatoren en dat notulisten aanwezig waren, maakte dat deelnemers ook weinig neiging hadden om hun punten te herhalen. Deze zaken hielpen om zo veel mogelijk informatie op te halen. Veel deelnemers gaven na afloop aan de gesprekken als prettig en constructief te hebben ervaren.

De gespreksleidraad heeft ervoor gezorgd dat aan iedere tafel dezelfde onderwerpen zijn besproken. De gesprekken zelf zijn per tafel iets anders verlopen. Dit heeft te maken met verschillen in stijl tussen de gespreksleiders, de sub-vragen die zij gesteld hebben, de deelnemers en samenstelling van de tafels en de lichte aanpassingen aan de gespreksleidraad die tussen de bijeenkomsten zijn aangebracht.

Op de vraag aan het eind van het gesprek of er nog thema's gemist zijn of dat mensen nog andere zaken wilden inbrengen, gaven de meeste mensen aan dat dit niet het geval was. Het was wel van belang dat daar ruimte voor werd gegeven en iedereen kon daar zijn laatste punten kwijt. Mensen spraken op verschillende manieren over de thema's. Zo ging het bij fijnstof vaak over de onzekerheid over de gezondheidseffecten, bij klimaat ging het al snel over de mogelijke oplossingen en bij economie vaak over de balans tussen verschillende sectoren. Na afloop konden mensen in het 'luchtvaartcafé' nog een drankje drinken. Daar werd veel (en soms lang) gebruik van gemaakt om met elkaar door te praten en van gedachten te wisselen.

3.4 Luchtvaartdag

Tijdens de Nationale Luchtvaartdag op 8 december 2018 zijn met verschillende groepen mensen gedurende de dag gesprekken gevoerd aan 9 gesprekstafels. In totaal deden circa 100 mensen mee, waaronder individuele deelnemers uit het hele land. Sommigen waren aangesloten bij diverse belangengroepen. Tijdens het gesprek in de eerste werkbijeenkomst is gevraagd naar herkenning van de op de tekening verbeelde issues. In de 2^e en 3^e werkbijeenkomsten is het gesprek gevoerd aan de hand van de drie dilemma's die ook deel uitmaakten van de reguliere luchtvaartgesprekken. De gesprekken waren, net als de luchtvaartgesprekken zelf, kritisch en opbouwend.

4. Grootste zorgen

4.1 Gestelde vragen

De gespreksleiders startten het gesprek op basis van een paar vragen om te achterhalen wat de eerste associatie van de deelnemers was bij de luchtvaart. Iedere gespreksleider koos uiteindelijk eigen woorden bij de onderstaande vragen, afhankelijk van de loop van het gesprek.

Mogelijke vragen:

- ♦ *Waar denkt u aan bij het woord luchtvaart?*
- ♦ *Wat is uw grootste zorg in relatie tot luchtvaart?*

4.2 Inhoud van de gesprekken

In dit gespreksonderdeel spraken de deelnemers hun grootste zorgen uit over de huidige situatie en mogelijke toekomstige ontwikkelingen. De zorgen gingen over:

- ♦ De disbalans tussen de aandacht die gaat naar de economische voordelen van de luchtvaart en naar de daaraan verbonden negatieve effecten op de gezondheid, de leefbaarheid, het klimaat, de natuur en het milieu.
- ♦ Het nut en de noodzaak van verdere groei van de luchtvaart in Nederland en het gevoel dat de grens (bijna) bereikt is.
"Schiphol is een megalomaan project van de overheid dat geen grenzen meer kent."
- ♦ De klimaateffecten van de luchtvaart voor mens, plant en dier.
- ♦ De onzekerheid rond het effect van (ultra)fijnstof op de gezondheid.
- ♦ De overlast door geluid.
- ♦ De kleiner wordende ruimte voor kleine luchtvaart (*general aviation*).
- ♦ De effecten op natuur, landschap en recreatie.
- ♦ Veiligheid.
- ♦ Relatief grote hinder en veiligheidsrisico's door zwaardere vliegtuigen.
- ♦ Het niet nakomen en handhaven van gemaakte afspraken en voorschriften, onder andere over het aanhouden van de vlieghoogte, afstanden tussen vliegtuigen (veiligheid) en laagvliegen boven woonwijken.
- ♦ De beperkte invloed van burgers en de grote invloed van de luchtvaartsector en het bedrijfsleven op de besluitvorming door de overheid.

Uit deze opsomming bleek de kritische houding van de deelnemers ten aanzien van de huidige ontwikkelingen (groei van de luchtvaart, Schiphol en Lelystad Airport). In het vervolg van de gesprekken werd deze kritiek gedetailleerder en meer genuanceerd naar voren gebracht.

5. Issues en belangen

In de gesprekken werd gezocht naar een thematische verdieping om de verschillende issues en belangen boven tafel te krijgen. Daarbij kwamen de volgende thema's aan de orde: gezondheid, geluid en leefbaarheid, klimaat en milieu, economie, veiligheid, sociaal en de manier van besluitvorming. Ook werd ingezoomd op regionale vraagstukken.

Er bestaat een verschil tussen 'issues' en 'belangen'. Issues zijn de thema's waarover mensen en organisaties van inzicht kunnen verschillen en belangen geven aan waarom een bepaald issue voor iemand of een organisatie belangrijk is. We hebben beide hier in een hoofdstuk samengebracht, omdat ze in de gesprekken vaak in één adem genoemd werden én de belangen niet herleidbaar waren naar partijen. Vanwege de leesbaarheid en ter voorkoming van veel herhalingen, zijn ze in dit hoofdstuk samengenomen. Achtereenvolgens komen in dit hoofdstuk alle thema's aan de orde.

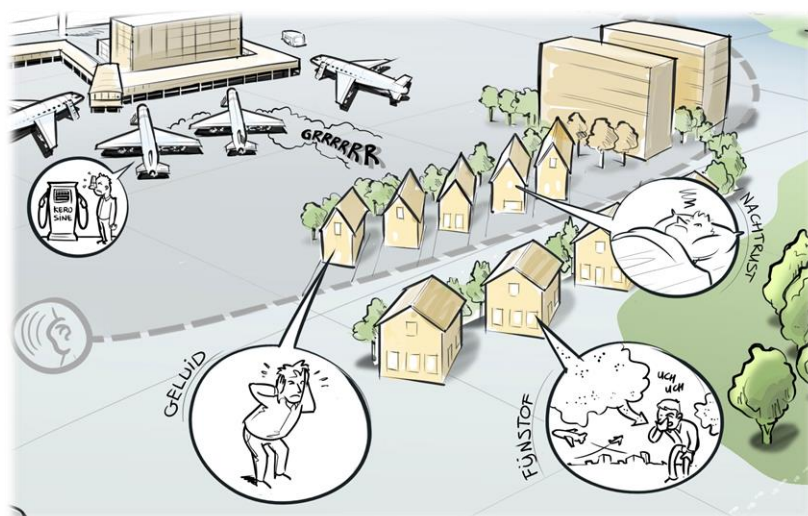
5.1 Gezondheid, geluid en leefbaarheid

5.1.1 Gestelde vragen

De gespreksleiders voerden het gesprek over gezondheid, geluid en leefbaarheid aan de hand van een aantal vooraf opgestelde vragen. Iedere gespreksleider koos uiteindelijk eigen woorden, subvragen en volgorde, mede afhankelijk van de loop van het gesprek.

Mogelijke vragen over gezondheid, geluid en leefbaarheid

- ♦ *Wat merkt u van vliegtuigen en vliegvelden?*
- ♦ *Heeft u zelf wel eens last van geluidshinder? Wat voor soorten geluidshinder ervaart u? Wanneer is er volgens u sprake van ernstige overlast?*
- ♦ *Hoe ervaart u de situatie met fijnstof? Welke informatie heeft u daarover? Wat zijn de te bespreken vragen landelijk en in uw regio?*
- ♦ *Hoe moet de overheid omgaan met extra geluid/fijnstof etc. ten gevolge van innovaties als drones/vliegende auto's?*



Afbeelding 2: Uitsnede gezondheid

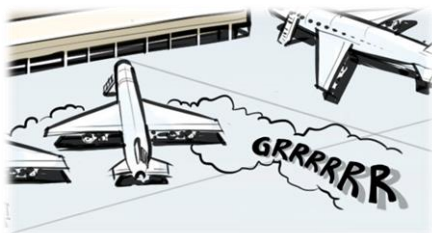
5.1.2 Inhoud van de gesprekken

Elementen aangaande gezondheid die in vrijwel ieder gesprek terugkwamen, zijn de zorgen over de precieze gezondheidseffecten van (ultra)fijnstof en geluid en het gebrek aan kennis hierover bij veel mensen aan tafel. Deelnemers uitten onvrede over het relatief beperkte belang dat er aan gezondheid lijkt te worden gehecht in de luchtvaartdiscussie.

Puntsgewijs staan hieronder de zaken die aan de orde kwamen bij dit thema in de gesprekken.

Geluidhinder

- ♦ Deelnemers die veel hinder van de luchtvaart hebben, ervaren vooral overlast in (de randen van) de nacht en van laagvliegende toestellen. Ook toestellen die afwijken van de vaste routes worden als (zeer) hinderlijk ervaren.
- ♦ Geluidhinder en stank ervaren mensen ook van activiteiten op de luchthaven zelf. Proefdraaien, vegen van landingsbanen, tankfaciliteiten en luchthavenvoertuigen komen bovenop de hinder door het vliegverkeer.
- ♦ De effecten op gezondheid. Zaken die genoemd worden zijn gebrek aan nachtrust, stress en concentratiegebrek, zowel bij volwassenen als bij kinderen. Ook (deels) onbekende effecten op foetusen werden genoemd.
"Keuzes die we nu maken in de luchtvaart heeft gevolgen voor de gezondheid en het welzijn van de volgende generatie. Niet groei als doel maar kwaliteit voor mens en milieu. Geen besluiten nemen die in strijd zijn met het algemene welzijn."
- ♦ De beleving van geluid is subjectief, zo blijkt aan de gesprekstafels. Terwijl sommigen het als overlast ervaren, hebben anderen er geen last van.
- ♦ Men beleeft geluid van verschillende bronnen – commerciële luchtvaart, militaire vluchten, drones, kleine vliegtuigen en traumahelikopters – ook verschillend. Zo wordt het nut van traumahelikopters onderschreven en geven mensen aan daarom het geluid als minder hinderlijk te ervaren. Dat ligt bij commerciële en militaire luchtvaart anders.
"Voor mij is het bijna muziek en voor anderen is het overlast. Ik kijk altijd met interesse naar boven."
- ♦ Een ander issue vormt de geluidhinder die optreedt buiten de formeel vastgestelde contouren; volgens modelberekeningen is die laag, terwijl metingen aangeven dat hij hoger is dan de norm en bewoners ook (ernstige) overlast ervaren.
- ♦ Deelnemers wijzen op de nadelige effecten van geluid die optreden in natuurgebieden en in recreatiegebieden. Het teloorgaan van stilte en ervaren van rust worden daarmee vaak in een adem genoemd.
- ♦ Speciale aandacht wordt gevraagd voor de discrepantie tussen het berekenen van de hinder en de meetgegevens uit de praktijk of van testvluchten. Hier is veel onbegrip over.
"De manier waarop wij die dingen meten, komt uit de oertijd."



Afbeelding 3: Uitsnede grondlawaai

(Ultra)fijnstof

- ♦ Fijnstof wordt 'eng' gevonden door deelnemers, omdat het onzichtbaar is en de effecten op de gezondheid nog grotendeels onbekend zijn. Deelnemers maken zich daar veel zorgen over.
"Vliegen is het nieuwe roken, maar ik denk serieus dat fijnstof het nieuwe asbest wordt."
- ♦ Het verschil in kennis tussen mensen is voor velen een belangrijke kwestie.
- ♦ Er zijn weinig gegevens voorhanden, onder andere over het relatieve aandeel van de luchtvaart in de uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof.
- ♦ Laagvliegen zorgt volgens deelnemers voor een relatief groot effect op de gezondheid.
"In de MER voor Lelystad wordt gesteld dat vliegtuigen die vliegen onder de 9000 voet nader beschouwd moeten worden omdat hun vervuiling neer zou kunnen dalen op de grond."

Leefbaarheid

- ♦ Een aantal deelnemers noemt de geur van kerosine rond luchthavens. Het is reden om geen groente uit de eigen moestuin te consumeren.
- ♦ Schiphol is te ruiken in het centrum van Amsterdam en vermindert de leefbaarheid aldaar.
- ♦ Lekkage van antivries uit vliegtuigen nabij luchthavens wordt als hinderlijk ervaren en een enkele keer genoemd.
- ♦ Extra veel verkeer naar en van (regionale) luchthavens veroorzaakt problemen voor lokale bewoners door opstoppen, vertragingen en daarmee ook weer extra uitstoot van onder andere fijnstof door verkeer.

5.2 Klimaat en milieu

5.2.1 Gestelde vragen

De gespreksleiders voerden het gesprek over klimaatverandering en milieu aan de hand van een aantal vooraf opgestelde vragen. Iedere gespreksleider koos uiteindelijk eigen woorden, sub-vragen en volgorde, mede afhankelijk van de loop van het gesprek.

Mogelijke vragen

- ♦ *Klimaatverandering: de kranten staan er bol van. Op welke manier beïnvloedt de klimaatdiscussie uw keuzes?*
- ♦ *Hoe groot is de concrete bijdrage/effect van luchtvaart in Nederland volgens u?*
- ♦ *Wat vindt u dat vliegvelden en vliegmaatschappijen zouden moeten doen om bij te dragen aan het beperken van de opwarming van de aarde/klimaatverandering? Voorbeeld?*
- ♦ *Wat vindt u dat vliegvelden en vliegmaatschappijen zouden moeten doen om bij te dragen aan het beperken van de opwarming van de aarde en klimaatverandering?*
- ♦ *Wat zou volgens u de overheid moeten doen als het gaat om vliegen en klimaat? En ten opzichte van andere sectoren in Nederland (zoals industrie, verkeer, landbouw en huishoudens)?*



Afbeelding 4: Uitsnede klimaat

5.2.2 Inhoud van de gesprekken

Het belang van de effecten van de luchtvaart op klimaat zijn voor de deelnemers onomstreden en reden om hier iets tegen te doen. Tijdens de gesprekken stelt niemand vragen over OF klimaatverandering een issue is. Mensen dragen tijdens de gesprekken bij dit thema veel oplossingen aan. Naast klimaat worden effecten op de natuur veelal als afzonderlijke argumenten naar voren gebracht.

Puntsgewijs staan hieronder de zaken die aan de orde kwamen bij dit thema in de gesprekken.

Klimaat

- ♦ Een belangrijk issue is dat de luchtvaart buiten het Parijse klimaatakkoord en het Nederlandse klimaatbeleid zijn gehouden. Deelnemers geven aan dat zij wel worden geacht allerlei maatregelen te nemen (bijv. elektrisch rijden, van het gas af), en het oneerlijk te vinden dat de luchtvaart dat niet hoeft.
"Het is heel curieus dat we overal alle mogelijke moeilijke maatregelen nemen om klimaatproblemen aan te pakken, behalve voor de luchtvaart."
- ♦ Deelnemers missen de afweging tussen economie en effecten op het klimaat in het luchtvaartdebat en bij de vormgeving van het luchtvaartbeleid.
"Het grote aandeel van de luchtvaart in de klimaatschade die het voor mijn kinderen en kleinkinderen straks misschien moeilijk maakt om op deze planeet een fatsoenlijke leefomgeving te hebben."
- ♦ CO₂-uitstoot: Mensen zeggen onvoldoende te kunnen inschatten wat de precieze bijdrage van de luchtvaart is aan de CO₂-uitstoot en daarmee aan de opwarming van de aarde.
- ♦ Deelnemers vragen aandacht voor door de luchtvaart uitgestoten non-CO₂ broeikasgassen.

- ◆ De maatschappelijke kosten (klimaatkosten) zijn niet verdisconteerd in de prijs van vliegtickets, waardoor deze (te) goedkoop zijn. Veel mensen vinden dat dat niet zo kan blijven. *"Vorige week sprak ik iemand, die ging een avondje eten in Milaan. Komt dezelfde avond terug. Absurd ook, maar het kost geen drol."*
- ◆ De gesprekken laten een spanning zien tussen CO₂-uitstoot en andere externe effecten (geluid en fijnstof). Tegen geluid kun je je wapenen, CO₂-uitstoot moet je bij de bron aanpakken; geluid is korte-termijneffect terwijl CO₂ vooral op de lange termijn gevolgen heeft. Geluid en fijnstof spelen in het hier en nu en hebben direct invloed op de gezondheid. CO₂ is 'ver weg', maar gaat wel over kinderen en kleinkinderen. Beide redenties en argumenten gaan over tafel en wisselen elkaar af in de dilemma's die hierover worden besproken.
- ◆ Oplossingen die genoemd zijn, zijn onder meer beprijzing van CO₂, accijns op kerosine, schonere brandstoffen, minder vliegen. In bijlage 2 staan alle genoemde maatregelen opgesomd.

Milieu en natuur

- ◆ Teloorgang van stilte en aantasting van natuur- en stiltegebieden is herhaaldelijk ingebracht.
- ◆ De effecten die uitstoot en geluid van vliegtuigen hebben op natuur in het algemeen, en op vogels en Natura2000-gebieden in het bijzonder, komen aan de orde. Voorbeelden zijn stikstof, kerosine en antivries.
- ◆ Laagvliegroutes liggen vaak op dezelfde hoogte als de trekroutes van trekvogels, waardoor deze worden verstoord.
- ◆ Dieren die worden gedood om luchtvaart mogelijk te maken, zoals ganzen bij Schiphol, worden genoemd als direct negatief effect van luchtverkeer.



Afbeelding 5: Uitsnede natuur

5.3 Economie

5.3.1 Gestelde vragen

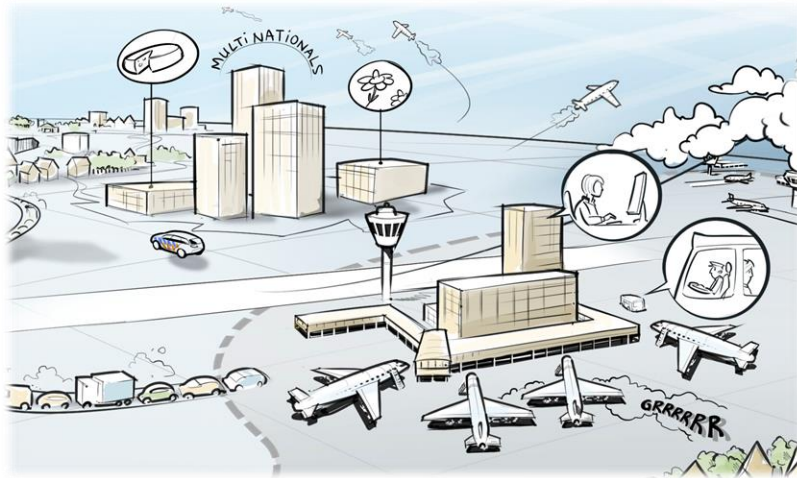
De gespreksleiders voerden het gesprek over economie aan de hand van een aantal vooraf opgestelde vragen. Iedere gespreksleider koos uiteindelijk eigen woorden, subvragen en volgorde, mede afhankelijk van de loop van het gesprek.

Mogelijke vragen economie

- ◆ *Hoe belangrijk vindt u luchtvaart voor de Nederlandse en regionale economie? (Economie = inkomen, werkgelegenheid, belastingopbrengsten, ...)*
- ◆ *Wat zijn volgens u precies/concreet de baten van de luchtvaart?*
- ◆ *Wat zijn volgens u de (economische) nadelen van de luchtvaart?*

5.3.2 Inhoud van de gesprekken

In het gesprek over de economie komt vooral de relatie van de luchtvaart tot andere sectoren en effecten op mensen, natuur en milieu en andere sectoren aan de orde. De ontwikkelingen die de deelnemers hier signaleren raken vooral aan de fragiele balans tussen 'people-planet-profit'.



Afbeelding 6: Uitsnede economie

Puntsgewijs staan hieronder de zaken die aan de orde kwamen bij dit thema in de gesprekken.

- ◆ Deelnemers erkennen het economisch belang van de luchtvaart. Ze zien het belang voor de luchtvaartindustrie zelf en voor toeleverende bedrijven, maar ook de toegevoegde waarde van luchthavens en de luchtvaart voor de kwaliteit van het (internationaal) vestigingsklimaat voor andere in Nederland gevestigde bedrijven – groot en klein worden genoemd. Ook het belang van lokale luchthavens voor de lokale en regionale economische ontwikkeling wordt gezien.
- ◆ Het is van belang om de luchtvaart in Europees verband te bekijken en de samenwerking die daarvoor nodig is
"Als je ziet hoe snel China en nu ook India opkomen. De welvaart stijgt, doordat mensen zich kunnen bewegen, doordat er contacten ontstaan, doordat er producten worden geïmporteerd, doordat er internet komt. Dat hangt allemaal samen. Ik denk dat dat het grootste goed is dat luchtvaart wezenlijk kan bijdragen."
- ◆ Bij de economische analyse zouden externe effecten van de luchtvaart gelijkwaardig mee moeten wegen bij besluiten. Mensen willen een betere afweging van het economische belang van verschillende sectoren, zoals recreatie, toerisme en de landbouw versus luchtvaart en industrie.
- ◆ De belemmerende werking van de (militaire) luchtvaart op andere sectoren, zoals de (biologische) landbouw, recreatiebedrijven en horeca rond en in natuurgebieden en plekken voor het opwekken van windenergie.
- ◆ De werkgelegenheid in de luchtvaart en daaraan verbonden bedrijven.
"Er is zoveel indirecte werkgelegenheid in de regio. Dan heb ik het niet alleen over de regio Amsterdam, dat gaat veel verder. Vestigingsklimaat voor kantoren etc. Hele groepen mensen die indirect een baan vinden in de luchtvaartsector."
- ◆ De balans tussen de luchtvaart en de maatschappelijke/ecologische effecten die de sector veroorzaakt, wordt als belangrijk aangemerkt. Deelnemers roepen op om goed te onderzoeken waar de grenzen aan de groei van de luchtvaart liggen. Dat vraagt om het onderbouwen van het nut en de noodzaak van deze groei en om een (onafhankelijke) maatschappelijke kosten en baten analyse (MKBA).
- ◆ Meermalen komt de twijfel op tafel over de mate waarin de luchtvaart in het algemeen en Schiphol in het bijzonder bijdraagt aan de Nederlandse economie. Er werden allerlei cijfers genoemd, die ook in twijfel werden getrokken door anderen. In de kennisvragen is dit ook duidelijk te zien.

- ♦ Bij de vraag of groei mogelijk en wenselijk is, zou het bepalen van de marginale meerwaarde van toename aan de orde moeten komen – wat levert een nieuwe vlucht aan *extra* economisch voordeel.
"Natuurlijk zijn er baten, maar het is niet zo belangrijk als wat het nu gemaakt wordt. Er wordt nu gedaan alsof heel Nederland failliet gaat als we drie vliegtuigen minder de lucht in laten".
- ♦ De concurrentie tussen verschillende vormen van vervoer en de prijsstelling van vliegen ten opzichte van bijvoorbeeld railvervoer wordt regelmatig als issue genoemd.
- ♦ Meerdere keren vragen deelnemers zich af wat de functie van Schiphol als transferluchthaven betekent voor de bijdrage aan de Nederlandse economie. De mensen die doorvliegen naar een andere bestemming, leveren nauwelijks 'waarde' op, terwijl het veel extra vliegbewegingen veroorzaakt, stelt men.
- ♦ Financiële argumenten bepalen voor een deel de dienstregeling en daarmee de mate van hinder. Zo is de druk groot om 's ochtends tussen 7 en 10 uur zoveel mogelijk vluchten af te handelen.
- ♦ Luchthavens hebben belang bij een hoge landings- en opstijgfrequentie en voorspelbare (lage) routes, die de mogelijkheden voor bestrijding van risico's en overlast verminderen.
- ♦ De vraag wordt gesteld of de op volume en massa gerichte businessmodellen van sommige luchtvaartmaatschappijen toekomstbestendig zijn.
- ♦ Daarnaast vragen deelnemers zich af in hoeverre deze op volume en kleine marges gerichte businessmodellen de mogelijkheden en snelheid van innovatie in de sector beperken.
- ♦ Het economische belang van de luchtvaart staat op gespannen voet met de benodigde ruimte voor (de nieuwbouw van) woningen dichtbij de luchthavens en onder aanvlieg- en landingsroutes.
- ♦ De WOZ-waardes van woningen in de buurt van een luchthaven dalen significant.
- ♦ De kleine luchtvaart is een, voor sommigen onmisbare, aanvulling op de commerciële luchtvaart, waar het gaat om innovatieve ontwikkeling en de opleiding van piloten.
"Vergeet je general aviation niet want ze hebben echt een groot belang ook voor de grote luchtvaart. Alle jongens die op de grote toestellen vliegen die beginnen klein."
- ♦ Het belang van de omvang van goederenvervoer voor het vervoeren van spullen uit de hele wereld komt als belang aan de orde.



Afbeelding 7: Uitsnede prijskaartje

5.4 Veiligheid

5.4.1 Gestelde vragen

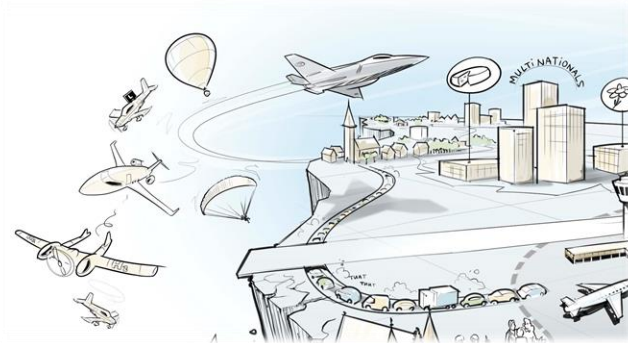
In de gespreksleidraad is niet expliciet naar veiligheid gevraagd. Het kwam echter geregeld aan de orde, zodat het een plaats in dit hoofdstuk rechtvaardigt.

5.4.2 Inhoud van de gesprekken

Puntsgewijs staan hieronder de zaken die aan de orde kwamen bij dit thema in de gesprekken.

- ♦ Het is heel vol in de lucht, waardoor mensen de kans op ongelukken hoger inschatten.
- ♦ Er bestaat angst voor terrorisme en daardoor zijn veiligheidscontroles op de luchthavens nodig.
- ♦ De combinatie van verschillende vormen van luchtvaart – hobby- en sportvluchten, kleine luchtvaart, militair gebruik van het luchtruim, goederenvervoer en passagiersvervoer – vragen om afstemming van ongelijksoortige veiligheidsrisico's.
- ♦ Laagvliegen wordt als veiligheidsrisico ervaren, zeker in stedelijk gebied.
- ♦ Laagvliegroutes bevinden zich soms op dezelfde hoogte als de routes van trekvogels, met verhoogde veiligheidsrisico's als gevolg.

- ◆ De normen voor landen en opstijgen met zij- en staartwind zijn, volgens sommigen aan de voorzichtige kant. Er ontstaat capaciteit als meer zij- en staartwind wordt geaccepteerd.
- ◆ Onbemande verkeerstorens op kleinere luchthavens, die vanuit een centrale plek (bv. Schiphol) worden gemanaged, dragen volgens sommigen bij aan de onveiligheid.



Afbeelding 8: Uitsnede veiligheid

5.5 Sociaal

5.5.1 Gestelde vragen

De gespreksleiders voerden het gesprek over de sociale aspecten aan de hand van een aantal vooraf opgestelde vragen. Iedere gespreksleider koos uiteindelijk eigen woorden en volgorde, mede afhankelijk van de loop van het gesprek.

Mogelijke vragen

- ◆ Hoe belangrijk is vliegen voor ons sociale leven (denk aan familiebezoek in het buitenland, studeren, vakanties);
- ◆ Wat zijn sociale voor- en nadelen van vliegen? (wat brengt 'vliegen' ons?; welke nadelen heeft het voor mensen?);
- ◆ Wat zijn de sociale gevolgen van bijvoorbeeld prijsmaatregelen?
- ◆ Welke kennis heeft u hierover?

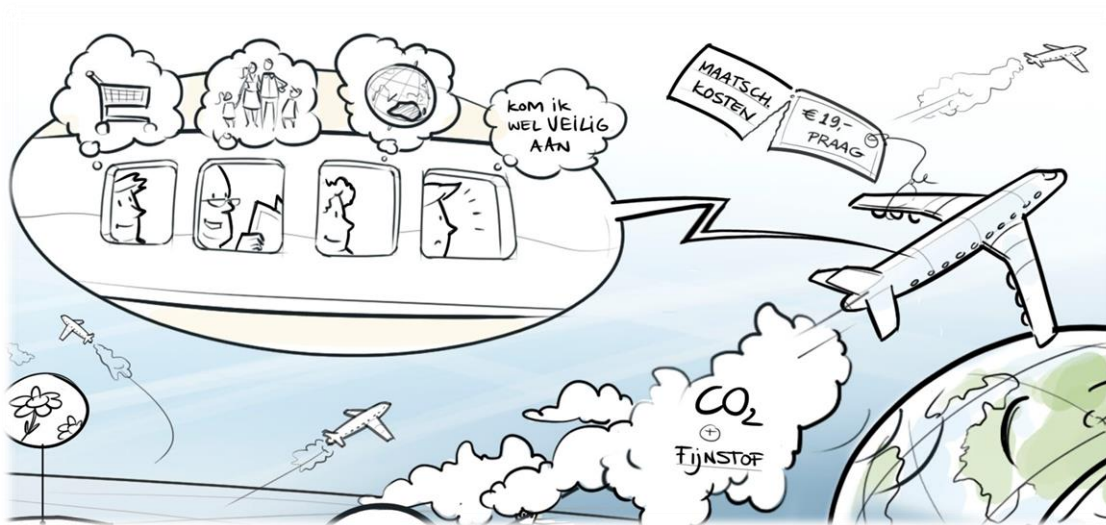
5.5.2 Inhoud van de gesprekken

Belangrijkste sociale aspecten die in de gesprekken naar voren kwamen zijn het plezier en de voordelen van vliegen, naast de effecten op woongenot en veiligheid. Daarnaast brachten deelnemers een breed scala aan persoonlijke en collectieve belangen en issues in.

Puntsgewijs staan hieronder de zaken die aan de orde kwamen bij dit thema in de gesprekken.

- ◆ De ruimte voor woningen staat onder druk door de luchtvaart.
 - ◆ Infrastructuur rondom luchthavens is een issue. Luchthavens hebben een verkeers-aantrekkende werking, waardoor extra drukte in steden en congestie van verkeer ontstaan.
 - ◆ De toegankelijkheid van vliegen was een terugkerend onderwerp. De verwachting bestaat dat, bijvoorbeeld door prijsstijging van tickets, vliegen niet meer voor iedereen financieel mogelijk zal zijn. Sommigen noemen dat een probleem, anderen accepteren dit als consequentie van noodzakelijk beleid. De een vindt dat 'de vervuiler moet betalen', de ander vindt dat vliegen voor iedereen mogelijk moet blijven ongeacht afkomst of inkomen.
 - ◆ De eerlijke verdeling van de lusten en de lasten van het vliegverkeer wordt als een issue benoemd. Mensen die vaak vliegen en dat makkelijk kunnen betalen wonen vaak niet dichtbij een luchthaven, waardoor zij wel de lusten maar niet de lasten hebben en vice versa.
 - ◆ Mensen beleven plezier aan vliegen.
 - ◆ Het bezoeken van familie en andere relaties en het leren kennen van andere culturen wordt als waardevol genoemd.
- "Het is een sector die nog vrij jong is, maar die iedereen de gelegenheid zou moeten geven om bepaalde dromen na te jagen en bepaalde dingen te ontdekken."*
- ◆ Een aantal deelnemers bedrijft vliegen als hobby of sport. Hierdoor ontstaan vriendschappen en kleine gemeenschappen.

- ♦ Waar sommige deelnemers vakantie en vluchten binnen Europa – bijvoorbeeld voor een weekendje – hoog waarderen, menen anderen dat dit niet meer moet kunnen. Hier raken eventueel collectieve maatregelen aan individuele keuzes van mensen.
"Ik maak veel cultuuruitstapjes binnen Europa en dat werkt verrijkend."
- ♦ Het wordt van belang geacht om bestaande mechanismen ter discussie te stellen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over beprijzing van vliegtickets en het verbeteren en aantrekkelijker maken van andere vormen van vervoer. Hier moet volgens de deelnemers een discussie over worden gevoerd als de Nederlandse overheid dit soort beleid, maatregelen of initiatieven gaat nemen.
"Ik heb wel eens tegen mijn dochter gezegd: volgens mij is liften duurder dan vliegen. Ooit was liften de goedkoopste manier van reizen. (...) Het wordt haast een wegwerpproduct."
- ♦ Goederentransport wordt als belang genoemd; veel mensen willen spullen uit de hele wereld.
- ♦ Een specifieke vorm van goederentransport krijgt aparte aandacht, namelijk medicijnen. Dat dient een hoger belang dan andere goederen, vinden de deelnemers.



Afbeelding 9: Uitsnede sociale aspecten

5.6 Manier van besluitvorming

Een van de startvragen ging over de besluitvorming en verantwoordelijkheid voor de luchtvaart. Hierop kwamen vele antwoorden, onder andere over het proces van besluitvorming.

5.6.1 Gestelde vraag

De manier van besluitvorming kwam in één vraag aan de orde. Iedere gespreksleider koos uiteindelijk eigen woorden en formuleerde zo nodig vervolgvragen, mede afhankelijk van de loop van het gesprek.

De vraag over besluitvorming in de gespreksleidraad luidde:

- ♦ Wie gaat volgens u over de luchtvaart in Nederland?

5.6.2 Inhoud van de gesprekken

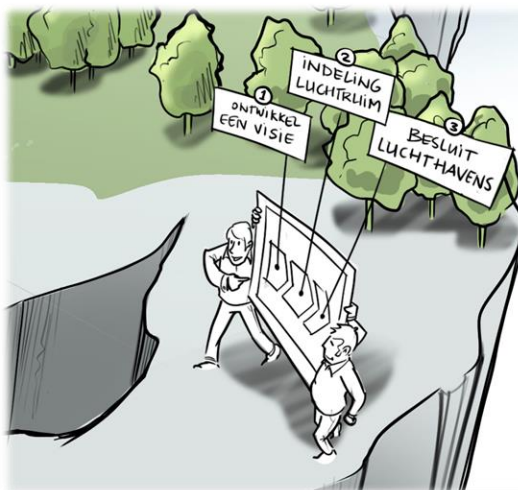
Deelnemers snappen dat maatregelen pijnlijk kunnen zijn voor een deel van de bevolking. Mede daarom geven ze aan hier een zorgvuldige procedure te wensen.

Puntsgewijs staan hieronder de zaken die aan de orde kwamen bij dit thema in de gesprekken.

- ♦ Mensen benoemen de overheid cq. het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als de bepalende partij als het om de luchtvaart gaat. Het ministerie is aan zet, er moet iets gebeuren.
- ♦ De burger heeft het recht op bescherming door de overheid.
"De overheid moet twee dingen leveren: 'vertrouwen' en 'bescherming van de burger in zijn/haar leefomgeving'."
- ♦ Deelnemers vragen zich af wie de lange termijnvisie bepaalt en hoe zij kunnen meedenken.
- ♦ Het vertrouwen in de overheid, als partij die verschillende belangen op een goede manier afweegt en naar alle betrokkenen luistert en serieus neemt, is laag.
- ♦ De luchtvaart wordt niet behandeld als een gewone bedrijfstak. Er gelden (fiscale en economische) regels die voor andere sectoren niet gelden. Ze groeien over vastgestelde

grenzen heen en in tegenstelling tot andere sectoren wordt ze niet gevraagd een stap terug te doen.

- ◆ De overheid is tevens grootste aandeelhouder van Schiphol, wordt meermalen genoemd, waardoor mensen het idee hebben van 'een slager die zijn eigen vlees keurt'.
- ◆ De invloed en macht van grote bedrijven, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens (met name Schiphol) werd nadrukkelijk genoemd. De vraag kwam over tafel hoe bepalend afspraken die met Schiphol worden gemaakt, zijn voor andere luchthavens.
- ◆ De overheid gaat niet zorgvuldig om met afspraken die eerder met partijen zijn gemaakt.
"Er moet vastgehouden worden aan de randvoorwaarde van het 'beperken van verstoring van natuurgebieden die rond de luchthaven en verder in Flevoland zijn gelegen'. Deze voorwaarde was opgenomen in het Maatschappelijk kader (...) die gemaakt zijn aan de Alderstafel. Deze afspraken zijn echter niet als uitgangspunt opgenomen in het Projectplan Luchtruimherziening."
- ◆ Binnen de luchtvaartsector is het niet vanzelfsprekend dat mensen zich aan wettelijke normen en gemaakte afspraken houden. De handhaving hierop door de overheid schiet tekort.
- ◆ Luchthavens en de daar veroorzaakte hinder worden behandeld als een 'gewone' industrie, die niet onder de luchtvaartwetten valt. De handhaving van deze industriële activiteit schiet tekort.
- ◆ Mensen verwoordden hun gevoel dat er niks gebeurt met opmerkingen van burgers.
- ◆ De formele klachtenprocedure werkt volgens ingewijde deelnemers niet. Er gebeurt volgens hen niets met ingediende klachten. Anderen geven aan geen loket te hebben waar zij klachten (provinciaal) kunnen indienen.
- ◆ In het besluitvormingsproces komen volgens deelnemers foutieve en gemanipuleerde gegevens voor en beschikt niet iedereen over dezelfde informatie.
- ◆ De vraag wordt opgeworpen hoe belanghebbenden worden betrokken bij de besluitvorming en hoe hun belangen worden gewogen. Mensen geven aan dat ze begrijpen dat het gaat om een afweging van verschillende belangen en dat ze het niet altijd kunnen krijgen zoals zij het het liefst zouden willen. Ze zouden graag zien dat hun input serieus is meegenomen, wat de afwegingen zijn geweest en hoe de overheid tot besluiten is gekomen. Dat wordt nu vaak als een "black box" ervaren.
"Durf de negatieve invloeden te benoemen als je besluit hebt. Heel vaak zie je in besluiten, zo gaan we het doen. Maar waarom neem je dat besluit? Durf dat te benoemen."
- ◆ De schaal van de luchtvaart is minimaal continentaal; de besluitvorming zou daarom in Europees verband moeten plaatsvinden.
- ◆ De controle van een deel van het Limburgse luchtruim is in handen gegeven van de Belgische overheid.
- ◆ Mensen noemen de volgorde in de besluitvorming als een cruciaal issue: zorg eerst voor een visie op mobiliteit, dan de indeling van het luchtruim en daarna een besluit over Lelystad of andere luchthavens.



Afbeelding 10: Uitsnede besluitvorming

5.7 Regionale issues en belangen

5.7.1 Gestelde vragen

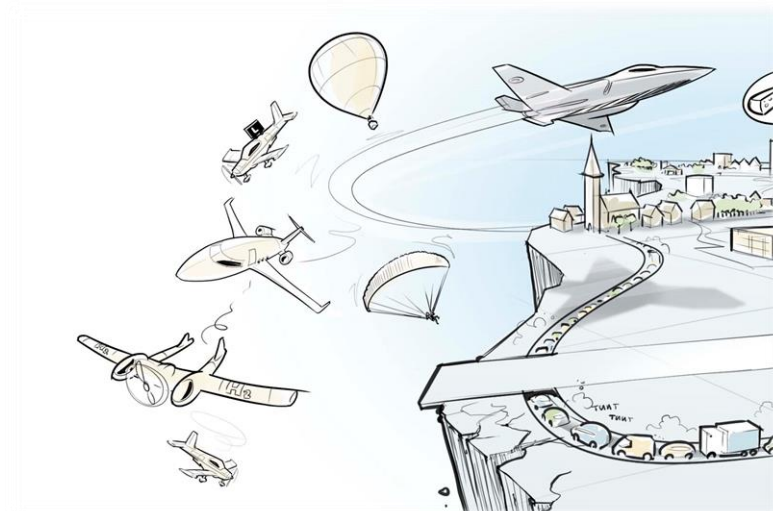
De gespreksleiders voerden het gesprek over regionale aspecten aan de hand van een vooraf opgestelde vraag en aanmoediging tot het stellen van vervolgvragen. Iedere gespreksleider koos uiteindelijk eigen woorden, subvragen en volgorde, mede afhankelijk van de loop van het gesprek.

Mogelijke vragen

- ◆ Welke regionale issues zijn van belang voor de toekomst van de luchtvaart?

N.B.

- ◆ Mocht het niet vanzelf bovenkomen, vraag dan ook naar de militaire luchtvaart en defensieaspecten.
- ◆ Vraag zo nodig ook naar issues betreffende sportvliegtuigjes, helikopters en andere kleine luchtvaart.



Afbeelding 11: Uitsnede regionale issues

5.7.2 Inhoud van de gesprekken

In de gesprekken komen zowel de kleine- en militaire luchtvaart als diverse lokale en regionale activiteiten en belangen aan de orde.

Hieronder staan de zaken die op meerdere locaties aan de orde bij dit thema in de gesprekken.

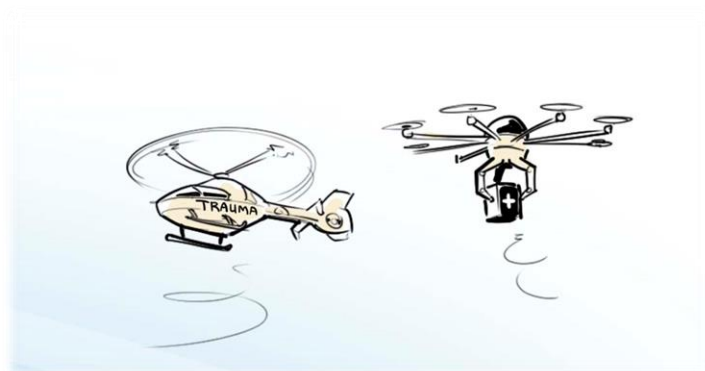
Algemene regionale issues

- ◆ Vanuit de kleine luchtvaart wordt aangegeven dat de commerciële luchtvaart de ruimte voor *general aviation* inperkt.
- ◆ De militaire luchtvaart zorgt in een aantal regio's – Brabant, Gelderland en Friesland – voor excessieve geluidshinder. Militair gebruik van het luchtruim beperkt ook de ruimte voor de kleine luchtvaart en voor andere maatschappelijke activiteiten, zoals de plaatsing van windmolens.
- ◆ Lokale vliegvelden hebben door hun specifieke functie ook specifieke neveneffecten – positief en negatief – op de omliggende regio.
"Tweemaal zoveel passagiers voor de luchthaven geeft ook tweemaal zoveel autorijders, met parkeeroverlast."
- ◆ Recreatie staat in een aantal regio's onder druk omdat de luchtvaart de specifieke kwaliteit van het gebied – rust en stilte – vermindert. Meer algemeen tast de luchtvaart in nu nog rustige regio's de stilte aan.
- ◆ Luchtvaart staat op gespannen voet met de behoefte aan woningbouw en de ruimte die nodig is voor windmolens.
- ◆ In Noord-Holland en Zuid Holland noemen mensen het optreden van geluidshinder buiten de aangemerkte geluidscontouren als belangrijk issue.
- ◆ Op sommige locaties (bijvoorbeeld Eindhoven Airport) is sprake van combinatie van gebruikers (commercieel, militair en/of *general aviation*) en mede daardoor cumulatie van verschillende vormen van luchtvaart gerelateerde hinder.

Locatie-specifieke issues

Naast algemene regionale vraagstukken kwamen ook per locatie specifieke regionale issues en belangen op tafel.

- ♦ **Groningen:** In Groningen wordt gesproken over het bestaansrecht van vliegveld Eelde. Daarnaast wordt aangehaald dat de bereikbaarheid en infrastructuur in het Noorden is achtergesteld.
- ♦ **Nijmegen:** In Nijmegen speelt het issue rondom de aantasting van leefbaarheid en leefklimaat van de regio bij de opening van Lelystad Airport. Daarnaast vrezen mensen voor de consequenties van vliegen voor recreatieve gebieden, zoals geluidhinder. Ook maken deelnemers zich zorgen over de beperkingen die aan paracentrum Apeldoorn worden opgelegd.
- ♦ **Zwolle:** In Zwolle gaat het op regionaal niveau vooral over de negatieve invloed die de nationale luchtvaart heeft op de kleine luchtvaart en op de recreatiegebieden. De komst van Lelystad Airport zal, zo verwachten de deelnemers, een teloorgang van stilte veroorzaken.
- ♦ **Den Haag:** In Den Haag speelt de overlast van vliegen en verkeer door twee luchthavens (Rotterdam-The Hague Airport en Schiphol). Daarnaast is er wantrouwen over het idee om traumahelikopters te verplaatsen, zodat er op Rotterdam-The Hague Airport (geluids)ruimte ontstaat voor commerciële vluchten.
- ♦ **Lelystad:** In Lelystad zijn er spanningen over de komst van Lelystad Airport. Dit gaat met name over de druk die vanuit Schiphol wordt uitgeoefend voor het doorzetten van de luchthaven. Men verwacht verder dat de ruimte voor (nieuwe) windmolenparken door uitbreidende luchtvaart beperkt wordt. Daarnaast wordt het mogelijk verdwijnen van (biologische) landbouwbedrijven door vervuiling van de lucht en lekkend antivries uit vliegtuigen genoemd.
- ♦ **Haarlem:** In Haarlem gaat het specifiek over overlast van vliegverkeer voor bewoners net buiten de geluidscontouren. Daarnaast noemt men gebrek aan ruimte voor nieuwbouw in de omgeving. Daarbij komt dat deelnemers kritisch zijn over het feit dat nieuwe bewoners in nieuwbouw woningen een niet-klagen contract moeten ondertekenen.
- ♦ **Den Bosch:** In Den Bosch noemen deelnemers overlast die zij ervaren van militaire oefengebieden. Ook speelt het gevoel van rechtsongelijkheid door de beperkingen die agrarische ondernemers opgelegd krijgen tegenover de ruimte die de luchtvaart krijgt om te groeien.
- ♦ **Maastricht:** In Maastricht komt de overlast van vluchten uit het buitenland aan de orde, met name de (nacht)vluchten vanuit Luik-Bierset en de militaire AWACS-vliegtuigen uit Geilenkirchen. Ook ervaren bewoners rondom Maastricht-Aachen overlast, mede doordat woningen hier (te) dicht bij de luchthaven staan.
- ♦ **Leeuwarden:** In Leeuwarden wordt ook overlast van de militaire luchtvaart ervaren. Daarnaast noemen deelnemers geluidsoverlast van vliegverkeer een bedreiging voor stilte en natuurgebieden in Friesland.



Afbeelding 12: Uitsnede regionale issues (2)

6. Participatie

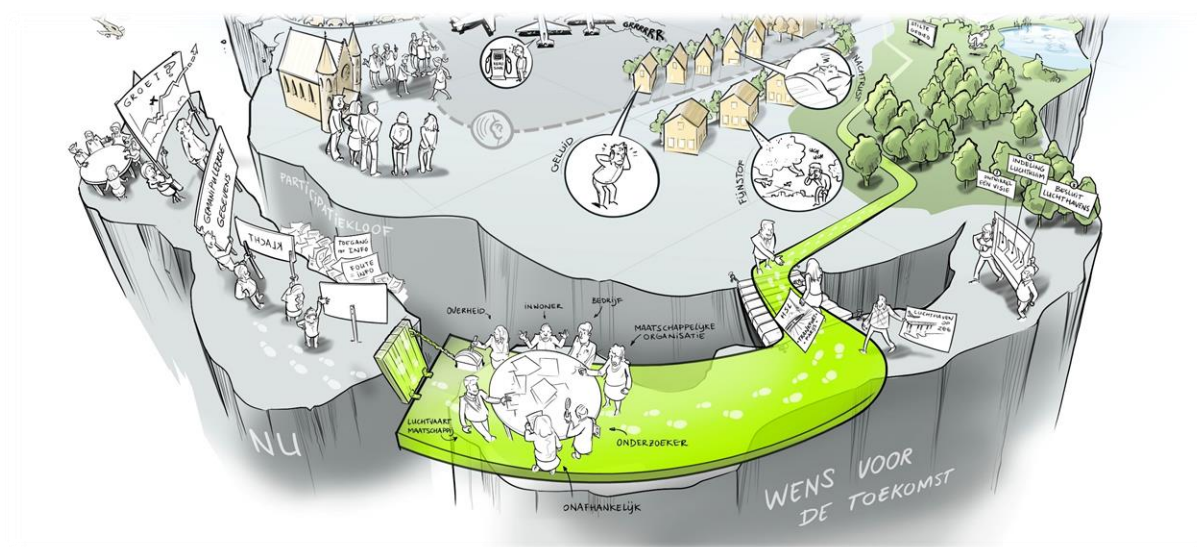
6.1 Gestelde vragen

Tijdens de gesprekken is speciaal aandacht besteed aan het thema participatie. Daarmee werd gezocht naar de verwachtingen die de deelnemers hadden van de luchtvaartgesprekken en naar zaken die mensen nodig hebben om hun belangen goed te kunnen behartigen. Ook is expliciet gevraagd naar effectieve werkvormen voor toekomstige participatietrajecten.

De gespreksleiders voerden het gesprek over participatie aan de hand van een aantal vooraf opgestelde vragen. Iedere gespreksleider koos uiteindelijk eigen woorden, subvragen en volgorde, mede afhankelijk van de loop van het gesprek.

Mogelijke vragen over participatie:

- ♦ Wat heeft u nodig om uw belang(en) goed te behartigen?
- ♦ Hoe wilt u betrokken worden?
- ♦ Welke werkvormen werken voor u?
- ♦ Zijn er nog groepen belanghebbenden die te weinig aandacht krijgen?
- ♦ Hoe maken we deze participatie over luchtvaart met zoveel belanghebbenden en complexe issues haalbaar om te organiseren?
- ♦ Wat verwacht u van de overheid?



Afbeelding 13: Uitsnede participatie

6.2 Inhoud van de gesprekken

Reacties op luchtvaartgesprekken

De deelnemers ontvingen de luchtvaartgesprekken in meerderheid positief, soms zeer positief maar ook met scepsis. Er werd twijfel geuit over de uiteindelijke impact ervan. Onduidelijk is wat de relatieve positie van de luchtvaartgesprekken is ten opzichte van andere vormen van 'inspraak', zoals andere gespreksplatforms en position papers die door een aantal belangengroepen zijn ingediend. Deelnemers riepen de overheid op om vervolg te geven aan deze gesprekken en te laten zien wat er met de uitkomsten is gedaan. Het werd door veel deelnemers gezien als een eerste stap in de goede richting om met elkaar de dialoog aan te gaan.

"Het was heel interessant. Het lijkt me zinvol om ermee door te gaan. Ik krijg nu het gevoel dat mijn mening er toe doet."

Wat nodig is voor behartigen van belangen

Vertrouwen bouwen werd aan vrijwel alle tafels als belangrijke voorwaarde voor verdere participatie genoemd. Informatie en transparantie werden genoemd als sleutelbegrippen voor het vervolg. Deelnemers gaven aan behoefte te hebben aan meer informatie, feiten en gedegen kennis. Daarbij werd inzicht in inhoudelijke onderzoeken gewenst. Men wil verder dat de overheid mensen actief betrokken houdt in het proces. Naast betrokkenheid bij toekomstige participatieprocessen is navolgbaarheid in de besluitvorming voor mensen cruciaal. De overheid werd daarop expliciet aangesproken.

Mensen willen weten wat er met hun inbreng gebeurt: neem partijen mee in de gemaakte keuzes en geef toelichting op de overwegingen, ook of juist als de keuze afwijkt van het advies of de wensen van betrokkenen en belanghebbenden.

"Ik ben heel erg benieuwd wat er met de input van vanavond gebeurt, van alle mensen, van alle partijen. Dat gaat in een black box en daar komt iets uit en het zou ook mooi zijn als dat weer een keertje hier terugkomt. Zodat we kunnen zien van: 'Oké, wat heeft de overheid daar nou mee gedaan? En wat zijn de vervolgstappen die de overheid dan gaat nemen?'"

Voor het vervolg ziet men graag verdiepende gesprekken op specifieke issues en (jaarlijks) terugkerende participatiebijeenkomsten. Mensen willen dat de overheid luistert, ze serieus neemt en ook echt aan de slag gaat met de input. Deelnemers vragen evenwichtiger zeggenschapsverhoudingen tussen de partijen aan tafel.

Men wil graag dat de participatie transparanter, opener en inclusiever wordt georganiseerd. Mensen willen dat iedereen met belang mee kan praten en gelijkwaardig in het gesprek kan deelnemen. Ze noemden met name stakeholders die werden gemist bij de luchtvaartgesprekken: jongeren, voorstanders van vliegen, artsen, buitenlandse betrokkenen en militairen. Ook bewoners werden op alle locaties genoemd als een groep die beter betrokken moest worden. Expliciet is genoemd dat de belangen van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens niet mogen overheersen in de participatieprocessen.

"Nodig een vrouw van hier uit, een boer, een NS machinist. Kijk eens verder. Zoek eens andere mensen. Niet die nare techneuten of door wol geverfde politieke mensen."

Wat mensen nodig hebben om hun belangen goed te kunnen behartigen

- ◆ Gehoord en serieus genomen worden
- ◆ Vertrouwen
- ◆ Transparantie over besluitvorming en over gegevens
- ◆ Informatie: toegankelijk, beschikbaar en onafhankelijk
- ◆ Goede basisregels, uitgangspunten, werken vanuit een duidelijke visie
- ◆ Onafhankelijkheid: in het proces, in het verzamelen van gegevens en het doen van onderzoek
- ◆ Tijdig worden betrokken in het proces
- ◆ Open, continue en pro-actieve communicatie in begrijpelijke, eenvoudige taal
- ◆ Deskundigheid in het proces, zowel bij ministerie zelf als bij onafhankelijk adviespartijen
- ◆ Aandacht in het proces om begrip te kweken voor elkaar en elkaars belangen
- ◆ Onafhankelijkheid van de overheid (geen dubbelrol als aandeelhouder van vliegveld)
- ◆ Juiste partijen (in balans qua belangen) aan tafel
- ◆ Vertegenwoordiging belangengroepen in gesprek over luchtvaart met ministerie
- ◆ Dicht bij de mensen: op de plek waar effecten zichtbaar zijn waar het om draait
- ◆ Ontvankelijkheid van de overheid om in gesprek te gaan met omwonenden op hun initiatief
- ◆ Aanspreekpunt voor stakeholders bij het ministerie
- ◆ Duidelijke besluiten, echte keuzes, daar transparant over zijn en zich daaraan houden
- ◆ Voldoende budget, capaciteit en kwaliteit beschikbaar voor adequate participatie
- ◆ Op de hoogte houden van vervolg: vastleggen afspraken en input, terugkoppelen van vervolgstappen, informeren over uitkomsten van vervolgstappen
- ◆ Zelf in gesprek met de verantwoordelijke minister
- ◆ Samenwerking op internationaal niveau en gezamenlijke EU-regelgeving
- ◆ Meer sturen op samenwerken tussen partijen
- ◆ Een goede maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA)
- ◆ Betere OmgevingsRaad Schiphol (ORS)
- ◆ Participatie is niet voor alles de oplossing
- ◆ Het is te laat voor goede participatie

Werkvormen

Op de vraag welke werkvormen voor de deelnemers goed werken, kwam een breed scala aan suggesties. Mensen noemden online werkvormen, zoals social media om mensen op de hoogte houden van stand van zaken en een forum waarin ideeën gedeeld kunnen worden. Daarnaast zijn er werkvormen genoemd die de ontmoetingen en gesprekken tussen mensen effectiever en beter maken, zoals regionale gesprekstafels en klankbordsessies.

De genoemde werkvormen zijn integraal opgenomen in de locatierapporten en in bijlage 2: 'Overzicht mogelijke maatregelen per thema en werkvormen voor participatie'.

7. Dilemma's

7.1 Gestelde vragen

De deelnemers kregen tijdens het gesprek drie dilemma's voorgelegd. Hen werd gevraagd om een keuze te maken uit de voorgelegde twee situaties en daar argumenten voor te geven. In de eerste drie luchtvaartgesprekken (Groningen, Nijmegen en Zwolle zijn deze dilemma's zonder de nadruk op de argumenten deelnemers voorgelegd, wat veel weerstand opleverde om überhaupt daarover het gesprek aan te gaan. Mensen vonden de dilemma's te sturend en voelden zich gedwongen een keuze te maken. Op grond van deze ervaringen is de gespreksleidraad bijgesteld en zijn de vragen zoals hieronder weergegeven geformuleerd.

Dilemma 1: Stel: je bent een luchtverkeersleider en je mag een nieuwe route intekenen op de kaart. Je hebt verschillende keuzes: een route over een druk bewoond gebied (steden) of een route over een dunbevolkt gebied (natuurgebieden, landbouwgebieden, e.d.). Wat vind jij belangrijk? Welke argumenten zijn ervoor of tegen de keuzes die gemaakt kunnen worden?

Dilemma 2: Ik wil nog een keuze voorleggen: kiezen tussen concentratie van hinder op één grote luchthaven in Nederland of het verdelen van de hinder over meerdere (regionale) luchthavens? Wat zijn argumenten voor of tegen jouw keuze?

Dilemma 3: Als we geluidshinder willen verminderen, moeten we soms kiezen voor een langere route. Dit betekent meer CO₂-uitstoot. Wat vindt u belangrijker, verminderen CO₂-uitstoot of verminderen geluidsoverlast? Wat zijn uw argumenten?

7.2 Inhoud van de gesprekken

Er is in de verslagen niet bijgehouden hoeveel mensen een keuze voor de ene of de andere mogelijkheid maakten. Het ging in het gesprek en in de analyse om het verzamelen van argumenten. De rijkdom aan argumenten die de deelnemers noemden was zo groot dat we deze in een aparte bijlage (bijlage 3) hebben samengevoegd. Hierbij is geen selectie gemaakt; wel zijn dezelfde maar anders geformuleerde argumenten als één argument opgenomen. Bij alle drie de dilemma's noemden deelnemers naast argumenten voor de ene of voor de andere keuze ook veel argumenten om niet te kiezen.

Dilemma 1: Vliegen over stedelijk gebied vs. vliegen over dunbevolkt gebied

De argumenten namen veelal in ogenschouw dat stedelijk gebied al veel hinder te verduren krijgt en dat het toegevoegde effect van luchtvaart relatief klein is. Mensen in stedelijk gebied accepteren de hinder sneller. Ook het behoud van de bestaande rust in dunbevolkt gebied was een argument om voor het vliegen over stedelijk gebied te kiezen.

"Nieuwe hinder is slechter dan bestaande hinder"

Bij mensen die kozen voor vliegen over dunbevolkt gebied was een veelgenoemd argument dat hiermee de uitstoot en overlast voor mensen beperkt blijft. Daarnaast spreidt op deze manier de overlast zich over alle bewoners. Ook de weerbaarheid en het herstellvermogen van de natuur werd als argument ingebracht.

Een deel van de deelnemers wenste geen keuze te maken. Een argument daarvoor was dat het een keuze tussen twee kwaden is of dat je niet moet kiezen tussen wie je de overlast aandoet. Anderen vonden dat je aan de keuze kon ontkomen door te zoeken naar andere manieren om hinder te voorkomen. Daarnaast vonden sommigen dat voor het maken van een keuze onvoldoende informatie voorhanden was, bijvoorbeeld over de vlieghoogte.

"Het zou jammer zijn als het nergens meer rustig/stil is. Dan worden we echt een grote stad met een paar parken. Dan ga je vliegen om naar de rust te kunnen."

Dilemma 2: Vliegen concentreren vs. Vliegen spreiden

Voor concentratie van vliegen werden verschillende typen argumenten genoemd. Concentratie levert economisch het meeste op. Het maakt ruimte in de rest van het land om andere dingen te doen. Nederland is volgens sommigen ook klein genoeg voor één luchthaven. Concentratie van het vliegen concentreert ook de hinder, waardoor minder mensen last hebben en makkelijker draagvlak ontstaat. Regelmatig werd concentratie direct gekoppeld aan het idee om een luchthaven in zee te bouwen.

Voor spreiding werd ook het economische argument genoemd, maar dan om te benadrukken dat dan de regionale economie geholpen wordt. De bereikbaarheid van verspreid liggende luchthavens werd als voordeel genoemd. Spreiding van het vliegen spreidt ook de risico's op ongelukken, luidde een argument. Ook de onmogelijkheid om militaire- en burgerluchtvaart te combineren en de ruimte voor de kleine luchtvaart werden als argument voor spreiding ingebracht.

Argumenten om geen keuze te maken hadden te maken met het ontbreken van adequate informatie. Ander argument was dat het per saldo niet veel uitmaakt hoe je het organiseert, overlast heb je sowieso. Ingebracht werd ook dat spreiding in de huidige situatie vrijwel zeker gepaard gaat met doorgroeien van Schiphol, wat mensen geen spreiding vinden maar overloop.

"Nederland is zo ontzettend klein, we kunnen allemaal wel die 200 km overbruggen naar de luchthaven. Waarom moeten er dan vijf of zes zijn?"

Dilemma 3:

Zo kort mogelijke routes (minder CO2) vs. zo stil mogelijke routes (minder geluid)

Argumenten voor een zo kort mogelijke route draaiden grotendeels om de urgentie van het klimaatvraagstuk. Deze is volgens een aantal deelnemers belangrijker dan geluidsoverlast. Wie via zo kort mogelijke routes vliegt verspilt bovendien niets en komt sneller op een hoogte waar geluid niet meer hinderlijk is. Een aanvullend argument is dat uitstootbeperking vooral pleit voor het achterwege laten van tussenlandingen.

Als argumenten voor een zo stil mogelijke route noemden mensen de gezondheidseffecten van geluidhinder die nog onderbelicht zijn. Ook de relatief geringe klimaatwinst die met korte routes geboekt kan worden is voor sommigen een argument om te kiezen voor stillere routes, waar de winst juist relatief hoog is. De keuze werd door sommigen gekoppeld aan de plaats (over woonwijken) of tijd (in de nacht). Juist daar en dan is focus op beperking van geluidhinder gewenst.

Een aantal deelnemers die geen keuze wilden maken had als argument dat het versimpelen tot het één of het ander onvoldoende recht doet aan de complexiteit. Er zijn nog andere effecten van de luchtvaart die meegewogen moeten worden. Verder was een terugkerend argument dat het hier niet gaat om het één of het ander en dat het afhankelijk is van de eigen positie van de stakeholder (burger met geluidsoverlast, luchthaven, luchtvaartmaatschappij).

"Als wetgever zou ik me op CO2 richten, maar als burger zou ik me op geluid richten. Omdat ik het geluid direct ervaar en CO2 niet zo kan vastpakken zoals dat kan bij geluid. Maar daar ligt wel een wettelijke verplichting."

8. Keuzes voor het Kabinet en mogelijke maatregelen

Aan het eind van de gesprekken kregen deelnemers de mogelijkheid om hun mondelinge bijdrage nog schriftelijk aan te vullen.



Afbeelding 14: Uitsnede maatregelen

8.1 Gestelde vragen

De deelnemers kregen een A4-vel met twee vragen en een kaartje – 'Beste Cora' – dat gericht was aan de minister met één vraag.

De vragen op het A4 vel luiden:

- ◆ *Voor welke keuzes staat het kabinet wat u betreft?*
- ◆ *Als u 2-3 dingen mag zeggen die moeten veranderen aan vliegen en vliegvelden in Nederland, wat zou u dan zeggen?*

De vraag op het 'Beste Cora'-kaartje luidde:

- ◆ *Welke adviezen zou u aan de minister willen geven over vliegen en vliegvelden in Nederland?*

8.2 Aangeleverde suggesties

De suggesties die zijn gedaan aan het Kabinet en aan minister Cora van Nieuwenhuizen zijn opgenomen in de locatierapporten onder het kopje 'Keuzes voor het Kabinet en mogelijke maatregelen'. Daarbij zijn dezelfde suggesties van mensen voor keuzes voor het Kabinet en adviezen die hetzelfde waren, geclusterd weergegeven. De opbrengst van deze vragen laat zien dat deelnemers de overheid een belangrijke rol toedichten bij het oplossen van bestaande en het voorkomen van nieuwe problemen rond luchtvaart in Nederland.

Een deel van de keuzes die de deelnemers het Kabinet voorlegden gaan over het ontwikkelen van visie en beleid, het spreken over het nut en de noodzaak van de groei van de luchtvaart en het laten uitvoeren van onderzoeken. Een keuze die het Kabinet herhaaldelijk werd voorgelegd is om de bereidheid te tonen om bestaande mechanismen ter discussie te stellen.

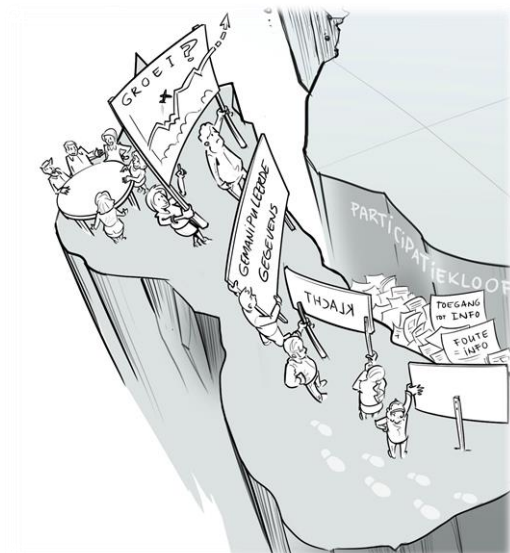
Concreet gaat het dan om de aanpassing van de prijs van vliegtickets, het aantrekkelijker maken en verbeteren van andere vervoersvormen, zoals het bevorderen van de (hogesnelheids)trein als regionaal alternatief in Europa.

"Er moeten ook goede alternatieven geboden worden. Nu is het vliegtuig nog zo handig. Zorg voor goede treinverbindingen. Zorg dat alternatieven ook betaalbaar worden."

Een ander deel omvatte concrete suggesties en ideeën voor oplossingen voor de problemen die mensen ervaren. Maatregelen of ideeën die mensen voorstelden liepen uiteen van het aanleggen van een luchthaven op zee, het subsidiëren van andere vormen van vervoer tot het stimuleren van innovatie in elektrisch vliegen en het heffen van accijns en BTW heffen op kerosine en vliegtickets. Alle genoemde ideeën en maatregelen zijn opgenomen in bijlage 2.

9. Kennisvragen en lacunes

Deelnemers stelden tijdens de gesprekken geregeld vragen, namen stevig stelling of legden meningen en feiten op tafel. Andere deelnemers betwistten gepresenteerde feiten, namen weer andere stellingen in waarvan niet kon worden achterhaald waarop deze waren gebaseerd. In de analyse zijn deze nader uit te zoeken feiten gecodeerd als kennisvragen.



Afbeelding 15: Uitsnede kennisvragen

We geven hier een indicatie van de terreinen waarover kennisvragen werden ingebracht.

- ◆ Wat is het effect van (ultra)fijnstof op de gezondheid?
- ◆ Wat zijn de precieze maatschappelijke kosten en baten van de luchtvaart in Nederland? Hier spraken deelnemers geregeld twijfels uit over de kwaliteit van de bestaande MKBA.
- ◆ Wat is de relatie tussen laagvliegen en veiligheid?
- ◆ Wat is de (relatieve) bijdrage van de luchtvaart aan de CO₂-uitstoot en aan de economie?
- ◆ Geeft de manier waarop emissies en overlast in kaart worden gebracht (berekening) een goed beeld van de situatie of is het meten ervan een betere benadering?

Een volledige lijst van alle kennisvragen is opgenomen in bijlage 1. Deze lijst biedt goede aanknopingspunten voor het ministerie van IenW om onderzoeken en kennisdeling in de toekomst vorm te geven. Ook bleken er mensen aan tafel te zitten met uitstekende (soms lokale) kennis, die deze graag ter beschikking stellen en mee willen doen en denken in dit maatschappelijk debat.

10. Synthese

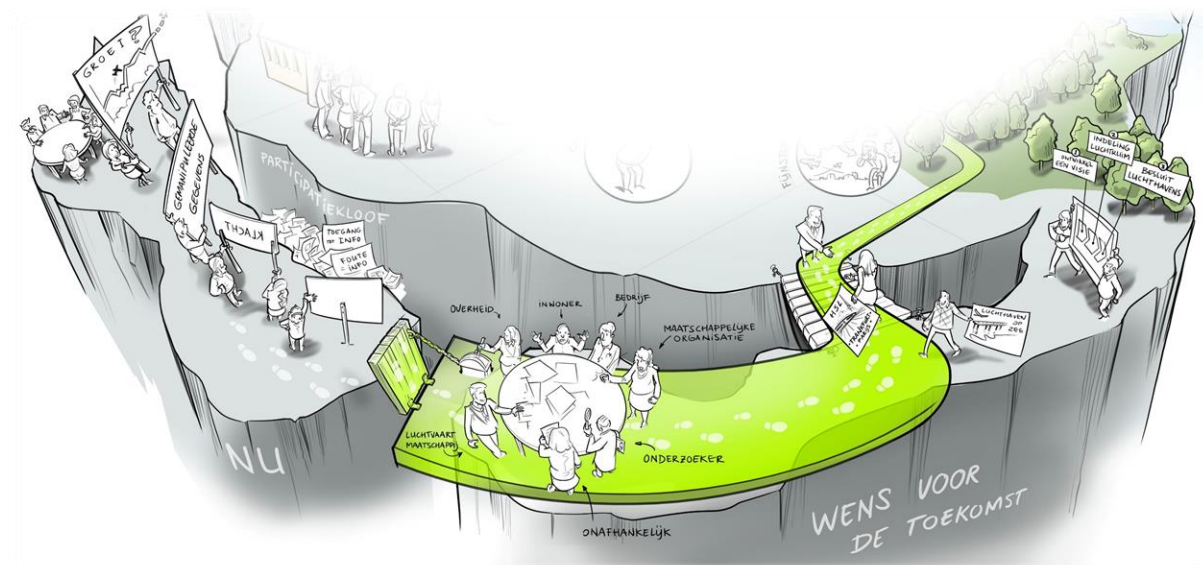
Het doel van de luchtvaartgesprekken was om de veelheid aan issues, belangen, ideeën, mogelijke maatregelen en kennisvragen rond de luchtvaart die bij mensen en partijen leven op te halen.

De gesprekken hebben veel inzicht opgeleverd over wat voor deelnemers de grootste zorgen zijn, welke (regionale) issues er spelen, welke (kennis)vragen ze hebben en welke vormen van participatie zij nodig hebben en in de toekomst graag zouden zien. De kennis die mensen hadden liep sterk uiteen. Er waren, onder andere door dit verschil in kennis, veel vragen. Daarnaast is er veel onduidelijk en zijn er onzekerheden, bijvoorbeeld over het precieze economisch belang van de luchtvaart en de gezondheidseffecten van (ultra)fijnstof. Dit is samengevat en in de locatierapporten en de transcripten uitgebreid terug te vinden.

De belangen van deelnemers kwamen meestal op een zeer algemeen niveau op tafel. Uit de transcripten waren de belangen die werden aangegeven bovendien niet herleidbaar. Dat was ook niet de bedoeling omdat er geanonimiseerd verslag is gelegd. Voor de analyse leverde dat daarom maar zeer beperkt inzichten op. De verschillende thema's (zorgen, issues, vragen en participatiebehoefte) misten aan een aantal gesprekstafels diepgang. Mogelijk is dit te wijten aan de gekozen gespreksvorm (mensen hoefden niet op elkaar te reageren), het verschil in kennisniveau tussen de deelnemers en de tijd die beschikbaar was.

Deelnemers spreken hun waardering uit over de luchtvaartgesprekken en zien het als een goede stap. Ze waarderen de constructieve dialoog, de zorgvuldigheid waarmee het gesprek is opgezet en de ruimte die ze hadden om de voor hen belangrijke punten in te brengen. Sommigen rapporteerden dat ze tijdens het gesprek al meer vertrouwen kregen.

In het algemeen is het vertrouwen van de deelnemers in de overheid laag. Dat spitst zich met name toe op het gebrek aan vertrouwen dat er iets met hun input wordt gedaan en ze invloed hebben op de besluitvorming. Deelnemers zijn benieuwd wat er verder gaat gebeuren en wat de volgende stap is. Zij zouden graag verder de diepte in gaan, mee denken op visieniveau en meer richting oplossingen werken. Daarnaast geven deelnemers aan dat zij verwachten dat er betere oplossingen komen voor de issues die er spelen, als er meer gebruik wordt gemaakt van de kennis en de inzichten die zij hebben.



Bijlagen

- 1. Overzicht van kennisvragen en lacunes in kennis**
- 2. Overzicht mogelijke maatregelen per thema en werkvormen voor participatie**
- 3. Overzicht van argumenten bij de voorgelegde dilemma's**
- 4. Locatierapporten**
 - 4.1 Locatierapport Groningen**
 - 4.2 Locatierapport Nijmegen**
 - 4.3 Locatierapport Zwolle**
 - 4.4 Locatierapport Den Haag**
 - 4.5 Locatierapport Lelystad**
 - 4.6 Locatierapport Haarlem**
 - 4.7 Locatierapport Den Bosch**
 - 4.8 Locatierapport Maastricht**
 - 4.9 Locatierapport Leeuwarden**
- 5. Gesprekken tijdens de Nationale Luchtvaartdag**
(niet als aparte bijlage toegevoegd, maar via de website www.luchtvaartindetekomst.nl te bekijken)
- 6. Digitale reacties op Voorlopige Opbrengst Luchtvaartgesprekken**
(niet als aparte bijlage toegevoegd, maar via de website www.luchtvaartindetekomst.nl te bekijken)

De locatierapporten, het verslag van de Nationale Luchtvaartdag en de reacties op de Voorlopige Opbrengst Luchtvaartgesprekken maken feitelijk onderdeel uit van deze rapportage. Voor de overzichtelijkheid (en om ze apart te kunnen bekijken en downloaden) zijn deze ook in aparte PDF's beschikbaar.

Bijlage 1

Overzicht van kennisvragen en lacunes in kennis

Bijlage 1: Overzicht van kennisvragen en lacunes in kennis

Nr	Hoofdstema	Subthema	Vraag	Regio
1.1.1	Klimaat	CO2	Hoe groot is de vervuiling die luchtvaart, procentueel qua CO2, bijdraagt?	
1.1.2			In een korte tijd blazen we een heleboel CO2 de lucht in. Hoe lang kunnen we het op deze manier volhouden? Wat is het alternatief ervoor?	
1.1.3			Bestaat er een grenswaarde aan CO2?	
1.1.4			Wat is de bijdrage van General Aviation op de totale CO2 voetprint van de luchtvaart?	
1.1.5			Wat is het aandeel van het grote handelsverkeer op de totale CO2 voetprint van de luchtvaart?	
1.1.6			Het Planbureau voor de Leefomgeving geeft aan dat de CO2-uitstoot in Nederland in 2010 25 % minder moet zijn ten opzichte van 1990. We zitten nu op 13 %. Is die opdracht niet onhaalbaar? Zeker als er nog vluchten bijkomen. De belevingsvlucht alleen al gaf een uitstoot van 30.000 kg kooldioxide (cijfer van de overheid). Hoe komen we dan ooit aan die 25%?	
1.1.7			Als luchtvaart zo doorgaat zoals nu, stoot luchtvaart in 2040 dan net zoveel CO2 uit als we volgens Parijs maximaal in de hele wereld mogen uitstoten?	
1.1.8			Met de bus naar Benidorm. Wat is de CO2 uitstoot per persoon met de bus in vergelijking de CO2 uitstoot per persoon met het vliegtuig? Is het met de bus niet een stuk hoger?	
1.1.9			Hoe zit het met CO2 uitstoot bij stijgen en dalen? Stoot een vliegtuig vooral veel CO2 uit bij het stijgen en het dalen? Wat is het netto effect van sneller stijgen op de CO2-uitstoot?	
1.1.10			Zorgt de kortste route ook voor de minste CO2 uitstoot?	
1.1.11			Is CO2 uitstoot gevaarlijker dan geluidshinder?	
			Klopt het dat de route vanaf Lelystad Airport over de Veluwe, zowel extra geluidhinder als extra CO2-uitstoot veroorzaakt ten opzichte van de kortste route?	
1.2.1		Uitstoot (algemeen)	Hoeveel stoot de luchtvaart uit? (algemeen)	
1.2.2			Klopt het dat transport (inclusief luchtvaart) nog geen 10% is van alles wat we uitstoten?	
1.2.3			De uitstoot van allerlei stoffen, kan die uitstoot beter opgevangen worden in een natuurgebied?	
1.2.4			Klopt het dat één vlucht voor een vakantie net zoveel uitstoot als een jaar met de auto rijden aan fijnstof en CO2 uitstoot?	
1.2.5			Wat stoot de gemiddelde elektriciteitscentrale uit?	
1.2.6			Klopt het dat grote industrieën in feite worden beloond voor hun brandstofverbruik, doordat zij voor grote hoeveelheden stroom en energie lagere prijzen hoeven te betalen dan burgers?	
1.2.7			Klopt het dat de uitstoot bij het opstijgen van een vliegtuig gelijk staat aan het starten van 1 miljoen vrachtwagens?	
1.2.8			Wat is er zuiniger? Een auto of een motorvliegtuig dat hemelsbreed vliegt?	
1.2.9			In hoeverre is de vervuiling toegenomen of afgenomen ten opzichte van 20/30 jaar geleden?	
1.3.1		Frequentie vliegen	Kun je het maken voor het milieu om 6 keer per jaar te gaan vliegen?	
1.4.1		Duurzaamheid andere vervoers-vormen en keuzes	Wanneer alle vluchten vanaf Schiphol gaan, moet iedereen met de auto naar Schiphol. Is dat duurzaam?	
1.4.2			Is het per saldo efficiënter om meerdere luchthavens te hebben waardoor je minder ver hoeft te reizen tot aan het vliegveld, of bijvoorbeeld eerst naar Schiphol te moeten reizen om vervolgens in het vliegtuig te stappen?	
1.4.3			Is vleesconsumptie meer vervuilend dan luchtvaart?	
1.4.4			Vliegtuigen zitten altijd vol, de trein rijdt altijd, ook als die niet vol is. Gaat er een vliegtuig minder als we meer met de trein reizen?	
1.5.1		Broeikaseffect	Klopt het dat waterdamp het grootste broeikasgas is en voor 80% de opwarming van de aarde bepaalt?	
1.5.2			Houden de sporen die in de lucht hangen warmte vast?	
1.6.1		Brandstofverbruik	Is het vliegtuig al een van de meest efficiënte vervoermiddelen wat betreft brandstofgebruik?	
1.6.2			Is vlieghoogte belangrijk bij het brandstofverbruik?	
1.6.3			Klopt het dat je zo snel mogelijk zo hoog mogelijk moet vliegen om zo min mogelijk brandstof te verbruiken?	
1.6.4			Wat is het brandstofverbruik per type toestel? Bijvoorbeeld voor 1 uur vliegen op een bepaalde hoogte of voor het afleggen van een bepaalde afstand?	
1.6.5			Hoeveel brandstof verbruikt een auto voor het afleggen van diezelfde afstand?	
1.7.1		Klimaatafspraken	Wat wordt er gedaan aan onderzoek over het klimaat?	
1.7.2			Welke doelen worden er gesteld aan de verduurzaming van luchtvaart?	
1.8.1		Klimaat effecten	Wat voor consequenties heeft vliegen op het milieu?	
1.8.2			Wat is de bijdrage van luchtvaart aan de klimaatverandering?	
1.8.3			Klopt het dat milieueffecten het beste aan te tonen zijn als ze geconcentreerd zijn?	
1.8.4			Klopt het dat wat je ook verbrandt, het evenveel effect heeft op de opwarming?	
1.8.5			Wat draagt een vlucht naar Barcelona bij aan klimaatverandering?	
1.8.6			Wat is de footprint van een vliegtuigstoel, een autostoel of een stoel in de trein die naar Zürich rijdt?	
1.9.1		Anti-vries	Wat voor invloed heeft antivries dat uit vliegtuigen valt op de landbouwgewassen?	

Nr	Hoofdthema	Subthema	Vraag	Regio
1.10.1		Effect op natuurgebieden	Vanaf welke hoogte veroorzaakt luchtvaart effecten op natuurgebieden en om welke effecten gaat het dan?	
1.10.2			Is klimaatverandering slecht voor de natuur?	
1.10.3			Klopt het dat flora en fauna bijna geen last hebben van luchtvaart?	
1.10.4			Klopt het dat er bijna geen dunbevolkte gebieden meer zijn in Nederland?	
1.11.1		Duurzaamheid luchthavens	Waarom is Schiphol niet de meest groene luchthaven ter wereld?	
2.1.1	Gezondheid	Geluid meting en beleving	Hoe worden belevingsvluchten uitgevoerd?	
2.1.2			Is geluidsproductie van straaljagers meegenomen in geluidsmetingen? Waarom wel of waarom niet?	
2.1.3			Klopt het dat er gemeten wordt op basis van gegevens uit 2005?	
2.1.4			De 'belevingsvlucht' gaf een piek boven de gemeente Heerde met 70 db. Nu merk je er nog weinig van, maar wat als de aantallen toenemen?	
2.1.5			Wat is het verschil in geluid tussen de A380's en de belevingsvlucht?	
2.1.6			Maakt een vliegtuig meer lawaai dan een brommer die door je straat rijdt?	
2.1.7			Hoe is in het algemeen de geluidshinder over langere termijn in Nederland? Zijn daar gegevens over?	
2.2.1		Geluid bij hoog/laag vliegen	Klopt het dat het aantal vliegbewegingen is toegenomen en er ook lager gevlogen wordt?	
2.2.2			Ervaar je bij vliegen op 3000 meter al lawaai?	
2.2.3			Hebben mensen die wonen onder laagvliegroutes meer slaapverstoring als gevolg van geluidsoverlast?	
2.2.4			Is het zo dat bij laagvliegroutes nu minimaal de helft lager gevlogen wordt dan vroeger?	
2.3.1		Geluid bij weersomstandigheden	In hoeverre wordt geluidshinder beïnvloed door weersomstandigheden?	
2.4.1		Dragen van geluid	Hoe ver draagt geluid?	
2.5.1		Geluid in stiltegebied	In hoeverre brengt vliegverkeer in de stad minder overlast teweeg dan in een rustig gebied?	
2.5.2			In een stiltegebied is 30, 35 decibel. Als je daar 10 decibel boven op telt, is het nog maar 45 decibel. Komt dit in een stiltegebied harder aan dan in de stad?	
2.5.3			Is het geluid van vliegtuigen minder erg als je al in een lawaai-erige omgeving woont, of is het dat geluid van vliegtuigen in een stille, landelijke omgeving meer opvalt en daardoor hinderlijk is?	
2.6.1		Invloed op geluid	In hoeverre hebben gemeenten invloed op het geluidsniveau van vliegtuigen?	
2.6.2			Klopt het dat straaljagers vaak niet meer over steden mogen vliegen en dat dit al een geluidsreductie heeft opgeleverd van 50-60%?	
2.6.3			Klopt het dat eind oktober 2018 alle 281 ingezonden zienswijzen over de nachtvluchten bij het vuil zijn gezet en niets is veranderd aan het plan om het tot 32.000 te verhogen?	
2.7.1		(ultra)fijnstof	Hoe kom je aan overlast van fijnstof? Wanneer ervaar je hinder van fijnstof?	
2.7.2			Zijn er bij vliegvelden hogere concentraties fijnstof en in hoeverre dragen deze concentraties bij aan de landelijke deken van fijnstof?	
2.7.3			Wij hebben een heel grote luchthaven voor een heel klein landje, hebben wij dan hogere concentraties fijnstof dan andere landen?	
2.7.4			Waar gaat fijnstof naar toe? Verspreidt dat zich? Komt dat bij woonwijken, of niet?	
2.7.5			Is fijnstof iets dat je merkt?	
2.7.6			Is fijnstof net iets als asbest? Je ademt het nu in en hebt er over dertig jaar last van?	
2.7.7			Hoe verspreidt fijnstof zich door je lichaam?	
2.7.8			Komt fijnstof ook in de natuur voor? En zo ja, betekent dit dan dat er geen 0 grens haalbaar is?	
2.7.9			Zijn er oplossingen in de natuur waardoor we de fijnstof kunnen opvangen?	
2.7.10			Wat doet fijnstof op 3 km hoogte?	
2.7.11			Kun je fijnstof ruiken?	
2.7.12			Wat is er al bekend over de effecten van fijnstof uit verbrandingsmotoren?	
2.7.13			Wordt er minder fijnstof uitgestoten als je hoog vliegt?	
2.7.14			Is er bij lagere vliegroutes sprake van een kleiner gebied waar de totale hoeveelheid fijnstof neerkomt?	
2.7.15			Wat veroorzaakt fijnstof? / Waar komt fijnstof vandaan?	
2.7.16			Welke sector produceert de meeste fijnstof?	
2.7.17			Is het waar dat 80% van het fijnstof van buiten Nederland komt en niets te maken heeft met vliegen?	
2.7.18			Onder wat voor condities zou een onderzoek naar fijnstof uitgevoerd moeten worden om bruikbare en juiste resultaten te verkrijgen?	
2.7.19			Hebben we genoeg snuffelpalen en de juiste?	
2.7.20			Zijn er normen vastgesteld voor fijnstof en voor ultrafijnstof?	
2.8.1		Effecten van fijnstof	In hoeverre wordt de landbouw benadeeld door fijnstof als gevolg van Lelystad Airport?	
2.8.2			Wat zijn de gezondheidseffecten van fijnstof? Wat doet fijnstof in het lichaam?	

Nr	Hoofdthema	Subthema	Vraag	Regio
2.8.3			Wat zijn de effecten van fijnstof op de longfunctie van kinderen?	
2.8.4			Wat zijn de effecten van fijnstof op het ongeboren kind?	
2.8.5			In hoeverre wordt fijnstof meegewogen in de doelstellingen voor de klimaattransitie?	
2.9.1		Stikstof	Is er een norm voor stikstofdepositie in de luchtvaart?	
2.10.1		Gevolgen voor gezondheid	Is er sprake van gezondheidseffecten veroorzaakt door luchtvaart?	
2.10.2			Hoeveel mensen worden er getroffen door gezondheidseffecten veroorzaakt door luchtvaart?	
2.10.3			Waar worden mensen vooral getroffen door gezondheidseffecten veroorzaakt door luchtvaart?	
2.10.4			Kan slaapverstoring (veroorzaakt door geluidsoverlast) ziekten veroorzaken?	
2.10.5			Wat doe je met slaapverstoring en hoe kun je slaapverstoring oplossen?	
2.10.6			Veroorzaakt geluidsoverlast verminderde leerprestaties bij kinderen?	
2.10.7			Veroorzaakt luchtvaart een groter risico op hart- en vaatziekten?	
2.10.8			Vanaf welk geluidsniveau (dB) heeft geluidsoverlast negatieve gezondheidseffecten?	
2.10.9			Wat zijn de kosten van luchtvaart op de gezondheid? Zijn hier modellen voor?	
2.10.10			Is er weleens gekeken naar sterftecijfers bijvoorbeeld bij Schiphol, London Heathrow en dat soort grote vliegvelden?	
2.10.11			Als we bij gezondheidseffecten naar de lange termijn gaan kijken, wat betekent de huidige uitbreiding van de luchtvaart dan voor de gezondheidseffecten over 50 jaar?	
3.1.1	Veiligheid	Laagvliegen	Is het veilig om laag te vliegen?	
3.1.2			Klopt het dat door laag te vliegen de veiligheid van burgers in het geding komt?	
3.1.3			Wat maakt dat hoog vliegen veiliger is dan laag vliegen?	
3.1.4			Klopt het dat je bij hoog vliegen makkelijker kunt uitwijken dan bij laag vliegen?	
3.2.1		Maximale capaciteit	Wat is het maximaal aantal vliegbewegingen wat uitgevoerd kan worden zonder dat de veiligheid in het geding komt? Klopt het dat dit ligt op 700.000 vliegbewegingen?	
3.2.2			Hoe gevaarlijk is het tijdens het spitsuur van het vliegverkeer?	
3.3.1		Vogelaanvaringen	Een van de gevaren van een vliegveld in zee zijn de vogels, zeggen ze. Hoe zit dat?	
3.3.2			Klopt het dat ganzen een groter gevaar zijn dan meeuwen vanwege het formaat?	
4.1.1	Sociaal	Schaarste van vliegen	Kunnen we zonder vliegen?	
4.1.2			Waarom mag vliegen geen schaars goed zijn?	
4.2.1		Recht op vliegen	Is vliegen een recht of een keuze?	
4.3.1		Visie/wil	Waar willen we naartoe met luchtvaart?	
4.4.1		Invloed en macht	Wat is de invloed/macht van defensie/verkeersleiding op keuzes die gemaakt worden m.b.t. luchtvaart?	
4.5.1		Aantallen	Hoeveel van de Nederlanders vliegt jaarlijks?	
4.5.2			Hoeveel vluchten komen er over Nederland?	
4.6.1		Kosten van een mensenleven	Wat is een mensenleven waard? Als we het over economie hebben, wat is dan de waarde van een mensenleven in een jaar? Een korter leven, wat kost dat?	
4.7.1		Generatie-verschillen	Is de jongere generatie meer bezig met verduurzaming?	
4.7.2			Hoe kan het dat de jongere generatie die meer bezig is met verduurzaming toch steeds gemakkelijk het vliegtuig pakt voor een vakantie?	
5.1.1	Economie	Belasten van kerosine	Waarom wordt brandstof op dit moment nog niet belast?	
5.1.2			Wat voor belangen zitten er achter het ontbreken van een accijns heffing op kerosine?	
5.1.3			Wegen inkomsten die gegenereerd kunnen worden uit het belasten van kerosine op tegen overlast die veroorzaakt wordt door luchtvaart?	
5.2.1		Vliegtuigbelasting	In hoeverre gaat vliegtuigbelasting ten koste van de concurrentiepositie van vliegtuigmaatschappijen?	
5.2.2			In hoeverre beperkt het invoeren van vliegtuigbelasting vliegtuigmaatschappijen om te investeren in vlootvernieuwing?	
5.3.1		Economische baten luchthavens	Wat draagt een luchthaven bij aan het economisch potentieel van een regio?	
5.3.2			Wat is de omzet van de vliegvelden bij elkaar?	
5.3.3			Worden alle onderdelen van luchtvaart wel meegenomen in de waardering, zijn alle criteria wel onderzocht?	
5.3.4			Wie profiteren er van Schiphol? Profiteert alleen de randstad of ook andere Nederlandse regio's?	
5.3.5			Hoe belangrijk is Schiphol voor de Nederlandse economie? Zijn er cijfers beschikbaar over de mate waarin Schiphol belangrijk is voor de Nederlandse economie?	
5.3.6			Is Schiphol wel zo belangrijk voor Nederland?	

Nr	Hoofdthema	Subthema	Vraag	Regio
5.3.7			Is de belangrijke rol van Schiphol internationaal gezien wel nodig? Moet Schiphol - KLM in Amsterdam blijven, gezien de beperkte ruimte in Nederland?	
5.3.8			Wat gebeurt er als we niet meer investeren in Schiphol? Gaat Nederland dan ten onder?	
5.3.9			Klopt het dat de kosten van Maastricht-Aachen Airport hoger zijn dan wat de luchthaven opbrengt?	
5.3.10			Wat levert Eindhoven airport op voor de regio in toeristische zin, recreatieve zin en verbindende zin?	
5.3.11			Klopt het dat mensen vliegen op Eindhoven Airport omdat dit goedkoper is dan b.v. Schiphol en vanuit daar vervolgens de trein pakken naar Amsterdam?	
5.3.12			De overheid heeft een economisch belang in luchthavens. Om welke luchthavens gaat het dan? En is dat wel in het kader van zuivere belangenafwegingen van de te maken keuzes een goed vertrekpunt? Hoe zou je dit anders moeten doen?	
5.3.13			Klopt het dat de aandeelhouders van Schiphol overheden zijn?	
5.3.14			Wat vinden we van het feit dat de Nederlandse staat de wetgever is die de burger moet beschermen, maar ook grootaandeelhouder is van Schiphol en een winsttoegmerk heeft?	
5.3.15			Wat is de marginale economische waarde van een extra vlucht op Schiphol?	
5.4.1		Transferluchthaven Schiphol	Heeft Nederland met Schiphol de grootste transferluchthaven?	
5.4.2			Wat is het aandeel intercontinentale vluchten op Schiphol t.o.v. het totaal aantal vluchten?	
5.4.3			In hoeverre beïnvloed het karakter van Schiphol als transferluchthaven de impact die dit heeft op de Nederlandse economie?	
5.4.4			Wat leveren de intercontinentale vluchten met transfer op Schiphol op voor de Nederlandse economie?	
5.4.5			Wat voor type verkeer maakt er voornamelijk gebruik van Schiphol als transferluchthaven? Is dit economisch verkeer of burgerluchtvaart?	
5.5.1		Economische baten luchtvaartmaatschappijen	Wat voegen de Ryanairs (prijsvechters) van deze wereld met hun goedkope vluchten (economisch) toe? En willen we dat faciliteren of afremmen door belasting?	
5.5.2			Klopt het dat KLM het moeilijk heeft en gaat fuseren met Air France?	
5.5.3			Hoe maken luchtvaartmaatschappijen winst? Doen ze dit door winstmarges op de vluchten of halen ze hun winstmarge uit volumevergroting?	
5.6.1		Economische baten luchtvaart (alg)	Wat is de bijdrage van luchtvaart aan de Nederlandse economie?	
5.6.2			Is luchtvaart de motor van de Nederlandse economie?	
5.6.3			Is het erg dat de luchtvaart maar 1,3% bijdraagt aan de economie?	
5.6.4			Hoeveel banen gaat de recreatiesector inleveren bij uitbreiding van luchtvaart en hoe groot zijn de economische kosten hiervan voor Nederland en de verschillende regio's?	
5.6.5			Is er alleen een economisch belang voor de luchtvaart of telt het milieu ook stevig mee?	
5.6.6			Vanuit klimaatperspectief, wat is echt economisch noodzakelijk versus 'fun'?	
5.6.7			In hoeverre worden gevolgen op de gezondheid door geluidshinder en luchtverontreiniging meegenomen in kosten-baten analyses?	
5.6.8			Wat is de waarde van passagiersvluchten op de Nederlandse economie?	
5.6.9			In hoeverre dragen lijnvluchten bij aan de Nederlandse economie?	
5.7.1		Focus luchthavens	Willen wij fungeren als transferluchthaven voor de wereld?	
5.7.2			Wat is het verschil in het publiek dat komt op Schiphol Airport en Lelystad Airport?	
5.7.3			Wat is de bedoeling van Lelystad Airport?	
5.7.4			Is het zo dat vracht op Schiphol vooral datgene is wat mee gaat in passagiersvluchten en overig vrachtverkeer vooral via Maastricht gaat?	
5.7.5			Wat is de verdeling in de afhandeling van groothandelsverkeer tussen de luchthavens Schiphol, Maastricht, Eindhoven en Rotterdam?	
5.7.6			Kan transport efficiënter worden afgehandeld door eerst te wachten tot er een vol vrachtvliegtuig kan vertrekken, i.p.v. producten meteen de volgende dag in huis te willen hebben?	
5.7.7			Waarom is de logistieke sector afhankelijk van de nachtvluchten?	
5.8.1		Prijs vliegtickets	Waarom zijn die vluchten zo goedkoop?	
5.8.2			Hoe komt tariefvorming tot stand?	
5.8.3			Als de meeste vluchten vracht- of werkverkeer betreffen (welke blijven vliegen), doet het duurder maken van tickets dan genoeg voor het klimaat?	
5.8.4			Waarom pakken we de prijs van vliegtickets niet internationaal aan?	
5.8.5			Wat zijn de economische gevolgen als je de prijs van vliegtickets verhoogd? Bv. Als je een retourtje Barcelona 50 euro duurder maakt?	
5.8.6			Zou het verhogen van de prijs met 200% tot 300% een belemmering vormen?	
5.8.7			Waar gaat het geld naartoe als de prijs wordt verhoogd? Naar de staat? Naar het personeel? Hoe moet dat in een internationaal speelveld?	
5.8.8			Zou de consument bereid zijn € 50 meer te betalen als een maatschappij zegt dat haar vliegtuig schoner is?	
5.8.9			Hoeveel euro moet een vlucht meer kosten om X vluchten kwijt te raken?	
5.9.1		Prijs andere vervoersvormen	Wat zijn de alternatieven voor vliegen? En wat kosten deze alternatieven?	

Nr	Hoofdthema	Subthema	Vraag	Regio
5.10.1		Vliegtaks	Wat gaat de vliegtaks precies inhouden?	
5.10.2			Is het nog een discussiepunt dat de vliegtaks er gaat komen?	
5.11.1		Luchtvaart in gehele mobiliteitsplaatje	Is Luchtvaart wel zo belangrijk in het onderwerp mobiliteit?	
5.12.1		Werkgelegenheid	Hoeveel fte leveren 1.000 vliegbewegingen op?	
5.12.2			Hoeveel banen levert groei van luchtvaart daadwerkelijk op?	
5.12.3			Hoeveel werkgelegenheid levert Lelystad Airport op?	
5.12.4			Wat heeft een arbeidsplaats bij een vliegveld voor ecologische footprint ten opzichte van een willekeurig andere arbeidsplaats? Misschien levert een luchthaven wel 40 arbeidsplaatsen op, maar wat zijn die waard?	
5.13.1		Verminderde waarde huizen	Klopt het dat huizen rondom luchthavens in waarde verminderen en zorgt dit voor een minder aantrekkelijk woonklimaat?	
5.13.2			Hoe groot is de relatieve prijsontwikkeling van woningen rondom luchthavens ten opzichte van de algemene woningmarkt?	
5.14.1		Vliegopleiding	In hoeverre is de kleine luchtvaart nodig om vliegers op te kunnen leiden en voor nieuwe piloten voor grote commerciële luchtvaart te kunnen zorgen?	
5.14.2			Klopt het dat er schaarste is onder piloten?	
6.1.1	Recreatie	Effect op recreatie	Wat voor consequenties heeft vliegen op recreatie?	
6.1.2			Wat levert het de Nederlandse economie op als mensen niet meer naar het buitenland vliegen maar in Nederland blijven voor hun vakantie?	
7.1.1	(Herindeling) luchtruim	Bepalen herindeling luchtruim	Wie bepaalt bijvoorbeeld de luchtruimherziening?	
7.1.2			In hoeverre is de luchtruimherziening een onderdeel van de luchtvaartnota?	
7.1.3			Klopt het dat er op dit moment een 'tweede laag' is in het luchtruim boven Castricum?	
7.1.4			Wat gebeurt er op de raakvlakken van het 'luchtruim van Schiphol' en het 'luchtruim van Lelystad Airport'?	
7.2.1		Ruimte in het luchtruim	Hoeveel ruimte is er in het luchtruim?	
7.3.1		Hoog en laagvliegen	Kunnen we überhaupt hoger vliegen?	
7.3.2			Op welke hoogte vliegen ze bij Schiphol?	
7.3.3			Hoe hoog mag er gevlogen worden en is er dan nog genoeg clearance?	
7.3.4			Is het werkelijk nodig zo lang zo laag vanuit Lelystad te vliegen?	
7.3.5			Waarom kunnen er in andere landen vliegvelden dichtbij elkaar liggen en vliegtuigen snel stijgen en in Nederland niet?	
7.3.6			In hoeverre is het mogelijk om sneller te stijgen?	
7.4.1		Eigenaarschap luchtruim	Van wie is het luchtruim? Is het Luchtruim van de staat of de provincie?	
7.5.1		Verdeling luchtruim	Laten we de professionele luchtvaart nagenoeg het hele luchtruim innemen, of behoudt General Aviation er nog voldoende deel van?	
7.5.2			Hoe zorg je ervoor dat iedereen aan zijn trekken komt en iedereen evenveel krijgt?	
7.5.3			Hoe belangrijk is het dat defensie een groot deel van het luchtruim in bezit heeft? En is het nodig of niet?	
7.5.4			Waarom heeft het vliegverkeer van Schiphol voorrang op Rotterdam/The Hague Airport.	
7.5.5			Klopt het dat Lelystad een luchthaven is zonder luchtruim?	
7.6.1		Luchthavens spreiden of concentreren	Is het eigenlijk wel mogelijk 1 luchthaven te hebben en de regionale luchthavens Groningen, Maastricht enz. naar Schiphol te verplaatsen?	
7.6.2			Nederland is een van de meest lucht-intensieve landen van Europa. Dus waarom hebben we zes vliegvelden?	
7.6.3			Waar kun je in Nederland het beste luchthavens realiseren?	
7.7.1		Lelystad Airport	Heeft Lelystad het luchtruim naar Duitsland nodig?	
7.8.1		Routes	Waarom moeten vliegtuigen over Almere en Lelystad, waarom kan dat niet noordelijker?	
7.8.2			Routes over het zuiden van Nederland: Waarom over Zeeland, Rotterdam, Den Haag en niet over zee?	
7.8.3			Hoe veel invloed hebben de militaire routes op de burgervluchten?	
7.8.4			Kun je niet bij het bepalen van de vliegroutes aangeven of er sprake moet zijn van meer/minder motorvermogen en minder (steile) klim?	
7.9.1		Participatie in luchtruimindeling	Als je kijkt naar de luchtruimherindeling hoe worden zaken die we hier genoemd hebben daar meegenomen?	

Nr	Hoofdstema	Subthema	Vraag	Regio
7.10.1		4e fix	Waar is de 4e fix gepland. Althans, wat de zoeklocaties betreft?	
8.1.1	Groei	Groei in de toekomst	Waar komt de groei van luchtvaart vandaan?	
8.1.2			Wat doen we na de 500.000 vliegbewegingen? Wat doen we over 15 jaar?	
8.1.3			Waar gaan we in de toekomst naartoe? Schiphol terug naar 500.000 vliegbewegingen. 70.000 verplaatsen, 25.000 naar Eindhoven, 45.000 naar Lelystad. Dan praat je over 570.000 vliegbewegingen. Wat gaan we daarna doen met de groei?	
8.1.4			Klopt het dat Lelystad Airport en Eindhoven kunnen groeien naar 225.000 vliegbewegingen?	
8.1.5			Schiphol groeit met 2 tot 3% per jaar. Als Schiphol niet meer mag dan 500.000 vliegtuigbewegingen, en we gaan toch die groei faciliteren. Wat betekent dat voor Lelystad? Gaat alle groei van de luchtvaart in Nederland geaccommodeerd worden in Lelystad?	
8.1.6			Het doel is vaak groei. Wat is er mis als we een status quo bereiken? Waar zijn we mee bezig als het doel van groei de groei zelf is?	
8.1.7			Wat is de toekomst van de luchtvaart in relatie tot gezondheid, geluidsoverlast, veiligheid, mobiliteit, klimaat en economie?	
8.2.1		Transport via de lucht	Luchtvaart is een ontzettend groot goed, maar moet het allemaal via de lucht? Kan het niet anders?	
8.3.1		Voorwaarden ontwikkeling luchtvaart	Kan de luchtvaart zich in Nederland verder ontwikkelen en zo ja onder welke voorwaarden?	
8.3.2			Wordt de vraag bepalend voor het aanbod, of laten we het aanbod van vliegbewegingen afhangen van het draagvlak?	
8.3.3			Zijn wij met z'n allen wel goed bezig? Gaan we niet over grenzen heen qua leefbaarheid en gezondheidsaspecten?	
8.4.1		Schiphol	Past alles wel op Schiphol als Schiphol handiger zou worden ingedeeld?	
8.4.2			Wat gebeurt er met Schiphol als Lelystad Airport straks niet doorgaat? Want Schiphol zit nu al aan de 500.000 vluchten.	
8.4.3			Wordt het aantal vluchten dat van Schiphol naar Lelystad Airport verplaatst ook weer opgevuld op Schiphol?	
8.4.4			Wat willen we betalen voor de groei van Schiphol/Wat mag de groei van Schiphol ons maatschappelijk kosten? Wat krijgen we ervoor terug?	
8.5.1		Luchthaven in zee	Wat voor een reden is er geweest om geen luchthaven in zee te bouwen?	
8.6.1		Lelystad Airport	Is Lelystad echt nodig?	
9.1.1	Participatie	Wil participatie overheid	Waarom wil het ministerie participatie? Om weerstand weg te halen of om informatie te krijgen om de juiste beslissing te maken? Wat is het doel van participatie?	
9.2.1		Luchtvaart-gesprekken	Welk gewicht krijgt het rapport wat opgesteld wordt n.a.v. de luchtvaartgesprekken?	
9.2.2			Is het mogelijk om de luchtvaartgesprekken zoals nu uitgevoerd ook met jongeren (bijvoorbeeld op scholen) te voeren?	
9.2.3			Hoe zijn de mensen bij de luchtvaartgesprekken aan tafel gekomen?	
9.2.4			Wat gebeurt er met de meningen van al deze bijeenkomsten zoals ze nu georganiseerd worden?	
9.3.1		Invloed van burgers	Hebben burgers genoeg gewicht in de schaal? Hebben burgers genoeg invloed?	
9.3.2			Klopt het dat Schiphol heeft geprobeerd te bewerkstelligen dat mensen die wonen in nieuwe woningen rondom Schiphol niet mogen klagen over overlast?	
9.3.3			Klopt het dat er op dit moment geen goede rechtsbescherming is van burgers tegen de ontwikkelingen in de luchtvaart?	
9.3.4			Is het zo dat het belang van de regio van Schiphol veel zwaarder weegt dan het belang van een enkele boer in Zeeuws-Vlaanderen?	
10.1.1	Regionaal	Werkgelegenheid	Hoe zit het met het werkloosheidscijfer van de Flevopolder? Klopt het dat de Flevopolder één van de best draaiende provincies van Nederland is?	Zwolle
10.2.1		Handhaving	Wat voor handhaving is er om ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen zich aan alle afspraken houden m.b.t. hoogte van vliegen en vliegroutes?	Zwolle
10.2.2			Kan meetapparatuur gefaciliteerd worden als bewoners geluid willen meten?	Haarlem
10.3.1		General Aviation	Waarom heeft general aviation zo'n ondergeschikte positie in Nederland?	Lelystad
10.3.2			General aviation zal steeds meer verdwijnen. Gaat General Aviation dan naar kleine vliegvelden? Staat dat dan in verhouding tot het gebruik daar? Hoe zien die verschuivingen eruit?	Den Bosch
10.4.1		Overleg met militairen en omwonenden	Hoe vaak heeft de overheid overleg met de militairen en met de omwonenden?	Leeuwarden
10.4.2			Waarom heeft LVNL niet veel eerder aan de bel getrokken om te overleggen met omwonenden over de indeling van het luchtruim?	Leeuwarden

Nr	Hoofdthema	Subthema	Vraag	Regio
10.5.1		Oude toestellen	Hoeveel van de Boeings 747 vliegen er op Beek?	Maastricht
10.5.2			Klopt het dat er 50 om 50 gaat worden gevlogen? 50% nieuwe toestellen en 50% oude toestellen?	Haarlem
10.6.1		Regio specifieke luchthavens	In de luchtvaartnota wordt gesproken over Schiphol en Lelystad Airport, maar hoe zit het met Eelde?	Maastricht
10.6.2			Klopt het dat er is toegezegd dat de Zwanenburg baan niet één van de preferente banen zou zijn en dat er hoofdzakelijk gestegen zou worden op de Kaag en de Polder baan?	Haarlem
10.6.3			Er zouden vier piekmomenten per dag zijn, waarbij er twee banen om te landen, twee banen om te stijgen zou zijn. Piekmomenten zouden niet langer dan 1 ½ uur per keer duren. Klopt het dat dit in werkelijkheid niet het geval is?	Haarlem
10.6.4			Klopt het dat de Polderbaan 1 graad is verlegd en dat anders de Broekpolder niet gebouwd had kunnen worden?	Haarlem
10.6.5			Klopt het dat Schiphol een baan heeft die officieel niet bestaat? Is dat de Oostbaan/zesde baan? En wordt hier ook op gevlogen?	Haarlem
10.6.6			Klopt het dat de fijnstoot uitstoot bij Eelde bij de meting bijna niet detecteerbaar was?	Groningen
10.6.7			Gaat er weer gevlogen worden op (Vliegbasis) De Peel in Venray?	Maastricht
10.6.8			Wat is de achterliggende gedachte van het Ministerie om Luik en Maastricht als één regionale luchthaven te zien?	Maastricht
10.6.9			Is het goedkoper om op Maastricht te vliegen dan op Schiphol?	Maastricht
10.6.10			Klopt het dat er geen vakantiegangers met het vliegtuig naar Maastricht komen?	Maastricht
10.7.1		Vervuiling	Klopt het dat Maastricht één van de vijf meest vervuilde steden van Nederland is, qua fijnstof. Komt dit door de ligging in een dal, het industriegebied vanuit Luik, België, Wallonie?	Maastricht
11.1.1	Innovatie	Elektrisch vliegen	Voor wat voor vliegtuigen (klein/groot) is het al mogelijk om elektrisch te vliegen? En in de toekomst?	
11.1.2			Kunnen tien elektrische kleine vliegtuigen 1 grote Boeing vervangen?	
			Is elektrisch vliegen de toekomst?	
11.2.1		Drones	Zijn er ook drone corridors?	
11.3.1		Verduurzaming brandstof	In hoeverre zit de huidige luchtvaarttechniek en alles wat ze hebben gedaan om de vliegtuigen minder brandstof te laten verbruiken, aan het eind van de mogelijkheden?	
11.3.2			Wat voor methoden zijn er al bekend om synthetische kerosine te kunnen maken?	
11.3.3			Wat voor bronnen zijn er te gebruiken om syntethische kerosine te maken? Kan dit uit aardgas? Biomassa? En CO2 uit de lucht?	
11.3.4			In hoeverre is het streven naar duurzame, schonere brandstof en stillere motoren nog haalbaar als we kijken naar veiligheid?	
11.4.1		Technologische middelen	Is het met de komst van mobiele devices en software die persoonlijk contact mogelijk maken altijd nodig om te vliegen?	
11.5.1		Innovatiekracht in luchtvaart	Klopt het dat vliegtuigbouwers lage winstmarges hebben en daardoor weinig ruimte hebben om te innoveren?	
11.5.2			In hoeverre zijn vliegtuigen de afgelopen jaren schoner en stiller geworden?	
11.5.3			Klopt het dat luchtvaart een van de moeilijkste sectoren is om te verduurzamen?	

Bijlage 2

Overzicht mogelijke
maatregelen per thema en
werkvormen voor participatie

Bijlage 2: Overzicht mogelijke maatregelen per thema en werkvormen voor participatie

Hoofdthema	Subthema	Maatregel/idee
Klimaat		Korte vluchten meer belasten
		Korte vluchten (tot 400 of 1000 of 1500km) afschaffen
		Duurzame vluchten tegen een eerlijke prijs aanbieden
		Investeren in duurzame luchtvaart
		Luchthavens energieneutraal maken (bijv door zonnepanelen op de daken)
		Ontmoedigingsbeleid tegen vliegen voor een te lage prijs
		Tickets duurder maken door milieubelasting, btw-accijns of tickettaks. De vervuiler betaalt.
		Aansluiten bij het klimaatakkoord van Parijs en het vliegverkeer hier ook in meenemen
Gezondheid	Geluidsoverlast	Luchtverkeer 's nachts stil leggen
		Vliegroutes boven snelwegen plannen om overlast te beperken
		Meer onderzoek naar geluidsoverlast op vliegvelden irt de overlast van andere vervoersmiddelen
		Geen nieuwe woningen meer bouwen in belast gebied, vooral niet onder uitvliegroutes
		Indien er wel gebouwd wordt, mogelijkheden om anders te bouwen verbeteren. Bijv. geluidsarme huizen.
		Alternatieve stijgings- en landingsmethoden in kaart brengen waardoor er sneller gestegen en geland kan worden; uitvliegroutes aanpassen
		Hogere aanvliegroutes invoeren
		Verplicht meten van geluid vastleggen in de wet
		Weer verouderde vliegtuigen in het (nieuwe) luchtruim
	Luchtkwaliteit	Meer gezondheidsonderzoek in de omgeving van luchthavens onder andere om objectiever de luchtkwaliteit te meten.
Sociaal	Bewustwording	Burgers bewust maken van de gevolgen van luchtvaart, onder andere in de footprint die je achterlaat na elke vlucht
		Opzetten ontmoedigings- of solidariteitscampagnes mbt diverse milieuaspecten om te bereiken dat iedereen die weigert mee te werken, het etiket ASO krijgt opgeplakt.
	Woningen	Treffen van compensatiemaatregelen, schadeloosstelling of uitkoopregeling voor inwoners in Nederland die overlast van vliegen ervaren.
Economie		Grenzen aan de groei van de luchtvaart in Nederland stellen
		Vermindering van de hub-functie van Schiphol
		De luchtvaart in Nederland wel laten groeien, maar wel in balans met de levenskwaliteit. Groei draagt bij aan de economie van de regio
		Lelystad-airport niet openen
		Onderzoek naar mogelijkheid van minder vluchten. Onderzoeken welke vluchten een toegevoegde waarde hebben
		Het vliegen duurder maken door accijns en btw op brandstof
		Het meldingsloket subsidieëren
		Internationaal samenwerken op economische- en klimaatmaatregelen
		Maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) maken van Schiphol
		Bedrijven centraliseren voor de commerciële luchtvaart en vrachtluchtvaart.
		Luchtruim herzien zodat alle vormen van luchtvaart optimaal worden bediend
		Schaarste verdelen, bijvoorbeeld door landingsslots te veilen; dit verhoogt de prijs en zorgt mogelijk voor spreiding over de dag
		Geef iedere Nederlander een CO2-budget of introduceer een CO2-prijs
Ruimte/regio		Regionale luchthavens inzetten voor de spreiding van de luchtvaart
		De luchtvaart concentreren
		Meer aandacht voor grensoverschrijdende hinder van buitenlandse vliegvelden
		De infrastructuur moet worden verbeterd zodat regionale luchthavens beter beschikbaar zijn en daardoor meer gebruikt kunnen worden
		Bedrijven centraliseren rondom luchthavens (transport)
	Regio specifiek	De bereikbaarheid naar het noorden verbeteren en vliegveld Eelde behouden (Groningen)
		Terugkijken op het milieuplan dat 10 à 12 jaar geleden is opgesteld waarin Schiphol zou denken aan de vogels (Haarlem)
		Maastricht-airport sluiten en de vluchten verplaatsen naar de luchthaven van Luik in België (Maastricht)
		Maastricht en Eelde deel uit laten maken van de Schipholgroep
		Keuze maken in Zuid-Limburg tussen de economie van het vliegveld of de economie van recreatie/toerisme, maar niet allebei.
Overstijgende maatregelen	Andere vormen van vervoer	Alternatieven die concurreren met luchtvaart aantrekkelijker maken met subsidie
		Maak de luchtvaart aandeelhouder van snelle treinen in Europa
		Meer investeren in andere snelle verbindingen in binnen- en buitenland
		Integrale visie op mobiliteit opstellen die zich richt op de toekomst
	Plek luchthaven	Een centrale luchthaven op zee of luchthaven centraliseren en verplaatsen naar de Noordzee.
		Financier deze bouw vanuit de opbrengsten van woningbouw op de huidige locatie van Schiphol

Hoofdthema	Subthema	Maatregel/idee
	Innovatie	Meer geld investeren in innovatie waaronder in:
		Hogesnelheidsvervoer
		Kleine luchtvaart
		Drones
		Elektrisch vliegen/vliegen op waterstof/vliegen op synthetische kerosine
	Duurzaamheid	Nieuwe (sensor)technologie inzetten om het mogelijk te maken dat vliegtuigen dichter op elkaar vliegen en landen.
	Klimaat én geluid	De luchtvaart dwingen om met schonere en stillere vliegtuigen te komen. Een kwaliteitsgrens opstellen voor de uitstoot en het geluid waar de vliegtuigen aan moeten voldoen.
		Maak gebruik van glijvluchten bij de landing - dat levert zowel minder geluid als minder uitstoot op.
	(Inter)nationaal	Maatregelen internationaal doorvoeren om te voorkomen dat alle mensen net over de grens naar de luchthaven gaan
		De overheid moet prioriteiten stellen en het niet iedereen naar de zin willen maken.
		Logische volgorde in plannen maken en uitwerken, eerst luchtruim totaal in kaart en herzien, dan pas andere besluiten. Er moet structuur in zitten.
		Maak van de luchtvaart een normale bedrijfstak waarvoor dezelfde economische en politieke regels gelden
		Bevecht internationaal het recht om vliegtuigmaatschappijen te weigeren
		Handhaaf de spelregels en wetten en geef sancties voor het afwijken van koers, hoogte of vliegtijden
		Accepteer meer staart- en zijwind bij het landen en opstijgen
		Liin vliegtuigen eerder op voor het landen (factoring)
Participatie	Efficiënte werkvormen online	Openbaar stellen van scenario's
		Toegankelijk maken van informatie
		Forum voor het delen van ideeën
		Klachten platform
		Website "eerlijk over vliegen"
		Social media om mensen op de hoogte te houden van stand van zaken
		Mobiele applicatie voor delen van informatie
	Efficiënte werkvormen offline	Samenwerking tussen verschillende belangengroepen/partijen
		Burgerparticipatie
		Joint Fact Finding
		Enquêtes
		Dialogo
		Begin met schone lei (blank sheet)
		Alderstafel
		Bijeenkomsten bedrijvenkringen
		Kaart intekenen met routes (inzichtelijk maken)
		Inschakelen van onafhankelijke deskundigheid
		Tafelgesprekken
		Gemeentes op bestuurlijk niveau betrekken
		Burgers in gesprek laten gaan met de minister
		Burgers betrekken aan de voorkant van proces
		Samenwerken met specialisten
		Loket openen
		Regionale gesprekstafels (in kleine groepen)
		Regionale huis-aan-huis bladen
		MIRT-methodiek
		Klankbordsessies
		Werkgroepen waarin mensen inhoudelijk mee kunnen praten en denken
		Stuurgroep opzetten die resultaten van enquêtes kan bekijken

Bijlage 3

Overzicht van argumenten bij de dilemma's

BIJLAGE 3: Overzicht van argumenten bij de dilemma's

Dilemma 1: Vliegen over stedelijk gebied vs. vliegen over dunbevolkt gebied

Argumenten voor vliegen over stedelijk gebied:

- ♦ Er is al zoveel geluid in de stad, relatief veel omgevingslawaaï: dan centreren we het geluid.
- ♦ Achtergrondgeluid in de stad is 60 dB en 65dB van een vliegtuig. Dit is een relatief klein verschil.
- ♦ Geluid dempt geluid. Vliegen boven steden zou het geluid verdringen door ander geluid
- ♦ In de stedelijke gebieden accepteren mensen het sneller, maar niet als het in de nacht gebeurt
- ♦ In de stad wonen de klanten, daar ligt vaak het vliegveld
- ♦ Kortste route, minste overlast.
- ♦ Je hoort luchtverkeer meer in dunbevolkt gebied
- ♦ In de stedelijke gebieden accepteren mensen het sneller
- ♦ Overdag over de stad, want er is al geluidsoverlast. Alleen komt er meer fijnstof bij de mensen
- ♦ Anders is er nergens meer een plek in Nederland waar het stil is.
- ♦ Natuur en milieu, flora/fauna (in dunbevolkt gebied) hebben minder last van luchtvaart en worden door sommige deelnemers als minder belangrijk gezien dan het welzijn van mensen.
- ♦ Natuur kan niet voor zichzelf spreken, dus moeten wij dat voor de natuur doen.
- ♦ Ondernemers in natuurgebieden kunnen hun bedrijf sluiten wanneer er steeds meer overlast komt in deze gebieden, die nu vooral gebruikt worden voor recreatie.
- ♦ We hebben in Nederland nog maar weinig en kleine gebieden die dunbevolkt zijn, waardoor je al weer snel boven dichtbevolkt gebied vliegt.
- ♦ Zweefvliegers hebben het buitengebied nodig, dus grote luchtvaart over stedelijk gebied
- ♦ Hangt van hoogte van de baan af. Bij 55 of hoger dan over stedelijk gebied.
- ♦ Impact van luchtvaart zichtbaar maken door juist te vliegen over dichtbevolkte gebieden.

Argumenten voor vliegen over dunbevolkt gebied:

- ♦ Luchtvervuiling wordt dan over de natuurgebieden verspreid, dan kan de leefbaarheid in steden iets verbeteren. Minder uitstoot over de mensen.
- ♦ De overlast en gezondheidsaspecten van mensen. We beschermen toch onze eigen soort.
- ♦ Brengt minder veiligheidsrisico's met zich mee. Zowel qua terrorisme als bijv. uitval van motoren. Neerstorten boven een stad veroorzaakt meer ellende dan in dunbevolkt gebied.
- ♦ Kortste route
- ♦ Om draagvlak te behouden bij omwonenden bij luchthavens
- ♦ Omdat de natuur zichzelf eenvoudiger kan herstellen. Dieren passen zich aan omgeving aan.
- ♦ Geluidsoverlast is in de stad sowieso al een punt waar veel mensen zwaar onder gebukt gaan en zelfs door getraumatiseerd kunnen worden.
- ♦ Als je 95 kiest, wat een stuk hoger is, dan ga je rustig over natuurgebied heen
- ♦ mogelijkheden voor andere routes over dunbevolkte gebieden zoals het IJsselmeer en boven zee

Argumenten om geen keuze te willen maken:

- ♦ Kiezen uit twee kwaden, moeilijke discussie
- ♦ Afhankelijk van de hoogte
- ♦ Stedelijk gebied geeft overlast voor mensen. Natuurgebied voor dier en milieu.
- ♦ Via de stad krijg je fijnstof direct binnen. Bij de natuur gaat het via de dieren die je vervolgens eet. 'Linksom of rechtsom zit je jezelf te vernietigen.'
- ♦ Als je last hebt van een vliegtuig maakt het niet uit of je in een stad of in het buitengebied bent.
- ♦ Er zijn naast stedelijke en dunbevolkte gebieden nog meer factoren die meegenomen moeten worden in het besluit. Bijvoorbeeld of het boven groen gebied is of over een nationaal park. Ook de manier van stijgen en dalen speelt een rol.
- ♦ Beide zaken zijn belangrijk: de gezondheid van de mens en stiltegebieden waar je tot rust komt.
- ♦ Sommige deelnemers vinden het een verkeerde insteek. Kijk of er geen andere mogelijkheden zijn i.p.v. van vliegroutes anders inrichten, zoals minder vliegen.
- ♦ Het is bijna onvermijdelijk om over stedelijk gebied te vliegen, zeker in de Randstad.
- ♦ Je wil eigenlijk corridors zodat ze zo weinig mogelijk vliegen over gebieden waar mensen wonen. Dan zijn ze hoog als ze bij de natuurgebieden zijn. Op tien kilometer heeft niemand er last van.
- ♦ Er is natuurlijk ook landbouwgebied.
- ♦ De enige oplossing is minder vliegen.

- ♦ Bij natuur denken we aan bossen en hei, maar op zee zijn ook natuurgebieden. Wat is natuur en wat niet? Ook verschil in natuurgebieden (Oostvaardersplassen, Veluwe)
- ♦ Het is nu te zwart / wit. Het gaat om de optimale technische vliegbeweging. Je wilt de vliegtuigen zo goed mogelijk laten dalen en stijgen. Dat weet ik nu niet.
- ♦ Beide niet! We moeten af en toe kiezen om iets niet te doen. We gaan niet de natuur en onze laatste rustige gebieden naar de knoppen helpen, want die hebben we ook nodig om uit te rusten en we gaan onze top economische sterke punten ook niet naar de knoppen helpen.
- ♦ Er is geen goed antwoord. Natuur is een kostbaar goed. Daar wonen weinig mensen, maar die hebben er bewust voor gekozen om rustig te wonen. In de stad hoor je geen vliegtuig overkomen, in stiltegebieden hoor je alles. Het hangt af van wat je belangrijk vindt.
- ♦ Het gaat om de mobiliteit in zijn geheel. Als er alternatieven gezocht moeten worden, denk ik niet dat het in de routes moet zitten.
- ♦ Allebei onacceptabel. We moeten hier anders mee omgaan. Snel omhoog en lang hoog blijven en snel naar beneden. Dan is de overlast tot een minimum beperkt.
- ♦ Eerst meer weten over het totaalgeluid versus piekgeluid. Waar komt het piekgeluid het hardste in. Hoe wordt piekgeluid gemeten en hoe wordt berekend? Waar het meeste last van piekgeluid?
- ♦ Het maakt niet uit, als je maar zorgt dat het vliegtuig zo kan naderen dat het zo efficiënt mogelijk binnen kan komen.

Dilemma 2: Vliegen concentreren vs. Vliegen spreiden

Argumenten voor concentreren:

- ♦ Bij concentratie (luchthaven op zee), dan minder hinder voor mensen. Nu heeft heel Nederland last van het vliegverkeer
- ♦ Aanleg van infrastructuur kan geconcentreerd worden op een gebied
- ♦ De hub-functie is dan ideaal
- ♦ Meer ruimte in de rest van het land voor andere dingen
- ♦ Draagvlak: je hoeft maar een keer de discussie aan met omwonenden
- ♦ Een vergunningsprocedure
- ♦ Centreren op zee en spoor aanleggen naar Nederland en Engeland/Londen, waardoor je een centraal punt van Europa maakt
- ♦ Locaties herzien om te kijken waar niemand woont. Daar een centrale luchthaven maken
- ♦ Bereikbaarheid en innovatie van vervoermiddelen, is het beter realiseerbaar bij concentratie.
- ♦ Economische waarde van een geconcentreerde luchthaven (Schiphol) als mainportfunctie.
- ♦ Nederland is klein genoeg om één luchthaven te hebben waar je alles naar toe verschuift. Is voor iedereen haalbaar om vanuit Schiphol te vliegen.
- ♦ Bij spreiden heeft iedereen ellende, dan liever concentreren.
- ♦ Anders wordt heel Nederland vervuild gebied. Laten we die gebieden schoonhouden.
- ♦ Met spreiden houd je met de onbetrouwbare overheid een risico dat je op alle plekken autonome groei krijgt, waar je niets aan kunt doen. We willen Schiphol niet ontlasten om ruimte te creëren voor andere vluchten.
- ♦ Als het mogelijk is om huizen te isoleren etc., is concentreren een betere keuze. Als dat niet kan, is het eerlijker om de overlast over meerdere plaatsen te verdelen.
- ♦ Door concentreren zijn innoverende ontwikkelingen eerder in gang en grotere stappen te zetten.
- ♦ Concentreren biedt de mogelijkheid om luchtvaart zo efficiënt mogelijk uit te voeren.
- ♦ In Nederland zorgt concentreren voor overzicht en alle dienstverlening bij elkaar.
- ♦ Het vrijwaren van natuurgebieden van overlast door vliegverkeer.
- ♦ Milieu effecten zijn beter aan te tonen
- ♦ Op een plek concentreren waar historisch al vliegvelden liggen. De omgeving heeft zich daar door de tientallen jaren zich al gezet. Er zijn geen woonwijken gebouwd die pal onder een landingsbaan liggen. Daar is met isolatie rekening gehouden.
- ♦ Een belangrijke factor is niet teveel vliegvelden bij elkaar vlak om de hoek.
- ♦ Er is maar één kleine luchthaven nodig. We moeten er naar toe dat iedereen die vaker vliegt dan eens in de twee jaar een sociaal iemand is.
- ♦ Nu al zware belasting rond Schiphol, dat voelt al als continu.
- ♦ Sommigen geven aan voor concentreren te zijn, zo lang zij zelf geen overlast ervaren (NIMBY).

Argumenten voor spreiden:

- ♦ Als Schiphol op zee onmogelijk is, dan kiezen voor spreiden
- ♦ Minder risico's. Als er op een centrale luchthaven iets gebeurt, is de impact groot. Bij verdeling is de impact kleiner
- ♦ Toevoer is makkelijker te organiseren
- ♦ Bereikbaarheid
- ♦ Zakenverkeer kan voor de deur opstappen. Dat is van belang voor internationale handelspositie
- ♦ Spreiding is in het voordeel van kleine luchtvaart

- ♦ Defensie kan niet op Schiphol
- ♦ Schiphol op zee is logistiek gezien een te grote uitdaging.
- ♦ Bewoners (rond Schiphol) worden al genoeg belast met geluidsoverlast. Spreiden van hinder is eerlijk voor iedereen. Bijna iedereen maakt per slot van rekening gebruik van het luchtruim.
- ♦ Wanneer luchtvaart zal concentreren gaan mensen in de omgeving er nog meer last van hebben. De frequentie van de vliegtuigen die overkomen heeft invloed op de mate van ervaren overlast.
- ♦ Zo min mogelijk overlast veroorzaken voor zowel natuurgebied als stad.
- ♦ Bij spreiding is er eerlijke kans voor regio's om te groeien en meer winst uit luchtvaart te halen.
- ♦ Het is goed om op zes plekken in Nederland een luchthaven te hebben. Het biedt regionale werkgelegenheid en is economisch positief voor de regio.
- ♦ Schiphol is overvol. Het past sowieso niet op één luchthaven.
- ♦ De reis naar een geconcentreerde luchthaven toe, bijvoorbeeld met de auto, levert ook nadelige effecten op voor het milieu (uitstoot).
- ♦ Reistijd naar een luchthaven toe is voor veel mensen dan lang.
- ♦ Concentratie is een gepasseerd station. Vanwege o.a. milieuregelgeving is het onmogelijk om verder te concentreren rond bijvoorbeeld Schiphol.
- ♦ Luchtvaart dichtbij de mensen brengen en bereikbaar houden is belangrijk voor kleine luchtvaart
- ♦ Bereikbaarheid van vluchten binnen Europa.
- ♦ Militaire vluchten kunnen worden gespreid want dat is een grote werkgever.
- ♦ Als je meerdere luchthavens hebt, kan dat ook bijdragen aan minder CO₂ omdat je gewoon letterlijk de kortste afstand vliegt.
- ♦ De ontsluiting van grote delen van Nederland leidt anders tot problemen.
- ♦ Vanuit goederenstroom pleiten voor meerdere kleine luchthavens.
- ♦ Mensen denken dat hun woning onder de aanvliegroute van een luchthaven minder waard wordt bij meer concentratie.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ♦ De vraag is onvolledig of onduidelijk om zo te beantwoorden
- ♦ Geen mening als organisatie. Geen principieel standpunt
- ♦ Er is altijd sprake van overvliegend verkeer, dus overlast is niet te voorkomen, er is altijd overlast binnen een straal van 20-30 km.
- ♦ Geen mening, wel heel belangrijk dat er goed onderzoek wordt verricht
- ♦ Of je nou door de hond of de kat gebeten wordt. Het is een oneerlijke keuze.
- ♦ Er moet eerst gekeken worden naar onderlinge afstemming van de vier vliegvelden: wie wat doen en wat minder kan, daarna kun je pas verder gaan kijken.
- ♦ De vraag impliceert groei, en dat is juist wat we niet willen.
- ♦ Deze vraag probeert het onderwerp te versimpelen terwijl het complex is. Er zijn veel belangen die je moet afwegen.
- ♦ De hinder moet overal gewoon minder, ongeacht spreiden of concentreren.
- ♦ Niet voor te stellen dat dit de enige 2 alternatieven zijn, als hinder niet mag toenemen.
- ♦ Bij spreiden maak je geen keuze, dan heeft iedereen meer last. De andere keuze is principieel. Dan meer last voor de Randstad.
- ♦ De vraag is hoe er zonder te groeien een verdienmodel gecreëerd kan worden zonder dat klachten van mensen weggedrukt worden, maar wel het probleem aangepakt wordt.
- ♦ Hangt af van hoeveel mensen/dieren overlast ervaren. Dat is nu onbekend. Qua luchtruim kijken waar zo efficiënt mogelijk het aanbod past wat gevraagd wordt.
- ♦ De kaart van Nederland is te klein om een keuze te maken. Dit moet op de Europese kaart.
- ♦ Andere vervoersmiddelen (op de grond) moeten ook concentreren of verspreiden.
- ♦ Het aantal concentratiepunten (aantal luchthavens) moet worden meegenomen in de keuze voor concentreren of verspreiden. Net als de focus die wordt aangebracht op de luchthavens. Zo hoeft vrachtverkeer niet worden verspreid als er maar één luchthaven focust op vrachtverkeer.

Dilemma 3: Zo kort mogelijke routes (minder CO₂) vs. zo stil mogelijke routes (minder geluid)

Argumenten voor kortste route (minder CO₂-uitstoot):

- ♦ CO₂ produceert een vliegtuig gedurende de hele vlucht, geluid alleen aan het begin en het einde van de vlucht. Op 10 km hoogte is er geen geluidsoverlast
- ♦ Een oplossing voor de hele wereld is nodig in het licht van klimaatverandering. CO₂ aanpakken.
- ♦ CO₂-uitstoot treft de gezondheid, geluid niet, maar wellicht wel geestelijke schade
- ♦ Geluidsoverlast is merkbaar, hoorbaar, dus daar zal de rest als eerste op reageren. Maar de andere facetten hebben misschien wel minstens zoveel effect.
- ♦ Gezien de klimaatdiscussie is de CO₂-uitstoot erger dan de geluidsoverlast
- ♦ Bij geluidsoverlast kan je nog maatregelen treffen, CO₂ kan je niet tegengaan.

- ◆ CO₂ is niet terug te draaien heeft langdurig effect, geluid is tijdelijk. CO₂ uitstoot heeft lange termijn consequenties zoals versterking van het broeikaseffect.
- ◆ Zo kort mogelijke routes met de aanvulling 'zo weinig mogelijk tussenhavens'.
- ◆ De kortste route levert de minste brandstofverspilling op en de minste CO₂-uitstoot.
- ◆ Deze wereld leefbaar houden en dat begint bij dit soort keuzes.
- ◆ Juist meer geluidsoverlast is voor mensen wellicht een incentive om niet zo vaak te vliegen.
- ◆ Tegen geluid kun je iets doen (ook als individu), verhuizen of isoleren, tegen CO₂-uitstoot niet.
- ◆ CO₂ uitstoot raakt meer mensen dan geluid, raakt de wereldbevolking.

Argumenten voor stilste routes (minder geluid):

- ◆ De luchtvaart stoot 30 miljoen kilo CO₂ uit. Het wegverkeer 34100 miljoen kilo, dus luchtvaart draagt hier weinig aan bij. Daarom geluidshinder minderen.
- ◆ Gezondheidsproblemen door geluidsoverlast zijn een onderbelicht item, wel belangrijk.
- ◆ Geluid is voor iedereen merkbaar. CO₂ is niet direct waarneembaar.
- ◆ Geluid heeft invloed op de onmiddellijke gezondheid, onmiddellijke beleving, levensvreugde etc. CO₂ is een complex probleem waar een heleboel partijen aan moeten werken.
- ◆ Langere route vraagt minder motorvermogen. Minder vermogen is minder lawaai.
- ◆ Het percentage van het terugdringen van CO₂ heeft ook invloed. Als het maar een klein beetje is, geven deelnemers meer prioriteit aan het terugdringen van geluid.
- ◆ Mogelijkheid om kortere routes te vliegen gaat meteen gepaard met minder geluidsoverlast.
- ◆ Het wegnemen van geluidshinder heeft direct een positief effect.
- ◆ Er is een verschil per dagdeel: 's nachts minder geluid + meer uitstoot en overdag andersom.
- ◆ Bij de woonwijken een zo stil mogelijke route, maar in de lucht de rechte lijn.
- ◆ Als ze eenmaal vliegen, minder belastend voor het milieu. Stijgen en landen kost veel kerosine.
- ◆ Kiezen voor kwaliteit van leven, in plaats van langer leven.
- ◆ Bij een langere route gaan de kosten omhoog en dan krijg je een incentive bij de industrie om met technologie de vliegtuigen zuiniger te maken, waardoor ze minder CO₂ uitstoten.
- ◆ We kunnen als individu zelf minder CO₂ uitstoten door bewuste keuzes te maken en minder met het vliegtuig of de auto te gaan.
- ◆ CO₂ uitstoot van de luchtvaart valt mee tov wegverkeer, binnenvaart en spoorwegen.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ◆ Het is allebei ongewenst, kiezen tussen twee kwaden. Immoreel om keuze te maken.
- ◆ Het zijn twee problemen, het is geen dilemma. Het is een achterhaalde discussie. Hier kan geen correct antwoord op zijn.
- ◆ De stelling gaat nergens over, als je een klein stukje omvliegt op het hele traject.
- ◆ Het klinkt als kleine dilemma's en niet waar het probleem in de kern zit.
- ◆ Van geluid heb je nu last, van CO₂-uitstoot heb je later last. Het is geen keuze.
- ◆ Het gaat over CO₂-uitstoot, maar ook over (ultra)fijnstof. "Ik durf geen positie in te nemen."
- ◆ Het is een lastig dilemma. We wonen dicht op elkaar en anders wordt de natuur aangetast. Het heeft hoe dan ook direct of indirect invloed op ons leven.
- ◆ Geluidsoverlast is actuele belasting van de mens, maar gevolgen van fijnstof en CO₂-uitstoot zijn pas zichtbaar op de lange termijn.
- ◆ De keuze moet gemaakt worden in verhouding, heel veel CO₂ winst met gigantische productie van geluidsoverlast is uit proportie.
- ◆ Het is stakeholderafhankelijk. Een luchthaven zal kiezen voor minder geluidsoverlast (minder klagende burgers), een vliegtuigmaatschappij verbruikt bij een langere route meer brandstof.
- ◆ Het is erg situatieafhankelijk. Men ervaart liever geen geluidsoverlast in de eigen achtertuin.
- ◆ Als je de CO₂ uitstoot wilt verminderen, dan moet je grenzen aan de groei stellen van de luchtvaart en niet de routes een beetje aanpassen, dat je ergens nog een klein procent eraf haalt door net iets korter te vliegen maar meer overlast veroorzaakt.
- ◆ Als je overlast wilt aanpakken, dan kies je voor minder geluidshinder. Wil je de klimaat impact aanpakken, dan kies je voor minder vliegen. Niet aan andere knoppen gaan draaien dan de meest logische knop.
- ◆ Het is te simplistisch om te denken dat je het hebt over of over geluidshinder of over CO₂. Want je hebt namelijk nog veel meer uitstoot. De vraag is te eenzijdig en gaat voorbij aan zoveel factoren die de keuze kunnen beïnvloeden.
- ◆ Het komt een beetje neer op het uitspelen van degene die zich inzet voor het klimaat en degene die zich inzet tegen overlast.
- ◆ Minder vliegen, omdat je dit dilemma niet kunt oplossen.
- ◆ Wat is stil? Een vliegtuig dat weinig geluid maakt of een die hoog vliegt en minder hoorbaar is?
- ◆ Eerst de vlieghoogtes herzien, voordat je überhaupt hier een uitspraak over kunt doen. Je moet onderscheid maken tussen lage en hoge luchtruim.
- ◆ Het is allebei mogelijk, met vaste naderingsroutes.

- ◆ Eerst rapport RIVM afwachten, waarin staat wat het meest schadelijk is en dan de afweging te maken. Eerst feiten weten.
- ◆ Men probeert met deze stellingen te sturen. Dit zijn geen onafhankelijke stellingen.
- ◆ Doe het zo hoog mogelijk. Het gaat om die laagvliegroutes. Zo snel mogelijk omhoog en dan geen keus nodig.
- ◆ Kortere routes en geluidshinder hangen samen. Het is onlosmakelijk met elkaar verbonden.
- ◆ Er zijn gewoon routes waar het allebei kan, daar moet je op mikken.
- ◆ Als je een keuze moet maken, dan weet je dat het vliegveld verkeerd ligt.
- ◆ Als je zou weten wat dan de afname CO₂ is, dan zou je beter kunnen kiezen.
- ◆ Dit is zoiets als: wil je de doodstraf met gas of met de elektrische stoel? Kies je voor de galg of voor het nekschot. De vraag is niet reëel.
- ◆ We moeten het combineren met innovatie.
- ◆ Als wetgever zou ik me op CO₂ richten, maar als burger zou ik me op geluid richten. Omdat ik het geluid direct ervaar en CO₂ niet zo concreet is. Maar daar ligt wel een wettelijke verplichting.
- ◆ Eerbied voor het leven. Geen afweging voor de mens, want flora en fauna net zo belangrijk.
- ◆ Leuk dat de economie een stem heeft, maar het landschap heeft ook een stem. Daar zoek je een balans in. Die is moeilijker te adresseren en te veel buiten deze discussie gehouden.
- ◆ Er zit een economisch aspect aan zowel gezondheid als geluid. Dat moet meegenomen worden.
- ◆ Sommige deelnemers zien veel innovatiemogelijkheden op het verminderen van CO₂-uitstoot en geluidshinder en vinden dat hierin geïnvesteerd moet worden.
- ◆ Het is mogelijk om met glijvluchten zowel de geluidshinder als de CO₂-uitstoot te verminderen.

Bijlage 4

Locatierapporten

4.1

Locatierapport Groningen

Locatierapport Luchtvaartgesprek Groningen 8 oktober 2018

1. Inleiding

Voor u ligt de samenvatting van de gesprekstafels tijdens het 'Luchtvaartgesprek Groningen'. Bezoekers werden verdeeld over gesprekstafels met een gespreksleider en een notulist. Per gesprekstafel van ca 5 – 8 personen is een verslag gemaakt. Dit locatierapport brengt de inzichten van al deze tafels in Groningen samen. Dit locatierapport is als volgt opgebouwd:

- ♦ Korte tekst over 'wat opvalt in Groningen'
- ♦ De grootste zorgen van deelnemers
- ♦ De issues die zijn genoemd per thema
- ♦ De belangen die zijn genoemd per thema
- ♦ Wensen en vormen voor participatie
- ♦ Dilemma's
- ♦ Keuzes voor het kabinet en maatregelen.

Onder dit laatste kopje zijn ook de punten opgenomen die mensen op de kaartjes 'Beste Cora' hebben opgeschreven. De maatregelen en kennisvragen die opkwamen tijdens de gesprekken zijn voor alle locaties in het eindrapport samengevoegd in één tabel.

Aantal gesprekstafels:	6
Totaal aantal aanwezigen:	31
Samenstelling:	
Bewoners:	4
Overheid:	9
Bedrijven:	8
Maatschappelijke organisaties:	3
Luchtruimgebruikers:	7
Overig:	0



2. Wat opvalt in Groningen

De sfeer in Groningen is wat afwachtend; de aanwezigen zijn sterk gericht op de regionale belangen. Er klinkt het gevoel in door dat vliegveld Eelde belangrijk is voor de regio en voor de luchtvaart vanwege de trainingsfunctie. Daarnaast ziet men de spanning die er zit als de luchtvaart blijft groeien. Is er dan nog ruimte voor de niet commerciële luchtvaart op Eelde?

Issues en belangen

Economische vraagstukken voeren de boventoon. De economische waarde van luchtvaart wordt onderschreven – "de primaire rol van de luchtvaart is de economie", en "voor bedrijven is het van belang om bij een vliegveld gevestigd te zijn" – maar de noodzaak van groei staat ter discussie – "de luchtvaart is al lang niet meer de motor van de economie" en "de economische betekenis en voordelen zijn relatief beperkt".

De gezondheid is een grote zorg, met name fijnstof (o.a. voor zwangere vrouwen en hun foetus) en nare geur. Gebrek aan kennis van het precieze effect van fijnstof vergroot de zorg. Velen noemen geluidhinder een probleem, waarbij het vooral om de kleine luchtvaart gaat en minder om de burgerluchtvaart.

Klimaat en CO₂-uitstoot zijn voor veel aanwezigen een issue, waarbij ze direct aankoersen op oplossingen. Prijsbeleid wordt daarbij het meest genoemd. Luchtverkeer en kwetsbare natuur rondom luchthavens – rondom Eelde ligt veel Natura2000 gebieden – staan op gespannen voet. Er wordt een dilemma geconstateerd tussen de toegankelijkheid van vliegen voor ieder en de massaliteit van het vliegen met de problemen die dat mee brengt.

Regionale kwesties

De functie van vliegveld Eelde voor het achterland en voor de verbindingen met andere locaties wordt als regionaal item vaak genoemd. Ook de specifieke functie van Eelde als trainingslocatie voor de luchtvaart komt aan de orde. Een aantal mensen noemt bereikbaarheid en werkgelegenheid in de regio afhankelijk van Eelde. Laagvliegende toestellen worden in dit gebied als veiligheids- en overlastprobleem ervaren, voor sommigen reden om verhuizing te overwegen.

Participatie

Mensen noemen informatievoorziening en transparantie van de overheid als sleutelbegrippen. Tegelijk missen ze soms de kennis bij de overheid zelf. Deelnemers geven aan deze gesprekken een goed initiatief te vinden, maar ze zijn wel sceptisch. Ze willen dat de overheid luistert, ze serieus neemt en ook echt aan de slag gaat met hun input: *"De overheid moet faciliterend zijn, niet remmend, accomoderend, acteren en laten zien dat de mening van de burger telt"*.

3. Grootste zorgen

Economie

- ♦ Wanneer wij als Nederland onszelf beperkingen gaan opleggen, benadelen we onszelf indien er elders in Europa en de wereld niets mee gebeurt.
- ♦ Vliegen wordt onmogelijk gemaakt, niet alleen voor de hobbyvliegers maar ook voor de zakelijke markt en bedrijven.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ Er zijn zorgen over de gezondheidsproblemen bij mensen in Nederland die overlast ervaren van luchtvaart. Overlast in de vorm van geluidshinder maar ook de toename in mobiliteit waardoor men in de omgeving van een luchthaven gestrest raakt.

Klimaat en milieu

- ♦ Dit gaat vooral over de groei van luchtvaart die geremd moet worden om klimaatdoelstellingen te bereiken. Daarnaast speelt de zorg rond de CO2 uitstoot van vliegtuigen die milieuschade oplevert. *"Het kan maar 1 kant op gaan en dat is de verkeerde en dat is wel mijn zorg in de luchtvaart. De ongebreideldheid in combinatie met het klimaat."*

Sociaal en veiligheid

- ♦ Het laag vliegen van vliegtuigen en het sneller dalen. Maatschappelijke druk kan leiden tot keuzes die de veiligheid niet altijd ten goede komt.

Regionaal

- ♦ Lokaal gezien gaan de zorgen vooral over het bestaansrecht en capaciteit van vliegveld Eelde als trainingsveld
- ♦ Regelgeving wordt ook aangegeven op meerdere manieren.
 - ♦ Regelgeving in Nederland en Europa wat de kosten voor hobby-vliegers hoger maakt
 - ♦ Regelgeving belemmert groei luchtvaart verenigingen
 - ♦ Regelgeving beperkt kleine luchtvaart
 - ♦ Regelgeving is lastig om aan te voldoen

4. Issues

Economie

- ♦ **Herverdeling luchtruim NL.** Een nieuwe manier van kijken naar luchtruimtestructuur zou kunnen bijdragen aan het vinden van oplossingen. Voorbeelden; dalen in een meer geleidelijke lijn, niet meer vliegen in patronen, luchtruim open gooien.
- ♦ **Lelystad onnodig.** Het ontlasten van Schiphol via Lelystad is niet daadwerkelijk noodzakelijk plus dat firma's aangeven niet op Lelystad willen vliegen. Lelystad is een excuus om de luchtvaart nog harder te laten groeien. *"Ik denk dat je een soort excuus creëert om nog harder en nog explosiever te blijven groeien en minder dwingt om keuzes te maken. Zorg maar dat het wordt opgelost met de ruimte die Schiphol heeft. Ik zie Lelystad niet als noodzakelijk voor de verdere economische groei"*.
- ♦ **Luchtvaart is niet de motor van economie.** Luchtvaart blijft van economisch belang, maar het is niet meer de motor om economisch mee te groeien. De economische betekenis en voordelen zijn relatief beperkt, de meerderheid van het totale vervoerde volume gaat niet door de douane en is alleen op Schiphol voor aanvliegen, overstappen en doorgaan.
- ♦ **Noodzaak groei luchtvaart Nederland.** Deelnemers trekken de noodzaak om te groeien in twijfel. Deelnemers geven aan dat de focus meer moet liggen op hoe de welvaart in Nederland kan groeien, zonder dat luchtvaart hoeft te groeien. Luchtvaart brengt namelijk neveneffecten met zich mee waardoor een andere manier van organiseren in luchtvaart nodig is die zorgt voor minder schade. *"Is het niet gewoon een competentiestrijd? Schiphol moet de grootste luchthaven zijn. Frankfurt is nog groter dus moeten wij net zo groot worden als Frankfurt."*

- ♦ **Prijs van vliegen.** Vluchten, vooral vakantievluchten, worden te goedkoop aangeboden. Hogere prijs zal tot minder gebruik leiden.
- ♦ **Schiphol ontlasten.** Door de explosieve groei van luchtvaart in Europa, geven deelnemers aan dat Schiphol vol zit waardoor andere middelen zoals openbaar Vervoer of luchthaven Lelystad nodig zijn.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ **Fijnstof.** Men maakt zich zorgen over het effect van fijnstof voor de gezondheid (slecht voor de longen, kankerverwekkend). Daarnaast zijn er ook zorgen over de vergrote kans op gevaar voor zwangere vrouwen (wat kan zorgen voor afwijkingen bij een foetus).
- ♦ **Geluidsoverlast.**
 - ♦ Grote meerderheid ervaart geluidsoverlast als issue. Naast dat ze in de provincie Groningen weinig last hebben van burgerluchtvaart, ervaren veel mensen toch de kleine luchtvaart ook als overlast. (Eelde + Eemshaven).
 - ♦ Sommige deelnemers geven aan wel de luchtvaart van bijvoorbeeld Eelde te horen, maar in beperkte mate. Het is te overzien en wordt niet als hinder ervaren. *"Voor mij is het bijna muziek en voor anderen is het overlast. Ik kijk altijd met interesse naar boven."*
 - ♦ Ook wordt geluidsoverlast aangehaald voor de mensen die in het westen wonen en overlast van vliegtuigen van Schiphol ervaren.

Klimaat en milieu

- ♦ **Beleidsmaatregelen.** Vooral focus op beleidsmaatregelen die de prijs van vliegen beïnvloedt. Voorbeelden: eerlijke prijs voor vliegen, drastische heffingen op tickets, taks, belastingen van CO2 en kerosine.
- ♦ **CO2 uitstoot.** De CO2 uitstoot die vrij komt door luchtvaart moet aangepakt worden.
- ♦ **Verstoorde natuur.** Om luchthavens bevinden zich vaak ook natuurgebieden. Rondom Eelde liggen Natura 2000 gebieden, (Zuidlaardermeer, Nationale landgoederenzone) tegenover het vliegveld etc. Een luchthaven zou daar eigenlijk helemaal niet passen.

Regionaal

- ♦ **Bereikbaarheid en infrastructuur in het Noorden.** Men haalt aan dat ze in het Noorden achtergesteld zijn. Wanneer de bereikbaarheid zal verbeteren, zal ook de economie hier aantrekken door het vestigen van bedrijven. *"Er is de A28 en de trein naar Zwolle."*
- ♦ **Eelde.** Meninge verschillen over inkrimpen of juist uitbreiden en over wat nou de economische waarde is. Toch zijn veel participanten voorstander van het in stand houden van Eelde, ongeacht het winstmarge en gebruik. Hinderlijk vliegverkeer komt ook hier vaker terug, en dan vooral de overlast van de kleine luchtvaart.

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Mobiliteitsbehoefte.** Mensen zien in dat er genoeg andere vervoersmogelijkheden zijn, maar vliegen is relatief goedkoop en snel. Past bij grotere mobiliteitsbehoefte van mensen.
- ♦ **Ligging woonruimte.** Als sociaal issue komt de ligging van de woonruimte en verhuizen door de ervaren overlast van vliegen met regelmaat naar voren.
- ♦ **Verskil rijk versus arm.** Men geeft aan dat het fijn is dat vliegen tegenwoordig voor iedereen toegankelijk is. Maar er heersen ook twijfels of het zo massaal toegankelijk móet zijn. Dit omdat men van mening is dat de prijzen voor tickets niet altijd even correct zijn met het effect dat het oplevert voor het klimaat. *"Luchtvaart zal veel meer elitevervoer gaan worden in de toekomst. Daar moet je voor gaan met z'n allen."*
- ♦ **Werkgelegenheid.** Als luchtvaart vermindert, zal ook de werkgelegenheid lager zijn.

5. Belangen

Economie

- ♦ **Bereikbaarheid.** Een positief effect van luchtvaart is dat je mogelijkheden houdt in Europa om korte afstanden te vliegen. Voor bedrijven is het van belang om dicht bij een vliegveld gevestigd te zijn, dat maakt het aantrekkelijk in bepaalde sectoren. Bedrijven die internationale kantoren hebben rondom een vliegveld kunnen zich snel en gemakkelijk verplaatsen over de hele wereld. Daarnaast is het ook handig voor het ontvangen van internationale gasten.

"Ik heb vroeger grote events georganiseerd en het was een eis dat er alleen een event werd gehouden als er binnen een half uur een vliegveld in de buurt was. De aanwezigheid van een vliegveld was één van de selectiecriteria." Bereikbaar zijn is van essentieel belang voor de economische bedrijvigheid. Bereikbaarheid brengt ook industrie met zich mee.

- ♦ **Economisch belang.** Schiphol genereert een percentage voor het bruto nationaal product.
- ♦ **Goederentransport.** Een belangrijke factor is dat de luchtvaart het tempo van transport versnelt en dat vrachtvervoer door de lucht mogelijk is.
- ♦ **Innovatie in luchtvaart.** Luchtvaart is een omgeving van innovatie op het gebied van allerlei technieken en toepassingen (o.a. afwikkeling van goederen, doorontwikkeling van motoren). De ontwikkeling van drones biedt kansen voor ontwikkelingen in de zorg, akkerbouw, entertainment.
- ♦ **Internationale handel.** Internationale handel heeft profijt van Nederlandse luchtvaart door middel van het vervoeren van mensen en goederen en vice versa. Het zorgt voor verbondenheid met de rest van de wereld. *"We zijn een handelsland, de bloemen gaan de hele wereld over en er wordt ook van alles geïmporteerd."*
- ♦ **Werkgelegenheid.** Naast dat luchtvaart zelf zorgt voor een economisch belang, hebben de neveneffecten zoals werkgelegenheid ook impact op de economie. Zo zijn het de mensen die in de luchtvaart werken, maar ook de vliegtuigbouwers en de werknemers in de winkels die gekoppeld zijn aan een vliegveld.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ Het belang van luchtvaart voor de **traumahelikopter** (MMT-helikopter) die zorgt voor het vervoeren van patiënten naar ziekenhuizen en voor een snel transport van organen.

Klimaat en milieu

- ♦ **Klimaatverandering** tegengaan door maatregelen te treffen/het onder de aandacht te brengen van de effecten die de luchtvaart hierop heeft.

Recreatie

- ♦ **Opleiding verkeersvliegers.** Eelde is een belangrijke speler in het aanbieden van trainingen voor verkeersvliegers en een aangewezen gebied als (regionaal) opleidingsveld.
- ♦ **Ruimte voor recreatief vliegen.** Voor recreatievliegers is het belangrijk dat er genoeg ruimte voor recreatief vliegen blijft. Hobbyisten spreken over angst van bestaansrecht van zweefvliegerij in de toekomst, regelgeving maakt het steeds lastiger. *"Ik vraag me af of de zweefvliegerij over 30 jaar nog bestaat. Er is veel aanwas van jongeren, maar de regelgeving maakt het moeilijk."* *"Als Lelystad te dichtbij komt, houdt het op."*

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Plezier.** Vanuit sociaal belang geven de deelnemers aan dat vliegen ook een gevoel van plezier met zich mee brengt, voor burgervluchten maar ook vanuit het plezier dat hobbyisten hebben met vliegen.
- ♦ **Vakantie per vliegtuig.** De mogelijkheid om per vliegtuig met vakantie te gaan en de optie om in je vrije tijd in een stad buiten Nederland door te brengen. *"Ik heb wel eens tegen mijn dochter gezegd: volgens mij is liften duurder dan vliegen. Ooit was liften de goedkoopste manier van reizen. De echte kosten van vliegen worden niet betaald. De echte kosten zijn onder andere de belasting voor het milieu. Dat geldt voor meer dan alleen maar vliegen, zeg ik erbij. Ook de belasting op brandstof, de belasting op de tickets dat het een prijs is die zo laag is en niet in verhouding staat tot wat geleverd wordt. Het wordt haast een wegwerpproduct."*
- ♦ **Werkgelegenheid.** Werkgelegenheid verbonden aan luchtvaart brengt ook sociale verbondenheid met zich mee.

Regionaal

- ♦ **Vliegveld Eelde.**
 - ♦ Eelde is een unieke locatie om te trainen en ook een luchtvaart die meer gebruikt zou moeten worden voor bijvoorbeeld een testlocatie.
 - ♦ Eelde is belangrijk voor het 'achterland'. Wanneer het aanbod er niet zou zijn, denken deelnemers dat mensen uitwijken naar Amsterdam, Eindhoven of Bremen.
 - ♦ Eelde is goed voor de werkgelegenheid: op het vliegveld zelf en bij toeleveranciers.
 - ♦ Internationaal perspectief is van belang. Het brengt toeristen naar de regio
 - ♦ Belangrijk voor de bedrijvigheid rondom Eelde: het zorgt voor een aantrekkelijker gebied voor bedrijven. Het brengt veel zakenmensen met zich mee.

6. Participatie

Wat men nodig heeft om belangen te behartigen in participatieproces

- ♦ **Gehoord worden door overheid.** Deelnemers geven aan het een goed initiatief te vinden, maar ze zijn wel sceptisch over dat er iets met hen inbreng gedaan zal worden. Ze willen graag dat de overheid luistert, ze serieus neemt en aan de slag gaat met hun inbreng.
- ♦ **Gesprekspartner in het veld.** Om gehoord te worden moet je ook inspraak kunnen hebben. Deelnemers geven aan het belangrijk te vinden om zelf ook een bijdrage te kunnen leveren in het veld.
- ♦ **Gezamenlijke EU regelgeving.** Deelnemers geven aan dat de Europese regelgeving gelijk getrokken moet worden in plaats van dat in alle landen verschillende regels gelden.
- ♦ **Informatie.** Informatie voorziening wordt als cruciaal punt genoemd. Burgers geven aan dat de informatie beschikbaar moet zijn voor iedereen. En dat er voldoende moet worden voorgelicht over de plannen die spelen.
- ♦ **Kennis van overheid.** Er is meer kennis bij de overheid nodig op bepaalde gebieden, en als die kennis er niet is, ze ook van buitenaf kennis kunnen inschakelen. *"Het probleem wat wij als GA merken, is dat wij veel kennis hebben, maar die kennis is er niet meer bij de overheid. Dat maakt discussiëren lastig. De overheid is op dit gebied heel erg dom."*
- ♦ **Transparantie.** Mensen willen meer transparantie vande overheid, zodat ze kunnen bouwen en vertrouwen op de informatie die wordt geleverd. Dat is nu vaak niet het geval.

Efficiënte werkvormen voor in het participatieproces

- ♦ **Samenwerking tussen verschillende belangengroepen.** Het is niet alleen de overheid die beslist (ook meer regionale samenwerking)
- ♦ **Burgerparticipatie.** Zoals de gesprekstafels die nu worden uitgevoerd. Het is van belang dat iedereen erbij betrokken wordt.
- ♦ **Forum.** Zo kan men ideeën kwijt en kan informatie worden opgehaald op visies.
- ♦ **Joint Fact Finding.** Het gezamenlijk geven van opdrachten aan onderzoeksbureaus. Dus niet alleen de overheid formuleert de opdracht, maar dat doe je dat samen met een groep om de juiste vragen te formuleren en samen uitkomsten te bespreken.
- ♦ **Openbaar stellen van scenario's.** Het uitwerken van scenario's kan men een beter beeld geven van wat er nou speelt en wat mogelijke consequenties kunnen zijn van bepaalde keuzes. Dit kan burgers helpen een betere en gebalanceerde mening te laten creëren.
- ♦ **Toegankelijk maken van informatie.**

Belang van participatie versus snelheid en kosten

- ♦ Genoemd wordt dat het belangrijk is dat burgers kunnen participeren en dat er rekening wordt gehouden met belanghebbenden. Het is ook belangrijk om tot een goede en werkbare indeling van het luchtruim te komen.

Verwachting burgers van overheid

- ♦ De overheid moet faciliterend zijn, niet remmend, accomoderend, acteren en laten zien dat de mening van de burger telt.

7. Dilemma's in de gesprekken

Dilemma 1: Vliegen over stedelijk gebied vs. vliegen over dunbevolkt gebied

Argumenten voor vliegen over stedelijk gebied:

- ♦ Anders is er nergens meer een plekje waar het stil is.
- ♦ Geluidsniveau stad en vliegtuig; verdwijnt als achtergrondgeluid.

Argumenten voor vliegen over dunbevolkt gebied:

- ♦ Flora en fauna hebben bijna geen last van de luchtvaart.
- ♦ De overlast en gezondheidsaspecten van mensen. We beschermen toch onze eigen soort.
- ♦ Niet boven stedelijk gebied want het ligt gewoon gevoelig bij inwoners, geeft geluidsoverlast, geeft milieuoverlast en ook een stukje veiligheid.
- ♦ Veiligheid speelt ook mee. Sinds 9/11 is dat een issue bij vliegtuigen dicht langs gebouwen.
- ♦ Geluidsoverlast is in de stad sowieso al een punt waar veel mensen zwaar onder gebukt gaan en zelfs door getraumatiseerd kunnen worden.
- ♦ Altijd geleerd te denken aan wat als de motor uitvalt. Dat liever boven natuurgebied.

Argumenten om geen keuze te willen maken:

- ♦ Hoe dan ook kom je in Nederland boven stedelijk gebied te vliegen.
- ♦ Je wil eigenlijk corridors zodat ze zo weinig mogelijk vliegen over gebieden waar mensen wonen. Dan zijn ze hoog als ze bij de natuurgebieden zijn. Als ze op tien kilometer zijn dan heeft niemand er meer last van.
- ♦ Er is natuurlijk ook landbouwgebied.
- ♦ Het onderscheid is niet duidelijk. Het is bijna onvermijdelijk om over stedelijk gebied te vliegen. En hoe wil je vanaf Schiphol direct een natuurgebied in?

Dilemma 2: Vliegen concentreren vs. Vliegen spreiden

Argumenten voor concentreren:

- ♦ Bij spreiden heeft iedereen ellende, dan liever concentreren.

Argumenten voor spreiden:

- ♦ Het spreiden van de hinder (geluid en fijnstof).
- ♦ We moeten delen in de 'ellende'.
- ♦ Het is goed om op zestal plekken in Nederland een luchthaven te hebben. Het is economisch positief voor de regio.
- ♦ We moeten de nadelen ook verdelen. Mensen rond Schiphol hebben echt wel een punt dat de vliegtuigen te laag over vliegen.
- ♦ Mensen zeggen heel snel wij krijgen overlast, maar de mensen die rond Schiphol wonen moeten de overlast opvangen van iets waar we allemaal profijt van hebben.
- ♦ Het is goed om op een zestal plekken in Nederland een luchthaven te hebben. Het is economisch positief voor de regio.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ♦ De stelling is onduidelijk vinden de deelnemers.

Dilemma 3:

Zo kort mogelijke routes (minder CO2) vs. zo stil mogelijke routes (minder geluid)

Argumenten voor kortste route (minder CO2-uitstoot):

- ♦ Zo kort mogelijke routes met de aanvulling 'zo weinig mogelijk tussenhavens'.
- ♦ De kortste route levert de minste brandstofverspilling op en de minste CO2-uitstoot.
- ♦ Deze wereld leefbaar houden en dat begint bij dit soort keuzes.

Argumenten voor stilste routes (minder geluid):

- ♦ Bij de woonwijken een zo stil mogelijke route, maar in de lucht de rechte lijn.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ♦ Wat is stil? Een vliegtuig dat weinig geluid maakt, of een vliegtuig dat hoog vliegt en dus minder hoorbaar is?
- ♦ Eerst de vlieghoogtes herzien, voordat je überhaupt hier een uitspraak over kunt doen.

8. Keuzes voor kabinet en mogelijke maatregelen (inclusief kaarten 'Beste Cora')

Herziening luchtruim

- ♦ De herziening van het luchtruim wordt het meest genoemd. Participanten zien dit als eerste stap. Eerst de hoeveelheid luchtruim boven Nederland berekenen, dan de beschikbare ruimte in kaart brengen en ten slotte deze ruimte reguleren.

Vliegen eerlijke prijs geven

- ♦ Zoals bijvoorbeeld instellen van belasting op vliegen zodat een reële prijs voor vliegen wordt betaald.
- ♦ Internationaal gidsland worden om luchtvaart te beteugelen

Subsidiëren meldingenloket

Samenwerking luchthavens

- ♦ Moet meer samenwerking zijn met Schiphol en andere luchthavens (ook regionaal).
- ♦ Regionale luchthavens als onmisbare schakel binnen regionale infrastructuur.

Nadenken over de grenzen van groeien

- ♦ Veel deelnemers geven aan na te denken over de positie van Schiphol en het belang van groeien; waarom is het nodig de grootste luchthaven van Europa te worden?

Luchthaven in Noordzee: Onderzoek doen naar de mogelijkheden

Heroverwegen Lelystad airport

Leefbaarheid

- ♦ Meer onderzoek naar geluidsoverlast op vliegvelden en onderzoeken hoe dit in relatie staat met overlast van andere vervoermiddelen. En zo nodig drastischere maatregelen treffen.
- ♦ Investeren in goede bereikbaarheid voor regio's, dit bevordert leefbaarheid

Klimaatafwegingen

- ♦ Geven van andere opties dan vliegen, maak het minder aantrekkelijk of stel minder vluchten beschikbaar etc.

Infrastructuur Noorden

- ♦ De bereikbaarheid van het Noorden beter maken en vliegveld Eelde behouden.

Andere vervoersmodaliteiten

- ♦ Participanten geven aan goed na te denken over andere vormen van vervoer naast vliegen. Er heersen vooral ideeën over het verbeteren van Europese sneltrein-verbindingen, zodat op Europees niveau luchtvervoer nauwelijks meer nodig zou zijn en vliegen alleen nog gebeurt naar landen buiten Europa. *"Vooral inzetten op luchtvaart die economische betekenis heeft, zakelijk, charter, lijn- en cargo. Puur funverkeer duidelijk aan banden leggen."*

Concentreren van luchtverkeer

General Aviation

- ♦ Overheid moet meer mogelijkheden bieden voor General Aviation.
- ♦ Zorg ervoor dat vliegvelden goed bereikbaar blijven

Bijlage 4.2

Locatierapport Nijmegen

3. Grootste zorgen

Deze vraag is in Nijmegen maar beperkt gesteld aan de verschillende gesprekstafels. Daarom zijn er relatief weinig antwoorden.

Economie

- ♦ Veel te lage prijzen voor vliegen. "Merkwaardig dat een treinreis naar Barcelona duurder is dan een vliegreis".

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ Onduidelijkheid over luchtkwaliteit.

Klimaat en milieu

- ♦ Negatieve invloed op milieu.

Groei

- ♦ Duurzame groei: hoe gaan we dit doen?
- ♦ Ongebreidelde groei.

Recreatie

- ♦ Steeds minder mogelijkheden voor de recreatieve luchtvaart.

Sociaal en veiligheid

- ♦ Balans: economische groei, klimaat, welzijn burgers, leefbaarheid.
- ♦ Initiatieven van andere luchthavens hebben minder de aandacht.

4. Issues

Economie

- ♦ **Innovatie in luchtvaart.** We moeten meer elektrisch gaan vliegen. Voor grote vliegtuigen is dat nog niet mogelijk. Voor kleine vliegtuigen mogelijk wel.
- ♦ **Economische baten.** Onduidelijk over hoeveel luchtvaart daadwerkelijk bijdraagt aan de economie. *"Het is het oude denken dat de luchtvaart de motor van de economie zou zijn."*
- ♦ **Relatie groei en goedkoop vliegen.** Luchtvaart groeit zo hard omdat vliegen verschrikkelijk goedkoop is. *"Een van de redenen dat de luchtvaart zo groeit, is omdat het zo verschrikkelijk goedkoop is. Als het zo goedkoop is, is het zelf al een model om te gaan groeien."*
- ♦ **Geen accijns over brandstof** luchtvaart. Er hangt nu geen eerlijke prijs aan vliegen en het is oneerlijk dat er geen belasting betaald wordt over kerosine. *"Er wordt geen accijns over de brandstof betaald, terwijl iedereen die aan de pomp staat torenhoge bedragen aan accijns betaalt."*
- ♦ **Grenzen aan groeien.** *"De grenzen aan de groei van de luchtvaart zijn bereikt"*
- ♦ **Toerisme.** *"Amsterdam ligt onder de rook van Schiphol en kan het niet aan met het toerisme". "Toeristen zijn een belangrijke economische factor, maar laten we een grens instellen als 'het plafond is bereikt'."*
- ♦ **Werkgelegenheid.** Onduidelijkheid over of luchtvaart directe/indirecte werkgelegenheid creëert, zowel landelijk als regionaal. Mensen geven aan dat de werkgelegenheid niet omhoog gaat, ondanks de gerealiseerde groei. Anderen zeggen dat werkgelegenheid niet alleen op de luchthavens wordt gecreëerd, maar ook indirect in de omgeving van luchthavens. Dit wordt onderschat. Er wordt ook aangegeven dat luchtvaart ten koste gaat van werkgelegenheid in recreatiegebieden: *"Er verdwijnen ook banen als Lelystad er komt als recreanten niet meer naar de Veluwe komen vanwege herrie en verontreiniging."*
- ♦ **Oneerlijke concurrentie.** De luchtvaart heeft oneerlijk concurrentievoordeel t.o.v. andere vervoersmodaliteiten, zoals treinreizen. Denken in het totale mobiliteitsplaatje is nodig.
- ♦ Luchtvaart is (te) **makkelijk en goedkoop**. Mensen gaan daardoor een aantal keer per jaar met het vliegtuig op vakantie. *"In recreatieland, zowel nationaal als internationaal, gaat men een paar keer per jaar op vakantie. Het is niet of/of maar en/en geworden."*

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ **Fijnstof.** Men maakt zich zorgen om de blootstelling aan fijnstof. Daarnaast is er nog veel onbekend over de gezondheidseffecten van fijnstof. *"Ik maak mij veel meer zorgen over de blootstelling aan allerlei componenten uit de uitlaatgassen. Fijnstof, ultra fijnstof, zware metalen, SO₂, NO_x, etc. etc. Dat heeft effect op gezondheid." En "Fijnstof is al redelijk wat van bekend, maar wat doet ultra fijnstof en uitstootemissie van straalmotoren met je? Over de effecten van fijnstof uit verbrandingsmotoren is nog maar zeer weinig bekend."*

- ♦ **Geluidsoverlast.** Geluidsoverlast wordt ervaren in: Heerde, Nieuwkoop, Dalfsen, Ede, Wezep, Wageningen, de Veluwe, Wesel (overlast van Maastricht), Zwolle, Soesterberg, Groesbeek, Hoenderloo, Terlet. Deze overlast wordt met name veroorzaakt door een combinatie van vliegverkeer van Schiphol, Lelystad en Teuge.
 - ♦ Mensen gaan verhuizen/ zijn verhuisd om stillere gebieden op te zoeken vanwege geluidsoverlast door vliegverkeer. Deze mensen zijn bang dat nu de stillere plekken waar zij zijn gaan wonen ook te maken krijgen met geluidsoverlast (bv. door een groeiend Schiphol of Lelystad Airport). Stiltegebieden op de Veluwe komen in gevaar door vliegtuigen die (laag) over het gebied vliegen.
 - ♦ Er zit een verschil tussen berekenen en meten van geluidsoverlast en de beleving van geluidsoverlast. Belevingsvluchten zijn niet altijd een goed instrument om geluidsoverlast te meten.
 - ♦ Beleving van piekbelasting speelt een rol in relatie tot het totaalgeluid en achtergrondlawaai.
 - ♦ Geluidsoverlast heeft nadelige gevolgen voor nachtrust, geestelijke en fysieke gezondheid, leerprestaties van kinderen, stress. Mensen ondervinden nadelige gevolgen voor hun gezondheid door luchtvaart. Genoemd worden: 's nachts niet kunnen slapen, hart- en vaatziekten. Men maakt zich zorgen om de eigen gezondheid en de gezondheid van hun kinderen. *"Ik ben geboren en getogen ongeveer 30 km van Schiphol. Tot 2000 hebben wij daar prima kunnen wonen. Daarna werd het binnen een paar jaar echt verschrikkelijk. Mijn man is er daadwerkelijk ziek van geworden. Wij hebben moeten verhuizen naar Ede. Het gaat mij niet nog een keer gebeuren. (...) Er is al geluid genoeg. We moeten daar gewoon mee stoppen."*
- ♦ **Invloed van laagvliegen;** invloed van **frequentie** vluchten; invloed van **tijdstip** (de randen van de nacht); invloed van **plek** waar men woont (in gebieden waar het over het algemeen stiller is, vallen de overkomende vliegtuigen meer op en ervaart men hier meer last van).

Klimaat en milieu

- ♦ **Verantwoordelijkheid overheid.** Als de overheid niet het goede voorbeeld geeft voor klimaatmaatregelen op luchtvaart, voelen mensen zich niet verantwoordelijk om persoonlijk maatregelen te nemen tegen klimaatverandering. *"Wij moeten als burger veel betalen om ons huis te isoleren en zonnepanelen te plaatsen, terwijl de overheid weinig doet."*
- ♦ **CO2 uitstoot** door luchtvaart draagt bij aan milieuproblematiek. Er is een gebrek aan concrete kennis. Sommige mensen vinden de bijdrage van de luchtvaart aan de CO2 uitstoot nog onduidelijk.
- ♦ **Luchtvaart niet meegenomen in klimaatafspraken.** Mensen vinden het niet acceptabel dat de luchtvaart buiten de klimaatdiscussie en het Akkoord van Parijs is gehouden, net als alle grote sectoren. *"Luchtvaart moet veranderen als we de CO2-uitstoot in Nederland willen kunnen verlagen en bijvoorbeeld kunnen voldoen al doelstellingen van Planbureau voor de leefomgeving en Klimaatakkoord Parijs."*

Regionaal

- ♦ **Economische waarde in de regio.** Vliegen heeft consequenties voor de omgeving, economie en werkgelegenheid. Er wordt gefocust op het economisch belang van Lelystad, voor Flevoland. *"Daar wordt een MKBA van gemaakt. Flut MKBA wat er ligt."* Mensen wijzen op onderzoek naar de effecten voor recreatie op de Veluwe, Salland en Friesland. Het verliesrisico van banen ligt hoger dan rond Lelystad kan worden gerealiseerd
- ♦ **Waarde van woningen.** Woonruimte rondom Lelystad wordt minder waard.
- ♦ **Laagvliegroutes.** Laagvliegroutes zorgen regionaal voor hinder. De provincie Gelderland heeft zich teruggetrokken uit het proces door onduidelijkheid over laagvliegroutes.
- ♦ **Militaire luchtvaart.** Defensie is een belangrijke speler voor de herindeling van het luchtruim in de regio. Een aantal deelnemers deelt het gevoel dat defensie zijn eigen gang gaat terwijl anderen aangeven dat Defensie wel wil bewegen, maar ook afhankelijk is van de politieke sturing van de ministeries. De hindercirkel van defensie (vliegbasis Deelen) is erg groot. Last wordt ondervonden op de Veluwe tot in Rivierenland. De mogelijke verplaatsing van Gilze-Rijen naar Deelen vergroot die belasting verder.
- ♦ **Lelystad.** De mogelijke komst van Lelystad-Airport zorgt voor angst voor het leefklimaat in de regio. Er wordt alleen gekeken naar de economische meerwaarde van Lelystad voor de provincie Flevoland, maar het zou meerwaarde moeten opleveren voor het totale luchtruim.
- ♦ **Paracentrum Apeldoorn,** Vliegveld Teuge. Mensen vrezen beperkingen van Paracentrum Apeldoorn en sluiting van Vliegveld Teuge als Lelystad doorgaat.

- ♦ **Veluwe en recreatieve betekenis.** De recreatie in de regio staat onder druk door (laagvliegend) vliegverkeer. Hierdoor blijven recreanten weg. Dit heeft weer invloed op de economie en werkgelegenheid van de regio.
- ♦ Dreiging dat bewoners Veluwe **niet-ontvankelijk worden verklaard** voor klachten.

Manier van besluitvorming

- ♦ Schiphol-KLM lobby heeft het voor het zeggen. De grote luchtvaart is economisch gedreven en de concurrentie is moordend. "KLM zal niet snel iets doen als collega's het niet doen".
- ♦ Internationale samenwerking nodig. Alleen in Nederland luchtvaart aanpakken heeft geen zin. Het probleem verplaatst zich bijvoorbeeld naar buurlanden.
- ♦ Luchtvaart hanteert wereldwijd dezelfde regels. Zo kan het belasten van brandstof alleen maar in wereldwijd verband. *"Er gaat bijna niemand over de luchtvaart. Het is net als met de zeevaart. (...) Nederland heeft geen regelgeving voor luchtvaart, maar alleen regelgeving voor luchthavens. Behalve bij de rijksoverheid is er geen enkele overheid die invloed heeft of zeggenschap heeft op wat er met de luchtvaart gebeurt."*

Sociaal: verschil rijk vs. arm

- ♦ Sommige mensen vinden dat vliegen voor iedereen toegankelijk moet blijven. Anderen vinden dat niet vanzelfsprekend. "In het begin van de luchtvaart was het alleen voor de rijken. Het is een groot goed dat nu meer mensen het kunnen betalen." en *"Het is een individuele keuze om wel of niet te vliegen. Als milieueffecten in de prijs worden meegerekend, wordt vliegen voor veel mensen onbereikbaar. Zo ontstaat ongelijkheid. Welke overheid gaan dat doen?"*

5. Belangen

Belanghebbenden

- ♦ De volgende belanghebbenden bij luchtvaart worden door de deelnemers geïdentificeerd: luchtvaartondernemingen (KLM), luchthavens (Schiphol, Teuge, Lelystad), kleine luchtvaart, recreatieve/hobbyluchtvaart, inwoners/burgers/passagiers/vakantiegevers, (lokale) overheden, bedrijven/multinationals (Shell), piloten, deskundigen in luchtvaart, LVNL, KNVVR.

Economie

- ♦ **Nederlandse economie.** Men geeft aan dat luchtvaart en het hebben van een internationale luchthaven belangrijk zijn om de Nederlandse/lokale economie draaiende te houden.
- ♦ **Bijdrage aan economie overschat of niet duidelijk.** Sommigen geven aan dat luchtvaart niet zo belangrijk is voor de economie, en dat er veel onduidelijk is over wat de luchtvaart nu echt bijdraagt. Ook de economische impact van regionale luchthavens wordt in twijfel getrokken *"Heeft vooral een 'Hollands-glorie'-gevoel"*
- ♦ Deelnemers wegen de economische baten af tegen nadelige effecten, bijvoorbeeld op het klimaat. Anderzijds wordt genoemd dat inperken van luchtvaart nadelige economische gevolgen heeft. *"Natuurlijk zijn er baten, maar het is lang niet zo belangrijk als wat het nu gemaakt wordt."* *"Er wordt nu gedaan alsof heel Nederland failliet gaat als we drie vliegtuigen minder de lucht in laten."* *"Als we luchtvaart gaan inperken heeft dit economische gevolgen. Wanneer we hier over nadenken, moeten we dit internationaal aanpakken. Anders rijden we een paar uur en kunnen we vliegen vanuit Duitsland (bv. Wesel) als Schiphol aan banden wordt gelegd."* Sommige mensen geven aan dat luchtvaart volgens hen geen baten heeft.
- ♦ **Economisch belang luchtvaartmaatschappijen.** Het economisch belang van luchtvaartmaatschappijen wordt erkend. Mensen merken op dat luchtvaartmaatschappijen onder druk staan, dat commerciële belangen van luchtvaartmaatschappijen teveel de overhand hebben en grote maatschappijen kleine marges hebben. Deelnemers vragen zich af of het belang bij de luchtvaartmaatschappijen zelf ligt of vooral bij de bedrijven eromheen.
- ♦ **Economisch belang luchthavens.** De beoordeling van het belang van Schiphol loopt uiteen *"Schiphol is zonder meer belangrijk"* vs. *"Schiphol is niet de motor van de economie."* Het economisch belang van Schiphol wordt erkend, maar men heeft verschillende opvattingen over hoe dat economische belang nu benut wordt voor Nederland als geheel. Daarnaast twifelen mensen of het economisch echt iets toevoegt. Het economisch belang van kleine luchthavens zit volgens de deelnemers vooral in recreatiemogelijkheden en de bedrijvigheid die eromheen plaatsvindt. *"Verdienmodel van"*

Schiphol is de verhuur van de winkels, niet de afzet van de luchtvaartdiensten → kun je beter een winkelcentrum openen, scheelt heel veel herrie”.

- ♦ **Goederentransport.** Aanschaf van (de goedkoopste) spullen, ongeacht waar deze vandaan komen. Mensen vinden het belangrijk dat spullen naar Nederland kunnen worden vervoerd.
- ♦ **Werkgelegenheid.** Luchtvaart is belangrijk voor het creëren van directe en indirecte werkgelegenheid. “Ik verdien mijn boterham met luchtvaart”.
- ♦ **Bedrijven.** Luchtvaart is nodig om zaken te kunnen doen in het buitenland. Sommige deelnemers noemen dat er bedrijven zijn die (financieel) belang hebben dat luchtvaart blijft en doorgroeit. *“Grote bedrijven die belang hebben bij luchtvaart willen hierin zo min mogelijk ruis ondervinden en drukken daardoor veel door.”* Voor bedrijven die zaken in het buitenland doen, zijn de economische baten groter dan de lasten. *“Bijv de chipindustrie die booming is in Azië. Bedrijven moeten daar vaak heen voor klanten en opdrachten.”*

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ Rust, ruimte en stilte. Deelnemers geven aan belang te hebben bij rust, ruimte en stilte in de omgeving, een gezond leefklimaat, ook voor de volgende generaties. Dit moet meegenomen worden in de discussie t.o.v. het economische belang van luchtvaart.

Klimaat en milieu

- ♦ Belang bij behoud van het milieu moet meegenomen worden in de luchtvaartdiscussie.
- ♦ Nederland heeft er belang bij dat mensen bewust worden van de impact van vliegen op het milieu en wat erbij komt kijken als we steeds maar spullen blijven aanschaffen en vervoeren middels luchtvaarttransport.

Recreatie

- ♦ **Toerisme.** Belang van behoud van Toerisme in natuurgebieden (vooral Veluwe wordt genoemd).
- ♦ **Recreatief vliegen.** Mensen hechten belang aan het behoud van ruimte voor hobbyluchtvaart en parachutespringen.

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Vrienden/familie** kunnen opzoeken en op vakantie kunnen gaan.
- ♦ **Ontsluiting van de wereld.** Elkaar kunnen opzoeken in het buitenland en face-to-face contact om conflicten op te lossen en cultuurverschillen te kunnen overbruggen. *“Luchtvaart ontsluit de wereld”.*
- ♦ **Plezier:** Vliegen is belangrijk voor het kunnen maken van buitenlandse reizen (geeft plezier), leren kennen van andere landen/culturen en mensen in het buitenland op te kunnen zoeken.
- ♦ Recreatief vliegen (vb. zweefvliegen) zorgt voor **clubgevoel en sociale binding**.
- ♦ Regionale luchthavens hebben er belang bij om een goede relatie te hebben met omwonenden.

6. Participatie

Wat men nodig heeft om belangen te behartigen in participatieproces

- ♦ Mensen hechten belang aan een gebalanceerde discussie over luchtvaart. Luchtvaartnota moet ambitie hebben en innovatief zijn, en een afspiegeling van 2030.
- ♦ Aanpakken van de LVNL.
- ♦ Algemeen budget om participatie uit te kunnen financieren.
- ♦ Begrip hebben voor elkaar.
- ♦ Een sterkere burgerlobby.
- ♦ Echt gehoord worden door de overheid.
- ♦ Gesprekspartner kunnen zijn voor andere stakeholders in het veld.
- ♦ Voldoende informatie en transparantie van de overheid.
- ♦ Inzicht in de visie op luchtvaart van beleidsmakers van de overheid en overheid als geheel
- ♦ Wederzijds vertrouwen.
- ♦ Geen vertrouwen bij burgers. Burgers hebben weinig vertrouwen in de overheid en hebben het gevoel dat ze niet altijd serieus genomen worden of dat er niet naar hen geluisterd wordt in een participatieproces. Sommige burgers hebben het idee dat plannen vooraf al gemaakt zijn of beslissingen toch anders gemaakt worden dan besproken in het participatieproces.

Efficiënte werkvormen voor in het participatieproces

- ◆ Burgerparticipatie (iedereen om de tafel).
- ◆ Enquêtes op straat.
- ◆ Houden van een gebalanceerde discussie.
- ◆ Gemeentes op bestuurlijk niveau betrekken.
- ◆ Burgers in gesprek laten gaan met de minister.
- ◆ Klachten kunnen indienen.
- ◆ Minder theoretische waarden communiceren.
- ◆ Schakel onafhankelijke deskundigheid in. Wees open, ook over de lobby's. Geef de Kamerleden de ruimte om te ontkomen aan de fractiediscipline. Ervaring van deskundige mensen betrekken.
- ◆ Opbouwen van meer draagvlak.
- ◆ Oplossingsgericht denken.
- ◆ Overheidsplannen en eindrapporten laten bespreken met de mensen waar het om gaat.
- ◆ Dat betekent betrokken worden aan de voorkant en niet alleen als er niets meer tegen het besluit is in te brengen.
- ◆ Tafelgesprekken.
- ◆ Toegankelijk maken van informatie.

Niet willen participeren of angst voor participatie

- ◆ Een enkeling geeft aan niet te willen participeren, en vindt de noodzaak van dit soort tafelgesprekken een voorbeeld van een gevolg van een falende overheid.
- ◆ Ook geeft iemand aan dat er altijd burgers zijn die het helemaal niets interesseert.
- ◆ Mensen geven aan zich niet altijd gehoord te voelen, hebben niet altijd inzicht in wat er met hun verhaal/informatie gedaan wordt, of ze zien dit niet altijd terug in uiteindelijke besluiten van de overheid. Dit zorgt voor een angst voor te weinig participatie. Daarnaast zorgt het voor wantrouwen richting de overheid. *"Overheid moet wakker worden. Er is veel weerstand tegen het vliegveld, maar de overheid luistert niet. We worden continu belazerd."*

7. Dilemma's in de gesprekken

Dilemma 1: Vliegen over stedelijk gebied vs. vliegen over dunbevolkt gebied

Argumenten voor vliegen over stedelijk gebied:

- ◆ Overlast aan de randen van de nacht ('s avonds laat en 's ochtends vroeg).

Argumenten voor vliegen over dunbevolkt gebied:

- ◆ Minder gevaar bij calamiteiten.
- ◆ Lawaaibeleving is van andere orde. *"Als wij vanuit het lawaai perspectief bekijken, dan is het natuurlijk zo als een vliegtuig op 2000 meter of 3000 meter vliegt over een stedelijk gebied, dat de lawaaibeleving van een totaal ander niveau is dan de lawaaibeleving als je op de Veluwe rond loopt. Terwijl wij in het oude beleid steeds het uitgangspunt hebben gehanteerd, dat we stedelijke gebieden zoveel mogelijk moeten vermijden. Dat is denk ik een fout uitgangspunt"*.
- ◆ Anders gaat stilte in de natuur en rust voor mensen daar verloren.
- ◆ Omgevingsgeluid waarin overlast wegvalt.

Argumenten om geen keuze te willen maken:

- ◆ Eerst meer weten over het totaalgeluid versus piekgeluid. Waar komt het piekgeluid het hardste in. Hoe wordt er gemeten en hoe wordt er berekend op het piekgeluid? Waar heeft men het meeste last van het piekgeluid?
- ◆ Als je een totaalgeluid hebt in een stedelijk gebied, dan heb je achtergrondlawaai. Het gaat ook om de beleving van de mensen.
- ◆ Verschillende soorten natuurgebieden.
"Ik heb het gevoel dat ik in een fuik wordt gedrukt. Ik ga geen handopsteken. We komen niet over de Oostvaardersplassen vanwege de milieu-aspecten. De Chinooks vliegen nu op 300 meter boven de Veluwe, de koeien slaan letterlijk door het draad heen. Als ik dit beantwoord over natuurgebieden, dan voer ik een verkeerde discussie. De Oostvaardersplassen waarbij we een ander beleid gaan voeren dan voor de Veluwe, waar wild zit, wat nationaal park is, wat Natura 2000 is. Richting die ik niet objectief kan beantwoorden."

Dilemma 2: Vliegen concentreren vs. Vliegen spreiden

Argumenten voor concentreren:

- ♦ Milieueffecten zijn beter aan te tonen.
- ♦ Beperken van aantal bewoners die last hebben van lawaai.
"Vlieg(hinder) concentreren absoluut. Komen we weer op het verhaal van het lawaai. Zoals nu in Schiphol hebben gedaan, hebben wij niet geconcentreerd. Maar elke keer als we tegen de wettelijke normen aan kwamen, maakte wij er een nieuwe baan bij en gaan we dus het lawaai spreiden. Wat dus het gevolg is dat het hele stedelijk gebied met dat lawaai te maken heeft. Als je het concentreert beperk je in ieder geval het aantal bewoners die last hebben van het lawaai".

Argumenten voor spreiden:

- ♦ Zo min mogelijk overlast veroorzaken voor zowel natuurgebied als stad.
- ♦ Minder gevaar bij een calamiteit.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ♦ Hangt af van hoeveel mensen/dieren overlast ervaren. *"De provincie heeft niet voor niets vandaag laten blijken dat dit echt opgelost moet worden want er wordt continu om de hete brij gedraaid. Dat merk ik ook aan deze vraagstelling. Ik word een richting op geduwd waar ik niet heen wil. Ik wil duidelijk mijn standpunt neerzetten. Dat ik een herindeling luchtruim wil, het liefst via Duits principe hoog vliegen."*

Dilemma 3:

Zo kort mogelijke routes (minder CO2) vs. zo stil mogelijke routes (minder geluid)

Argumenten om geen keuze te maken:

- ♦ Men wil zo kort mogelijke routes met minder CO2 uitstoot en zo stil mogelijke routes.
- ♦ Mensen hebben het gevoel te moeten kiezen uit twee kwaden en willen geen keuze maken
"Het is een versimpeling, al die dilemma's. Leuk bedacht, maar het doet geen recht. Het is te complex, we zoeken allemaal naar balans."
- ♦ Hangt af van hoeveel mensen/dieren overlast ervaren.

8. Keuzes voor kabinet en mogelijke maatregelen

Afweging en balans

- ♦ Luchtvaart bereikbaar, betaalbaar, milieubewuster en overlastbeperkend houden/maken: alle belangen evenredig mee laten wegen: groei, economie, welzijn, klimaat, leefbaarheid. Richting niet laten bepalen door één (sterk georganiseerde) lobby. Marginaal aanpassen vs. goed gewogen totaaloplossing.
- ♦ Opleggen van overlast vs. kunnen kiezen voor verschillende opties door burgers.

Luchtvaartnota

- ♦ Onderwerpen die terug zouden moeten komen in de luchtvaartnota: economisch verhaal, klimaatverhaal en welzijn van burgers.
- ♦ Maak geen luchtvaartnota meer, maar een mobiliteitsnota waar de luchtvaart een onderdeel van uit maakt.
- ♦ Paragraaf opnemen over klimaat met daarin CO2, stikstofdepositie en consequenties daarvan voor emissie, fijnstof etc.

Aandacht voor gezondheidseffecten van luchtvaart

- ♦ Mensen vragen om meer onderzoek naar gezondheidseffecten van luchtvaart op het welzijn van burgers en willen graag dat dit meegenomen wordt in de luchtvaartnota.
- ♦ Onderzoek naar fijnstof betrekken in de luchtvaartdiscussie en uitkomsten van onderzoeken bekend maken.
- ♦ Gezondheid en welzijn van de burger moet meegenomen worden in de discussie over de groei van de luchtvaart in Nederland. *"Keuzes die we nu maken in de luchtvaart heeft gevolgen voor de gezondheid en het welzijn van de volgende generatie. Niet groei als doel maar kwaliteit voor mens en milieu. Geen besluiten nemen die in strijd zijn met het algemene welzijn."*

- ♦ Vermindering geluidsoverlast. Bijvoorbeeld door nachtvluchten te beperken zodat er stille periodes ontstaan.
- ♦ Stel gezondheid en leefomgeving boven economie en bedrijfsleven.

Andere vervoersmodaliteiten

- ♦ Mobiliteit is multimodaal; luchtvaart is maar één modaliteit. Er is een integrale mobiliteitsvisie nodig.
- ♦ Creëer een level playing field tussen verschillende vervoersmodaliteiten.
- ♦ Afschaffen vliegen voor korte afstanden in Europa (1000/1500 km). Weeg af wat voor de luchtvaart relevant is, intercontinentaal, over zee, maar focus voor afstanden dichterbij op hogesnelheidslijnen en regulier openbaar vervoer.
- ♦ Zorg voor juiste andere infrastructuur: Doe iets aan de toegankelijkheid van treinreizen binnen Europa (comfort en betaalbaarheid). Ook alternatief op weg en water overwegen.
- ♦ Burgers bewust maken dat ze niet alleen de lusten van vervoer kunnen pakken, maar ook de lasten hiervan moeten willen dragen.

Economische maatregelen

- ♦ Luchtvaart op eenzelfde, eerlijke manier behandelen als andere vervoersmodaliteiten: d.w.z. meedoen aan belastingen zoals vliegtaks, belasting op kerosine, en volwaardig onderdeel worden van omgevingsbeleid, heffingen, BTW, belasten op CO2-uitstoot, pretvluchten hoger belasten. *"Er wordt geen accijns over de brandstof betaald, terwijl iedereen die aan de pomp staat torenhoge bedragen aan accijns betaalt."*
- ♦ Stop met subsidie voor luchtvaart.
- ♦ Prijs van vliegen eerlijk maken i.r.t. de maatschappelijke kosten (milieubelasting en belasting) die het heeft: vliegen op prijs. Dilemma: Goedkoop vliegen toestaan vs. de vervuiler betaalt.
- ♦ Verduurzaming van vliegen: Stimuleer innovaties: elektrisch vliegen binnen Europa,

Herindeling luchtruim

- ♦ Geen herziening maar een herindeling. Volledige herindeling van het luchtruim waarbij out of the box wordt gedacht: uitgangspunten Alders tafel, claim luchtruim defensie, baanverdeling Schiphol. Alles ter discussie stellen.
- ♦ 'Clean sheet approach': Herindeling volgens nieuwe internationaal erkende richtlijnen, met respect voor bestaande afspraken en de nieuwste inzichten op milieutechnisch gebied. Alle belangen gelijk meewegen. Niet alleen lijntjes verplaatsen, maar echt alles opnieuw: militair, burger, etc.
- ♦ Geen laagvliegroutes. Het kan en moet hoger. *"Laagvliegen nee, zeg Rutte III tabee."*
- ♦ Bewijs dat alle beloftes rondom laagvliegen kunnen.
- ♦ Concentratie van vliegroute (2 banen van Schiphol in plaats van 6 of 7).
- ♦ Herindeling luchtruim inclusief één luchtverkeersleiding civiel en militair.
- ♦ Eerst integrale luchtvaartvisie dan pas naar techniek van invulling luchtruim kijken.
- ♦ Eerst luchtruim opnieuw indelen en dan vluchten verdelen.
- ♦ Eerst integraal luchtruim herzien op basis van blanco lei en geheel nieuwe vliegroutes en -profielen ontwikkelen, alvorens tot wel/niet openen van Lelystad Airport te besluiten.
- ♦ Capaciteit luchthaven beter benutten naar merites van deze luchthavens: Grote luchthavens: groot verkeer, kleine luchthavens: klein verkeer.
- ♦ Geen routes over en nabij woon-, natuur- en recreatiegebieden.
- ♦ Optimale landingen en starts (CDO, COO operator).
- ♦ Vaste vliegpatronen in plaats van 'vectoring'.

Kempen Airport

- ♦ Om Kempen Airport heeft voor de Europese verkiezing tijdens de campagne VVD over level playing field gesproken. Graag als minister initiëren van deze VVD gedachte.

Klimaatafwegingen

- ♦ Houdt rekening met het Klimaatakkoord van Parijs.
- ♦ Lasten eerlijk verdelen over burgers en bedrijven: de vervuiler betaalt.
- ♦ Zorg voor minder vliegen.
- ♦ Ben open over milieugevolgen van de groei van luchtvaart.
- ♦ Er wordt een energietransitie opgelegd aan burgers, dan is het onaanvaardbaar dat de luchtvaart hierin niet meegaat/ meegenomen wordt.
- ♦ Maatregel: Vliegen op basis van CO2 toewijzing die onbenut doorverkocht kunnen worden
- ♦ Over grenzen van ministeries klimaatdiscussies voeren.
- ♦ Niet groei als doel, maar kwaliteit voor mens en milieu.
- ♦ Taxiën niet op eigen motor maar getrokken zorgt voor minder herrie en vervuiling.

Lelystad Airport

- ♦ Wel/niet openen Lelystad Airport: Groei Schiphol (beheerst) of Lelystad doorzetten
- ♦ Moment van openen Lelystad Airport: voor of na herziening luchtruim?
- ♦ Vliegveld Lelystad niet openen voor vakantievluchten zolang stop op groei niet is geregeld.
- ♦ Verplaats de vluchten niet naar Lelystad maar naar Eelde.

Luchthaven in zee

- ♦ Overweeg opening van een luchthaven in zee.

Grenzen aan groeien en rol regionaal/internationaal

- ♦ Denk na over de grenzen van groeien van luchtvaart. Ten koste van wat mag er gegroeid worden: economie, milieu, klimaat, leefbaarheid, gezondheid, welzijn burgers, natuurgebieden, recreatie,
- ♦ Nagaan of NL een transferluchthaven wil of transferverkeer wilt verbieden/verminderen.
- ♦ Maak internationaal afspraken om de milieuschade van vliegen te beperken, economische maatregelen te kunnen handhaven en het luchtruim op nieuw in te delen. Kies voor toekomst en grensoverschrijdend.
- ♦ Luchtzijdig 'herverkavelen' recreatieve luchtsporten.

Verwerking passagiersstroom

- ♦ Betere verwerking van de passagiersstroom. Minder last voor de reiziger wat betreft veiligheidscontroles zoals in beslagname van busjes vloeistof als drankjes/cosmetica.

Bijlage 4.3

Locatierapport Zwolle

Locatierapport Luchtvaartgesprek Zwolle 15 oktober 2018

1. Inleiding

Voor u ligt de samenvatting van de gesprekstafels tijdens het 'Luchtvaartgesprek Zwolle'. Bezoekers werden verdeeld over gesprekstafels met een gespreksleider en een notulist. Per gesprekstafel van ca 5 – 8 personen is een verslag gemaakt. Dit locatierapport brengt de inzichten van al deze tafels in Zwolle samen. Dit locatierapport is als volgt opgebouwd:

- ♦ Korte tekst over 'wat opvalt in Zwolle'
- ♦ De grootste zorgen van deelnemers
- ♦ De issues die zijn genoemd per thema
- ♦ De belangen die zijn genoemd per thema
- ♦ Wensen en vormen voor participatie
- ♦ Dilemma's
- ♦ Keuzes voor het kabinet en maatregelen.

Onder dit laatste kopje zijn ook de punten opgenomen die mensen op de kaartjes 'Beste Cora' hebben opgeschreven. De maatregelen en kennisvragen die opkwamen tijdens de gesprekken zijn voor alle locaties in het eindrapport samengevoegd in één tabel.

Aantal gesprekstafels:	10
Totaal aantal aanwezigen:	72
Samenstelling:	
Bewoners:	27
Overheid:	24
Bedrijven:	6
Maatschappelijke organisaties:	1
Luchtruimgebruikers:	4
Overig:	10



2. Wat opvalt in Zwolle

De sfeer in Zwolle is gespannen en de aanwezigen zijn uiterst kritisch: er wordt niet naar de burgers geluisterd, stelt men. Echte onderbouwing voor economische waarde van de luchtvaart ontbreekt en het is dan ook discutabel dat de economische belangen voor gaan op de andere belangen. De MKBA wordt als slecht gekwalificeerd.

Issues en belangen

De zorgen zijn groot, enerzijds over de huidige ontwikkelingen – ongebreidelde groei waar we geen controle op hebben – anderzijds over de leefbaarheid – fijnstof, geluidhinder en overlast rond de randen van de nacht.

Wat betreft de economie schatten de deelnemers de bijdrage van de luchtvaart aan de werkgelegenheid niet hoog in. Hier zou met een goede maatschappelijke kosten baten analyse licht op geworpen moeten worden. Mensen wijzen op de verantwoordelijkheid van aandeelhouders van luchtvaartmaatschappijen. "Wees je bewust van je rol als aandeelhouder van KLM of de Schipholgroep."

Fijnstof en klimaat zien deelnemers als onderschatte issues. Fijnstof wordt het nieuwe asbest genoemd, waarover nog te weinig bekend is. De luchtvaart zou moeten worden meegenomen in klimaatbewegingen.

Regionale kwesties

Deelnemers wijzen op de negatieve impact die vliegen heeft voor de recreatie in de regio. Met name het laag vliegen heeft consequenties voor de kwaliteit van de Veluwe, Salland en andere delen van Overijssel. Men spreekt over "telooftgang van de stilte". Hierbij noemen ze onder andere de komst van luchthaven Lelystad. Een heel ander vraagstuk dat in de regio speelt is dat de nationale luchtvaart de mogelijkheden inperkt voor kleine luchtvaart en hobbyisten om het luchtruim te benutten.

Participatie

Het vertrouwen in de overheid is beschaamd. Mensen willen vooral weten waar ze aan toe zijn. Ze snappen dat participatie niet betekent dat ze helemaal hun zin krijgen: *"Als het zo is dat het afwijkt van wat je hebt opgehaald, leg het dan uit. Geef mensen de juiste beweegredenen en wees eerlijk tegenover elkaar."*

3. Grootste zorgen

Economie

- ♦ Zorg dat de explosieve/ongebreidelde groei van luchtvaart door gaat. Mensen vrezen dat *"we met ons allen in een soort fuik aan het zwemmen zijn. (...) De trein waar we op zitten of het vliegtuig waar we in zitten dendert door."*

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ Mensen maken zich zorgen om hun gezondheid en leefomgeving. Ze weten onvoldoende wat het effect is van wat er gaande is. *"Ik vergelijk het wel eens met de sigarettenfabrikanten. Die vonden het heel normaal dat ze twintig jaar overal reclame van mochten maken."*
- ♦ Mensen noemen de factor geluk en kwalificeren de gezondheid als een enorm groot goed. *"Het hoogste goed wat wij hebben. (...) Je moet je afvragen welk geluk je dient, om wel te gaan vliegen."*
- ♦ Ook fijnstof wordt als (onzichtbare) zorg genoemd.
- ♦ Mensen maken zich zorgen over hun leefomgeving en die van hun kinderen. Hierbij noemen ze hinder en lawaai als grootste zorg. *"Ik ervaar een teloorgang van stilte."*
- ♦ Ook noemen ze overlast van toeristen (dronken Engelsen).

Klimaat en milieu

- ♦ Deelnemers vinden dat er onvoldoende wordt geïnvesteerd in verduurzaming van de luchtvaart. *"De grootste zorg zijn de klimaatdoelstellingen. Onze aarde, en hoe wij daar mee omgaan."*

Recreatie

- ♦ Recreatieondernemers. *"Er zijn ondernemers die zeggen: 'ik kan de hut wel sluiten'."*
- ♦ Vliegopleiding. Er is steeds minder ruimte voor het opleiden van vliegers in de buurt. *"Je ziet dat het luchtruim steeds meer beperkt wordt onder andere door tijdelijk gesloten gebieden."*

Besluitvorming en feiten

- ♦ Besluitvorming dreigt rommelig te worden. De overheid verspeelt draagvlak bij bevolking en bedrijven waardoor het vertrouwen steeds kleiner wordt.
- ♦ De borging van democratische besluitvorming *"Het gaat voor mij vooral om ondoordachte besluitvorming waardoor je over tien jaar terugkijkt en zegt wat is dat een ongelooflijk dom besluit geweest wat er toen is genomen."*
- ♦ Meetwaardes waar vanuit wordt gegaan zijn verouderd. *"De manier waarop wij die dingen meten, komt uit de oertijd."*

Macht van de overheid

- ♦ Zorg is dat burgers geïsoleerd zijn van de luchtvaart als sector. *"Dat de overheid gewoon alles doordrukt zoals ze het willen hebben."*

Regionaal

- ♦ Leefbaarheid en gezondheid. *"De leefbaarheid en gezondheid van de inwoners is belangrijk voor de Gemeente Oldebroek. Nu wordt de discussie vooral gevoerd vanuit de economie. (...) Wij zijn niet tegen Lelystad Airport, maar het mag niet ten koste gaan van wie dan ook."*
- ♦ Lelystad. Mensen spreken hun zorg uit of er genoeg de tijd genomen is om een goed besluit te nemen en over hoe de routes rondom Lelystad gaan lopen. *"De grootste zorg van Hoog Overijssel is dat wij worden gedwongen om ons te richten op het wel en wee van Lelystad. (...) wij missen een gefundeerde discussie over mobiliteiten, vormen enzovoort, enzovoort."*

4. Issues

Economie

- ♦ **Vraagtekens over toegevoegde waarde van luchtvaart.** Meerdere deelnemers geven aan dat het belang dat luchtvaart levert aan de economie wordt overschat; luchtvaart is niet de motor van de economie. *"Schiphol probeert uit alle macht te groeien. Waarom de grootste willen zijn in een klein land als Nederland."* *"Je hebt alleen maar een paar kofferdragers, qua werkzaamheden, misschien nog net een kop koffie dan, geen hightech"*

horeca maar een horeca- en patatcultuur en van die uitgemergelde piloten van Easy Jet. Praat me niet over de economie, want het is een economie van nul."

- ♦ Er is nog nooit een **goede MKBA** (Maatschappelijke Kosten & Baten Analyse) gemaakt. *"De bijdrage van de luchtvaart is buitengewoon minimaal op het moment dat je een goede MKBA maakt."*
- ♦ Deelnemers geven aan dat luchtvaart juist een gevolg is van een goed draaiende economie; dan kan de luchtvaart groeien.
- ♦ **Transfervluchten.** Deelnemers geven aan dat Nederlandse luchtvaart vooral dient voor transfer en niet zozeer als eindbestemming, waardoor economisch gezien er niet veel voordeel uit gehaald wordt.
- ♦ **Prijs van vliegen.** Deelnemers geven aan dat de prijzen van vliegen niet altijd reëel en eerlijk zijn. Kosten van brandstof, luchtvervuiling, CO₂ uitstoot etc. zou in ticketprijs doorberekend mogen worden. *"Ik vlieg niet meer. Ik heb geen paspoort meer en ik reis alleen in Europa en dan alleen met de auto. (...) Mensen mogen wel vliegen maar voor een redelijke prijs. (...) Nu ga je bij wijze van spreken schoenen kopen in Barcelona. Hier klopt iets niet."*
- ♦ **Besluitvorming over herindeling luchtruim.** Meerdere deelnemers geven aan het gevoel te hebben dat economische belangen voor alles lijken te gaan waardoor de volgorde van besluitvorming verkeerd gaat. *"We zouden eerst moeten kijken hoe we het luchtruim opnieuw moeten indelen en dan pas naar Lelystad, dat zou volgens mij een zuivere volgorde zijn geweest."*
- ♦ **Verantwoordelijkheid aandeelhouders luchtvaartmaatschappijen.** Mensen wijzen op de verantwoordelijkheid van aandeelhouders van luchtvaartmaatschappijen. *"Wees je bewust van je rol als aandeelhouder van KLM of de Schipholgroep. Wil je doorgroeien of heb je een verantwoordelijkheid. De aandeelhouders zijn bepalend. Als die zeggen dat op heel korte termijn te gaan innoveren met waar we mee vliegen dan gaat het ook gebeuren."*
- ♦ **Internationale verbanden.** Nederland kan het probleem dat rondom de luchtvaart speelt niet in zijn eentje oplossen. Europese ontwikkelingen en samenwerking is nodig als je wilt veranderen.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ **Fijnstof.** Deelnemers geven aan dat fijnstof gevolgen heeft voor de gezondheid. Ze missen echter specifieke cijfers en kennis over de gevolgen. (Komt terug in Kennisvragen). *"Ultra fijnstof is het nieuwe asbest. We moeten nu heroverwegen."*
- ♦ **Geluidsoverlast.**
 - ♦ Groot deel van de deelnemers geeft aan last te hebben van luchtvaartgeluid. Dit zou de afgelopen jaren zijn toegenomen, wellicht doordat vliegtuigen lager zijn gaan vliegen.
 - ♦ Geluidsoverlast wordt vooral als overlast ervaren in een specifieke tijdsspanne tussen 21.00u en 08.00u. *"Midden op de dag is het een andere ervaring dan 's morgens vroeg."*
 - ♦ Geluid gedraagt zich anders en wordt anders ervaren in het buitengebied dan in woonkernen.
 - ♦ Niet iedere deelnemer ervaart geluid als overlast. *"Binnen de norm is geluidshinder subjectief. Mijn vrouw heeft een hekel aan het geluid van die vliegtuigen. Ik hoor ze wel, maar reageer niet meteen."*
- ♦ **Welzijn burgers en leefbaarheid.** Issue rondom welzijn van burgers en leefbaarheid gaat vooral om wat de gevolgen van geluidsoverlast, CO₂-uitstoot, fijnstof etc. op mensen kunnen zijn. Mensen verbinden de gevolgen van luchtvaart op gezondheid, CO₂-uitstoot en fijnstof direct aan welzijn. Niet alleen voor zichzelf; in Zwolle maken meerdere deelnemers zich zorgen het welzijn van de bewoners in het westen, rondom Schiphol. *"De luchtvaart heeft een enorme impact op ons leefstelsel. Bij bepaalde woonwijken zoals Amsterdam en Aalsmeer is toename gedragsproblematiek bij kinderen."*

Klimaat en milieu

- ♦ **CO₂-uitstoot.** Aanwezigen maken zich zorgen over de gevolgen van CO₂-uitstoot die vrijkomt bij de luchtvaart. Specifieke informatie en kennis over het aandeel dat luchtvaart hierin heeft ontbreekt. Deelnemers zijn van mening dat luchtvaart een grote bijdrage kan leveren aan de vermindering van CO₂-uitstoot. Onder de deelnemers heerst er frustratie dat van burgers verwacht wordt zich in te zetten om uitstoot te verminderen, maar dat luchtvaart hier zelf weinig aan bijdraagt.
- ♦ **Luchtvaart niet meegenomen in klimaatoverwegingen.** Deelnemers geven aan het vreemd te vinden dat luchtvaart niet wordt meegenomen in klimaatoverwegingen. Vooral

t.o.v. vergelijkbare vervoersmodaliteiten zoals autoverkeer, openbaar vervoer etc. *"Er zijn eilanden die verdwijnen nu al bijna onder de stijgende zeespiegel. Dat is ook een gevolg van dit soort ongebreidelde groei."*

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Ligging woonruimte.** Enkele deelnemers geven aan dat zij specifiek voor een bepaald woongebied hebben gekozen voor de rust. Met de komst van Lelystad zal deze rust verdwijnen.
- ♦ **Verschil rijk versus arm.** Mensen met een lagere sociaaleconomische status leven in de minder gezonde gebieden. *"Zij hebben relatief meer nadeel van luchtvaart en ander verkeer dan iemand die in een leuk boerderijtje in Twente woont."* Er bestaat verschil van mening of ongeacht de sociale klasse iedereen zou moeten kunnen vliegen. Is het een recht voor iedere burger of mag het een elite vervoermiddel worden?

Regionaal

- ♦ **Lelystad.** Deelnemers zijn niet per se tegen de komst van de luchthaven, maar het frustreert ze hoe het idee tot stand is gekomen en is uitgevoerd. Ze missen een echte kosten batenanalyse, waarin ook het economisch nadeel van de luchtvaart in beeld komt, bijvoorbeeld de economische schade aan de Veluwe. Verder heerst ook onduidelijkheid over de economische toevoeging van Lelystad. Men verwacht dat aan de randen van de dag veel lawaai en overlast zal optreden. Deelnemers van Hoog Overijssel pleiten voor *'geen nacht en geen vracht'*.
- ♦ **Recreatie.** Luchtvaart kan de recreatie in deze gebieden gaan aantasten. Participanten geven aan dat mensen (uit de Randstad) naar gebieden in Overijssel, Gelderland en Friesland komen voor rust. De komst van Lelystad zal deze rust belemmeren. De recreatiesector in Overijssel is ook een economische sector. Campings, horecaondernemers zullen er op achteruit gaan als er meer vliegverkeer komt. Daardoor vermindert de werkgelegenheid en mensen die normaal hier kwamen zullen wegblijven. *"Ik denk dat we de kip met de gouden eieren willen slachten. Wij hebben hier zó veel werkgelegenheid en leefbaarheid door gekregen, zodat in kleine dorpen de horeca en kleine campings blijven bestaan. Dat willen we hier houden. Rust, stilte en ontwikkeling. Dat er wat leven in de brouwerij blijft, maar geen lawaai in de brouwerij."*
- ♦ **Overlast van (laag)vliegen.** Aan de gesprekstafels noemt men het laag overvliegen van vliegtuigen in de regio een belangrijk vraagstuk. Inwoners hebben het gevoel dat vliegtuigen steeds lager komen en ook andere routes vliegen. Mensen ervaren niet alleen dat vluchten vanuit Schiphol laag vliegen, maar ook overlast van trainings- en militaire vluchten.
- ♦ **Kleine luchtvaart.** Mensen die vanuit de kleine luchtvaart deelnemen ervaren steeds minder mogelijkheden in het luchtruim voor 'hobbyisten'. *"Het belang van de kleine luchtvaart (ambulancevluchten, businessjets, vliegscholen, sport- en recreatievluchten, bandweervluchten over de Veluwe is groot, maar ze wordt verjaagd door de grote luchtvaart. Ze zorgt voor innovatie en opleiding van piloten van de luchtvaartmaatschappijen. Het is juist het deel van de luchtvaart dat je moet promoten."* De kleine luchtvaart heeft steeds meer last van wetgeving. Eisen qua geluid worden strenger en uitlaten moeten stiller.

5. Belangen

Economie

- ♦ **Economisch belang luchtvaart.** Hoewel de meerderheid van de deelnemers luchtvaart niet als de motor van de economie ziet, geven aanwezigen wel aan dat er een economisch belang aan luchtvaart verbonden is. *"Schiphol levert enorm veel op. Voor Schiphol, maar ook alle bedrijven er omheen. Dus ook Nederland indirect. Landingsgelden, gaat deels naar de staat toe."*
- ♦ **Bedrijven**
 - ♦ In de bedrijvenwereld is vliegen van belang om met elkaar 'oog-in-oog' contact te hebben, zaken te bespreken en deals te maken. Zij hebben belang bij een goede verbinding tussen werelddelen.
 - ♦ Belang is ook dat de mogelijkheid bestaat eenvoudig uit te kunnen breiden naar het buitenland.
 - ♦ Bedrijven die internationaal belang hebben, hebben ook belang bij om rondom Schiphol gevestigd te zijn.
 - ♦ De luchtvaart ook bij aan de in- en export. *"Het heeft al een beetje te maken met onze eigen leefstijl. (...) Wij willen gewoon overal onze spullen vandaan hebben."*

- ♦ Amsterdam wordt belangrijk gevonden als doorvoerhaven voor vracht en passagiers.
- ♦ **Toerisme.** Op economische gebied heeft Nederland ook belang bij toerisme dat samengaat met luchtvaart. Met name worden de gebieden Amsterdam en Giethoorn genoemd die economisch positieve effecten zouden ervaren van luchtvaart.
- ♦ **Werkgelegenheid.** Voordelen van luchtvaart zitten hem ook in de werkgelegenheid die tot stand komt. Zo ook wanneer luchthaven Lelystad actiever zal meedoen.
- ♦ **Geen belang.** Enkele deelnemers geven aan geen (economische) belangen/voordelen van luchtvaart te zien.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ **Gezonde leefomgeving.** Een gezonde leefomgeving wordt benadrukt. Naast welvaart, speelt gezondheid een belangrijke rol. *"Het gaat mij om de gezondheid van de mens en niet zozeer om de economie. De economie is een geluksfactor. Als je moet kiezen tussen drie muntjes erbij in de maand of je gezondheid. Dan weet ik niet wat Nederland kiest."*
- ♦ **Zorg in buitenland.** De luchtvaart kan helpen in situaties waarin zorg nodig is die alleen in het buitenland beschikbaar is. *"Als iemand ziek is en alleen in Amerika kan worden behandeld dan moet dat kunnen."*

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Ontwikkeling.** Mensen zien de waarde van luchtvaart in het verbreden van de horizon.
- ♦ **Plezier.** Sommige aanwezigen ervaren plezier aan vliegen. Vliegen als 'leuk' ervaren.
- ♦ **Relaties in buitenland.** De luchtvaart biedt ook de mogelijkheid om relaties woonachtig in het buitenland te bezoeken en vice versa.
- ♦ **Vakantie per vliegtuig.** Het meest benoemde sociale belang is de vakantie per vliegtuig – het liefste zo goedkoop mogelijk.

Regionaal

- ♦ **Gebruikers luchtruim.** Er zijn momenteel in de regio diverse gebruikers van het luchtruim: het schietkamp bij Oldebroek en Harskamp en lokale kleine luchthavens als Teuge, Terlet en de Fliegerhorst. Daar zijn o.a. zweefvliegers en parachutistenverenigingen actief in het luchtruim. Zij wijzen ook op een regionale (economische) functie.
- ♦ **Economische belang.** Recreatie komt meerdere keren als (economisch) belang naar voren, voor met name toeristische ondernemers en horecagelegenheden.
- ♦ **Rust en stilte.** Het behouden van de stille en rust in dit gebied komt vaak naar voren.
- ♦ **Infrastructuur Noorden.** Twee deelnemers geven aan dat de luchtvaart en de komst van Lelystad zorgen voor verbetering van de infrastructuur in het Noorden.

6. Participatie

Wat men nodig heeft om belangen te behartigen in participatieproces

- ♦ **Communicatie.** Overheid moet meer communiceren naar burgers toe; wat gaan ze doen en hoe. Alleen op deze manier kunnen ze draagvlak creëren. *"We leveren nu allemaal onze inbreng, maar wat wordt er nu vervolgens mee gedaan?"*
- ♦ **Deskundigheid.** Participanten zouden graag meer deskundigheid zien. Hebben niet altijd het idee dat het ministerie beschikt over capaciteit en kwaliteit op bepaalde gebieden. Maak gebruik van vakkennis, van mensen die daar verstand van hebben.
- ♦ **Duidelijkheid en transparantie**
 - ♦ Mensen willen duidelijkheid en transparantie vanuit de overheid. Belangrijk is dat uitgangspunten worden geformuleerd en de overheid een visie deelt met zijn bevolking, zodat zij hier een beeld en een mening over kunnen vormen zonder onverwachte uitkomsten te krijgen.
 - ♦ Verschillende deelnemers geven aan dat het niet uitmaakt of het de gewenste beslissingen zijn die de overheid maakt, zolang het maar wordt gedeeld.
 - ♦ Mensen geven aan open informatie te willen. Is dat beschikbaar voor iedereen? Wat wordt er besproken?
- ♦ **Gehoord worden door overheid.** Meerderheid van de participanten geeft aan dat ze gehoord willen worden door de overheid en dat de overheid ook daadwerkelijk iets doet met de belangen die er heersen onder burgers. *"Antwoorden worden niet gehoord. Ik heb een aantal sessies meegemaakt over Lelystad. Daarbij heb ik de minister zelf gesproken. Ik heb haar gezegd: in de regio is het vertrouwen weg. Aan u de taak om dat vertrouwen terug te halen. Dat begint met vertrouwen terug te geven in mensen die mee willen en mogen praten. En niet opschrijven wat mensen zeggen, maar terugkoppeling geven wat je er mee hebt gedaan. Ook als je hun advies niet volgt."*

- ♦ **In gesprek met minister.** Enkele participanten geven aan zelf in gesprek te willen met Minister van Nieuwenhuizen
- ♦ **Belangen afwegen.** Zorg dat je de belangen van verschillende partijen tegen elkaar hebt afgewogen, niet alleen op economisch gebied
- ♦ **Informatie.** Aanwezigen zien het beschikbaar stellen van informatie als cruciaal onderdeel om belangen te behartigen. *"Probeer kennis op hetzelfde niveau te krijgen, iedereen moet over de informatie kunnen beschikken."*
- ♦ **Onafhankelijkheid.** Mensen spreken de behoefte uit dat partijen meekijkt die niet namens de overheid spreken, maar die onafhankelijk onderzoek kunnen doen.
- ♦ **Vertrouwen.** Aanwezigen geven aan dat het vertrouwen dat ze hadden in de overheid is geschaad en nog steeds wordt. Om dit terug te winnen zal het ministerie moeten laten zien dat ze de burger serieus neemt. *"Vertrouwen komt te voet en gaat te paard."*

Efficiënte werkvormen voor in het participatieproces

- ♦ **Kennis delen.** Kennis delen. Er op diverse plaatsen veel kennis aanwezig. Mensen hebben hetzelfde belang maar verschillende uitgangspunten. Belangrijk om informatie te delen en elkaar te ondersteunen met respect voor elkaars positie.
- ♦ **Websites.** Een werkvorm die wordt genoemd is om meer gebruik te maken van de website "eerlijk over vliegen". Aanwezigen geven aan dit handig te vinden voor het openbaar stellen van informatie.
- ♦ **Start met schone lei.** Voor de herindeling van het luchtruim wordt door verschillende participanten geopperd om met een 'schone lei' te beginnen in plaats van verder te gaan met de bestaande indeling.
- ♦ **Samenwerken tussen partijen.** Een werkvorm die wordt genoemd, is om meer samen te werken tussen verschillende partijen. Op politiek gebied, maar ook provinciaal en met het betrekken van burgers. Dus samenwerken tussen partijen in de breedste zin van het woord. Organiseer je eigen tegenspraak: *"Nodig een vrouw van hier uit, een boer, een NS machinist. Kijk eens verder. Zoek eens andere mensen. Niet die nare techneuten of door wol geverfde politieke mensen."*
- ♦ **Samenwerken met specialisten.** Deelnemers noemen expliciet de samenwerking met specialisten om de kennis van de overheid te versterken en de belangen van de participanten te behartigen.
- ♦ **Onderzoek.** Enkele participanten geven ook aan dat ze graag meer onderzoek zouden willen zien op het gebied van de luchtvaart. Onderzoeken op geluidsoverlast, fijnstof etc. Dit is eerst nodig om besluiten aangaande luchtvaartontwikkelingen te maken.
- ♦ **MIRT-methodiek.** *Hanteer de MIRT-methodiek en doorloop systematisch alle fases van je project. Wij kijken naar een systeem wat weer 50 jaar vooruit moet kunnen.*
- ♦ **Dialogoog.** Een werkvorm die enkele keren wordt genoemd is het aangaan van een dialoog door het ministerie. *"Het is zeker niet zo dat je vandaag belt en morgen je zin krijgt. Het gaat er ook niet om dat je als individu je zin krijgt, maar dat de dialoog tot stand komt, zodat verandering kan ontstaan."*
- ♦ **Burgerparticipatie.** Betrek bewoners en belanghebbenden bij de besluitvorming. Men wil gehoord worden en een werkvorm die daar bij past is burgerparticipatie. De belangen van burgers moeten serieus genomen worden. Betrek burgers bij keuzes (Bijv over Schiphol)
- ♦ **Betrek regionale politiek**
- ♦ **Creëer bewustwording** van het publiek met betrekking tot duurzaamheid

Opmerkingen van deelnemers over huidige participatietraject – gesprekstafels

- ♦ De deelnemers waren over het algemeen positief over deze luchtvaart gesprekken. Ze hebben het gevoel dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bezig is met de eerste goede stappen richting de burgers. Er heerst echter wel wantrouwen over wat er nu gaat gebeuren na deze gesprekstafels. Dit geldt voor de verkregen informatie maar ook over het betrekken van burgers in het vervolg. *"Het was heel interessant. Het lijkt me zinvol om ermee door te gaan. Ik krijg nu het gevoel dat mijn mening er toe doet."*

Wensen na deze tafelgesprekken

- ♦ Een veel voorkomend aspect dat terugkomt, gaat over de het proces van besluitvorming. Er heerst onrust en onvrede over hoe het ministerie eerdere beslissingen heeft genomen, vooral betreffende Lelystad. *"Laat het ook echt participatie zijn in plaats van alleen maar consulteren. Ik denk dat je anders een enorme teleurstelling organiseert en je eigen weerstand creëert."*

- ♦ Geef duidelijkheid over het vervolg van het proces. Wat is de follow-up? Hebben burgers daar ook nog een rol in? Zorg dat er tussentijdse plannen worden gepresenteerd en informatie wordt gedeeld.

Suggesties voor volgende participatietrajecten

- ♦ Zorg dat er een 'gemiddeld publiek' aan de tafels zit voor complete representatie per provincie. *"Je mist toch steeds de kwetsbare groepen."*
- ♦ Doorgaan in een kleine setting. *"De ervaring leert: met kritische geesten wordt elk plan beter."*

Sceptische gevoelens onder burgers tegenover Overheid

- ♦ Onder enkele deelnemers heerst een sceptisch gevoel over wat er daadwerkelijk met de input van de tafelgesprekken gedaan wordt. Er heerst wantrouwen dat er weinig tot niets gedaan zal worden met de informatie verkregen uit de luchtvaartgesprekken.

7. Dilemma's in de gesprekken

Dilemma 1: Vliegen over stedelijk gebied vs. vliegen over dunbevolkt gebied

Argumenten voor vliegen over stedelijk gebied:

- ♦ Gewoon over stedelijk gebied, daar is toch al lawaai.
- ♦ Ik zou het over de stad doen, omdat daar van nature al meer geluid wordt geproduceerd dan op het platteland. En ik denk dat we in Nederland gebieden moeten hebben waar stilte is, waar mensen tot rust kunnen komen en dat je die moet behouden. *"Wij waren in Boedapest en daar zag je ook vliegtuigen vliegen, maar ik hoorde ze niet, en toen dacht ik 'o ja, dat is dus het voordeel van een stad.'"*
- ♦ Als mensen in Nederland vliegen, dan vliegen ze boven stedelijk gebied. Je stapt niet in op een plek waar niets is. Het is geen dilemma, boven Nederland ontkom je hier niet aan.

Argumenten voor vliegen over dunbevolkt gebied:

- ♦ Als je kijkt naar de overlast die mensen hebben ten opzichte van dieren en natuur, heeft de mens voor mij een hogere prioriteit.
- ♦ Als je over menselijke hinder praat, dan is het logisch dat je kiest voor dun bevolkt gebied.
- ♦ Als een vliegtuig neerstort boven een stad veroorzaakt dat meer ellende dan in dunbevolkt gebied.

Argumenten om geen keuze te willen maken:

- ♦ Het is afhankelijk van hoogte en grenzen. Je wil ze ook niet over Zwolle hebben. Te ingewikkeld om nu route in te tekenen. Je moet heel goed kijken naar alle gebieden.
- ♦ Als mensen in Nederland vliegen, dan vliegen ze boven stedelijk gebied. Je stapt niet in op een plek waar niets is. Het is geen dilemma, boven Nederland ontkom je hier niet aan.
- ♦ Bij natuur denken we aan bossen en hei, maar op zee hebben we ook natuurgebieden. Wat is natuur en wat niet?
- ♦ Het is nu te zwart / wit. Het gaat om de optimale technische vliegbeweging. Je wilt de vliegtuigen zo goed mogelijk dalen en stijgen. Dat weet ik nu niet.
- ♦ Beide niet! We moeten af en toe kiezen om iets niet te doen. We gaan niet de natuur en onze laatste rustige gebieden naar de knoppen helpen, want die hebben we ook nodig om uit te rusten en we gaan onze top economische sterke punten ook niet naar de knoppen helpen. Het is duidelijk, dit kan niet!
- ♦ Er is geen goed antwoord. Natuur is een kostbaar goed. Daar wonen weinig mensen, maar die hebben er bewust voor gekozen om rustig te wonen. In de stad hoor je geen vliegtuig overkomen, in stiltegebieden hoor je alles. Het hangt af van wat je belangrijk vindt.
- ♦ Het is een te enge vraag om te beantwoorden. Het gaat om de mobiliteit in zijn geheel. Als er alternatieven gezocht moeten worden, denk ik niet dat het in de routes moet zitten.
- ♦ Teveel onduidelikheden om hierin een keuze te kunnen maken. Waar ligt de stad? Moet ik over de stad? Of moet ik over dat natuurgebied?
- ♦ Allebei onacceptabel. We moeten hier anders mee omgaan. Snel omhoog en lang hoog blijven en snel naar beneden. Dan is de overlast tot een minimum beperkt.

Dilemma 2: Vliegen concentreren vs. Vliegen spreiden

Argumenten voor concentreren:

- ◆ Concentreren, dan kan je het beste de effecten bestrijden
- ◆ Als je bij één het luchtruim opnieuw indeelt en efficiënter maakt, dan heb je voorlopig die uitbreiding niet nodig.
- ◆ Concentreren, dan kun je daar alles goed regelen. In combinatie met de goede infrastructuur.
- ◆ Voor mij als leek zeg ik concentreer het op Schiphol en koop iedereen uit rondom het vliegveld. De treinen lopen er al heen, het is goed bereikbaar en laat dan de kleintjes voor het zweefvliegen en zo.
- ◆ Ik denk meer op één locatie, want dan heb je minder last elders.
- ◆ Verontreiniging kan beter in de gaten gehouden worden wanneer er een concentratie is.
- ◆ Wanneer het geconcentreerd wordt op één plek kan het luchtruim zo ingericht worden dat zo min mogelijk mensen er overlast van hebben en dat het controleerbaar is voor organisaties die de vinger aan de pols moeten houden.

Argumenten voor spreiden:

- ◆ Concentratie kost heel veel infra en heel veel energie. Deconcentratie doen op plekken die het kunnen hebben, dus wat grotere vlaktes
- ◆ Niet één plek alle last, dan maar allemaal een stukje van de overlast voor lief nemen.
- ◆ Als je kijkt naar bereikbaarheid, infrastructuur en leefbaarheid van bepaalde gebieden, krijgen gebieden een enorme boost. Daar moet je goed over nadenken. Regionale vliegvelden hebben voor de regio betekenis op economisch gebied.
- ◆ Alle vluchten op Schiphol? Dan moet iedereen met de auto naar Schiphol. Is dat duurzaam? We moeten optimaal gebruikmaken van de infrastructuur.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ◆ Niet voor te stellen dat dit de enige 2 alternatieven zijn, als hinder niet mag toenemen.
- ◆ Dit dilemma zegt alles over de minister. Bij spreiden maak je geen keuze, dan heeft iedereen meer last. De andere keuze is principieel. Dan meer last voor de Randstad.
- ◆ De vraag is hoe er zonder te groeien een verdienmodel gecreëerd kan worden zonder dat klachten van mensen weggedrukt worden, maar wel het probleem aangepakt wordt.
- ◆ Het gaat weer over het verleggen van ellende. Geen goed dilemma. We willen dat de hele luchtvaart vermindert.

Dilemma 3:

Zo kort mogelijke routes (minder CO2) vs. zo stil mogelijke routes (minder geluid)

Argumenten voor kortste route (minder CO2-uitstoot):

- ◆ In het licht van het klimaat geen goed idee om meer CO2 uit te stoten.
- ◆ Juist meer geluidsoverlast is voor mensen wellicht een incentive om niet zo vaak te vliegen.

Argumenten voor stilste routes (minder geluid):

- ◆ Van geluid heb je veel meer last.
- ◆ Bij een langere route gaan de kosten omhoog en dan krijg je een incentive bij de industrie om met technologie de vliegtuigen zuiniger te maken, waardoor ze minder CO2 uitstoten.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ◆ Eerst rapport RIVM afwachten, waarin staat wat het meest schadelijk is en dan de afweging te maken. Eerst feiten weten.
- ◆ Men probeert met deze stellingen te sturen. Dit zijn geen onafhankelijke stellingen.
- ◆ Doe het zo hoog mogelijk. Het gaat om die laagvliegroutes. Zo snel mogelijk omhoog en dan geen keus nodig.
- ◆ Het is een non-issue, want kortere routes en geluidshinder hangen samen.

8. Keuzes voor kabinet en mogelijke maatregelen

Meer regelgeving

- ◆ Denk na over meer regels voor de luchtvaartmaatschappijen, zoals het instellen van vliegtaks. Zorg voor het vastleggen in wetten en handhaving.

Overheidsheffingen

- ◆ Voer overheidsheffingen in voor de luchtvaart, belast het vliegen.

Aandacht voor gezondheid

- ♦ Ben ambitieus en denk verder na dan de normen; ook hinder is een gezondheidseffect

General Aviation

- ♦ Zorg dat er voldoende aandacht blijft bestaan voor de rol van GA. Geef ze meer ruimte en minder beperkingen.

Infrastructuur verbeteren

- ♦ Zorg voor verbetering van infrastructuur (ook in het Oosten/Noorden) zodat regionale luchthavens beter bereikbaar zijn, en daardoor meer gebruikt kunnen gaan worden.

Proces van besluitvorming

- ♦ Denk eerst na over hoe het luchtruim opnieuw ingedeeld moet worden, voordat je besluiten neemt. Vooral met de focus op Lelystad.

Rekening houden met grondbezetting / luchtruim Defensie

- ♦ Moet het zijn dat je er nooit overheen mag vliegen of dat het alleen gesloten is wanneer er geoefend wordt.

Nadenken over de grenzen van groeien

- ♦ In hoeverre is het nog 'nodig' om de luchtvaart in Nederland te laten groeien? Vraag je zelf af waar je als land groot in wilt zijn. Moeten wij het grootste vliegveld van Europa en een hub-functie willen als we zo klein zijn?

MKBA maken

- ♦ Gevraagd wordt om een goede MKBA te maken van Schiphol

Innovatie in luchtvaart

- ♦ Stimuleer innovatie in luchtvaart. Drones
- ♦ Innoveren in vliegtuigen (Elektrisch vliegen, solar vliegen, schonere vliegtuigen, nieuwe motoren, waterstof)
- ♦ Mogelijkheid van bagageruim van een verkeersvliegtuig
- ♦ Onbemand vliegen
- ♦ Kijk naar mogelijkheden van een rotonde als landingsbaan

Leefbaarheid

- ♦ Denk bij heroverweging van het luchtruim ook over de welvaart en leefbaarheid van de burger. Zet dit centraal.

Denk in lange termijn

- ♦ Kijk naar een systeem waar de komende 50 jaar mee gedeald kan worden.

Klimaatafwegingen

- ♦ Investeer in klimaatdoelstellingen, verduurzaam. Zorg dat luchtvaart veilig, efficiënt, kosteneffectief maar ook milieuvriendelijk is.
- ♦ Stel grenzen op het gebied van luchtvaart ten aanzien van geluid, CO2 en vervuiling. → geef klimaat voorrang boven economisch belang.
- ♦ Denk na over invoeren van CO2 quotum
- ♦ Verminder vliegverkeer; luchtvaart mag niet verder groeien. Maak duurzame alternatieven aantrekkelijk en zorg dat je vliegen ontmoedigt.

Concentreren van luchtverkeer

- ♦ Centraliseren van luchtvaart op één plek in Nederland (Schiphol). Dit zorgt voor overlast in enkel één gebied en beperkt CO2 en fijnstof voor de rest van Nederland.
- ♦ Overweeg luchthaven in Noordzee
- ♦ Overweeg om de vluchtbanen op Schiphol te centraliseren naar een vluchtbaan in plaats van meerdere om geluidsoverlast te spreiden (zie Londen).

Regionale luchthavens

- ♦ Denk na over de waarden van Regionale vliegvelden. Ze hebben betekenis op economisch gebied. Maak optimaal gebruik van de infrastructuur die er nu al is en economische voordelen verspreiden naar de rest van het land.

Maatregelen internationaal niveau

- ♦ Ga samenwerken met Europa om maatregelen te treffen voor luchtvaart.
- ♦ Denk na over nieuwe technologieën die beschikbaar komen om te gaan werken met hetzelfde systeem in heel Europa

Vliegen eerlijke prijs geven

- ♦ Prijzen moet duurder; maar kijk naar verschil in burgervluchten en zakenvluchten etc.
- ♦ Kijk naar mogelijkheden indien prijzen stijgen, dat luchtvaart geen elite vervoer wordt.
- ♦ Vliegen is te goedkoop. Investeer in OV en probeer dit goedkoper te maken. "Retourtje Zwolle-Maastricht met de trein is duurder dan vliegen naar Barcelona"
- ♦ Stel emissie eisen → geef tickets reële prijzen
- ♦ Geneer meer inkomsten uit kerosine heffingen

Lelystad airport

- ♦ Nut en noodzaak van vliegveld Lelystad eerst heroverwegen. Denk eerst na over een goede indeling van het luchtruim/laagvliegroutes, pas daarna overwegen of Lelystad nog noodzakelijk is.

Herziening luchtruim

- ♦ Kijk eerst naar hoe je het luchtruim heringedeeld wilt hebben, en bekijk dan de opties voor het openen van nieuwe luchthaven en het verdelen van vluchten.
- ♦ Denk bij herindeling ook aan klimaatafwegingen en afwegingen om (geluids)hinder tegen te gaan.
- ♦ Optimaliseer het luchtruim zodat de routes geluidsvriendelijker worden
- ♦ Begin met 'blank sheet': ga niet verder met wat er al bestaat, maar kijk eens naar hoe je het luchtruim zou verdelen vanaf een blank sheet.
- ♦ Concentreren van luchthaven / vliegroutes; denk aan Noordzee optie, focus op alleen Schiphol, herzien in het aantal banen die Schiphol heeft etc.
- ♦ Denk na om vliegroutes hoger te maken.

Andere vormen van vervoer

Naast herziening van het luchtruim is de keuze tot vergaan om andere vervoersmodaliteiten het meest genoemde onderwerp.

- ♦ Maak een mobiliteitsplan voor heel Nederland en focus niet alleen op de luchtvaart.
- ♦ Vluchten vervangen voor auto of trein
- ♦ Maak reizen met rein goedkoper
- ♦ Investeer in (inter)nationale verbindingen in het OV (snelheidstreinen, zeppelins,...)
- ♦ Vluchten in Europa tot 1000km verplichten met trein.
- ♦ Kijk naar innoveren; mogelijkheden van hyperloop.
- ♦ Zakelijke en toeristenvluchten scheiden. Kijk naar mogelijkheden om hier onderscheid tussen te maken. Wat is toeristisch noodzakelijk om te vliegen? Veel kan met de trein

Bijlage 4.4

Locatierapport Den Haag

Locatierapport Luchtvaartgesprek Den Haag 29 oktober 2018

1. Inleiding

Voor u ligt de samenvatting van de gesprekstafels tijdens het 'Luchtvaartgesprek Den Haag'. Bezoekers werden verdeeld over gesprekstafels met een gespreksleider en een notulist. Per gesprekstafel van ca 5 – 8 personen is een verslag gemaakt. Dit locatierapport brengt de inzichten van al deze tafels in Den Haag samen. Dit locatierapport is als volgt opgebouwd:

- ♦ Korte tekst over 'wat opvalt in Den Haag'
- ♦ De grootste zorgen van deelnemers
- ♦ De issues die zijn genoemd per thema
- ♦ De belangen die zijn genoemd per thema
- ♦ Wensen en vormen voor participatie
- ♦ Dilemma's
- ♦ Keuzes voor het kabinet en maatregelen.

Onder dit laatste kopje zijn ook de punten opgenomen die mensen op de kaartjes 'Beste Cora' hebben opgeschreven. De maatregelen en kennisvragen die opkwamen tijdens de gesprekken zijn voor alle locaties in het eindrapport samengevoegd in één tabel.

Aantal gesprekstafels:	7
Totaal aantal aanwezigen:	55
Samenstelling:	
Bewoners:	9
Overheid:	16
Bedrijven:	14
Maatschappelijke organisaties:	4
Luchtruimgebruikers:	3
Overig:	2



2. Wat opvalt in Den Haag

De gesprekken in Den Haag laten een sterk betrokken publiek zien. De nadruk in het gesprek ligt op de bijdrage die de luchtvaart toevoegt aan de toch al uiterst drukke en verstedelijkte Randstad. Dat laat zich lezen in de spanning tussen wonen en spaarzame natuur enerzijds en vliegen en daaraan gerelateerd verkeer anderzijds.

Issues en belangen

Deelnemers erkennen het belang van de luchtvaart, maar werpen tegelijkertijd de vraag op of de luchtvaart wel de motor van de economie is. Rechtvaardigt de economische waarde de groei(ambities)? Daarbij komt ook de verhouding tussen de luchtvaart en andere vormen van vervoer aan de orde. Mogelijke schade aan de gezondheid als gevolg van fijnstof en geluidhinder, met name gedurende de nacht, komt als belangrijk issue en belang naar voren. Klimaatverandering en andere natuur- en milieuvraagstukken komen op tafel. De vraag wat je opoffert voor de luchtvaart wordt indringend gesteld: "Het meest direct is daar waar je beesten moet gaan doodmaken om de luchtvaart niet in gevaarlijke situaties te brengen."

Regionale kwesties

De vraag naar en locatie van woningen is een issue dat mensen in Zuid Holland bezig houdt. Daarbij is opvallend dat nieuwbouwlocaties gekozen worden nabij luchthavens, soms zelfs onder aanvliegroutes. De overlast van de twee grotere luchthavens – Schiphol en Rotterdam-The Hague – is groot. Een hieraan gerelateerde kwestie is de aantrekkende werking die deze luchthavens hebben op verkeer. De kleine luchtvaart heeft het gevoel naar het oosten van het land te worden verbannen.

De hulpdiensten door de lucht worden nodig gevonden, maar veroorzaken wel overlast. Het steekt aanwezigen dat Rotterdam-The Hague Airport de traumahelikopters wil uitplaatsen om ruimte te maken voor commerciële vluchten.

Participatie

Deelnemers laten zowel waardering als scepsis horen ten aanzien van het participatieproces. Deze luchtvaartgesprekken worden positief ontvangen, maar men heeft twijfel over de uiteindelijke impact ervan. Dit laatste vindt zijn oorzaak in het wantrouwen dat heerst ten aanzien van de overheid. Daarom roepen de mensen de overheid op om dit proces een vervolg te geven en te laten zien wat er met de uitkomsten ervan is gedaan.

3. Grootste zorgen

Economie

- ◆ Ongebreidelde groei van luchtvaart
- ◆ Prijs van tickets zijn te goedkoop
- ◆ Weinig concurrerende alternatieven op andere vormen van vervoer

Gezondheid en leefbaarheid

- ◆ Gezondheidsrisico's en cumulatieve aantasting van de gezondheid

Klimaat en milieu

- ◆ Milieuvervuiling
- ◆ Geluid
- ◆ Luchtkwaliteit
- ◆ CO₂, fossiele brandstof.

"Als je die lijn, deze groei, doortrekt in het relatief kleine Nederland, met de milieueffecten die daaraan verbonden zijn – CO₂, fijnstof, geluid – dan krijg je een onleefbare situatie."

Regionaal

- ◆ Beperkingen die worden opgelegd aan de kleine luchtvaart
- ◆ Toename van woningen in de Randstad
- ◆ Het vergassen van ganzen voor veilige luchtvaart

4. Issues

Economie

- ◆ **Groei van luchtvaart.** Een groot deel van de participanten geeft aan zich zorgen te maken over de ongebreidelde groei van de luchtvaart in Nederland. Ze hebben het gevoel dat we eigenlijk al een tijd op de grens van groei zitten, maar er elke keer toch oplossingen komen om te blijven uitbreiden. Meermalen kwam de vraag op tafel waarom wij als Nederland de ambities hebben om 'mainport' te denken. Waarom willen wij als zo'n klein land, de grootste zijn?
- ◆ **Vraagtekens over de toegevoegde waarde van de luchtvaart.** Participanten twijfelen of de Luchtvaart ook daadwerkelijk bijdraagt aan de groei van de Nederlandse economie. Dit geldt voor zowel regionale luchthavens als de luchthavens Eindhoven, Rotterdam-The Hague airport en Schiphol. *"Voor de werkgelegenheid in de Rijnmond en de regio Rotterdam is de luchthaven een druppel op een groeiende plaat. Er zijn ook indirecte effecten, zoals die voor het toerisme. Dat is uitgezocht, en daaruit bleek dat de economische impact minder is dan vaak wordt verondersteld."*
- ◆ **Luchtvaart is niet de motor van de economie.** Daarnaast zijn er ook participanten die met zekerheid durven te stellen dat de luchtvaart niet de motor van de economie is. *"Schiphol is niet belangrijk voor de economie, maar de economie is belangrijk voor Schiphol."*
- ◆ **Innovatie in de luchtvaart gaat (te) langzaam.** Aanwezigen geven aan dat innovatie in de luchtvaart te langzaam gaat. *"De innovatie gaat niet snel genoeg om de groei te compenseren."*
- ◆ **Oneerlijke concurrentie tussen vervoersmodaliteiten.** Een veelvoorkomend onderwerp is de oneerlijke concurrentie tussen verschillende vormen van vervoer in Nederland. Hiermee wordt bedoeld dat er een disbalans is in het heffen van belasting op treinen versus de luchtvaart. Daardoor valt de keuze voor vervoer vaak op de luchtvaart.
- ◆ **Prijs van vliegen.** Deelnemers geven aan dat de prijs van vliegtickets, vooral in Europa, te laag is. *"Je kunt voor €19 naar Praag, daarvoor kun je niet eens met de trein naar Maastricht."*

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ **Fijnstof.** Veel participanten maken zich zorgen over de mogelijke gevolgen van fijnstof en ultrafijnstof op de gezondheid. Mensen laten weten het niet daadwerkelijk te voelen, maar wel af en toe te ruiken en vooral te zien, bijvoorbeeld bij het bruin worden van de kozijnen van hun huis. Er ontbreekt expliciete kennis, maar mensen zijn wel op de hoogte van veel lopend onderzoek. Participanten geven aan dat luchtvaart niet per se de grootste boosdoener is bij fijnstof, maar dat er verschillende veroorzakers zijn, zoals ook het wegverkeer. *"Vliegen is het nieuwe roken, maar ik denk serieus dat fijnstof het nieuwe asbest wordt."*
- ♦ **Geluidsoverlast.** Deelnemers geven aan dat ze vooral last hebben van vliegtuigen die (te) laag overvliegen. De mate van overlast wordt beïnvloed door het weer, het ligt er aan hoe de wind die dag staat. *"Als ik bij mijn kantoor buiten aan het bellen ben, dan kan ik af en toe even niets horen en ook met een raam open is dat het geval."*
- ♦ **Nachtluchten.** Naast geluidsoverlast in het algemeen, komt in Den Haag ook overlast van nachtluchten expliciet op tafel. *"Verstoring in de nacht is een belangrijk punt. Ik slaap graag met het raam open, vooral in de zomer en dan heb je geen enkele gevelwering. Het lawaai komt dan echt naar binnen."*
- ♦ **Geluid niet als last ervaren.** Een klein deel van de aanwezigen geeft aan vliegtuigen te horen, maar ervaart dit niet als overlast. *"De nieuwe motoren hoor je amper meer. Ik woon onder de aanvliegroute van de Zwanenburgbaan vanuit het zuiden. Ze vliegen op 300-400 meter over. Dat geluid hoor je amper. Ik ben er gewoon aan gewend."*
- ♦ **Welzijn burgers.** Het welzijn van de burgers dat door luchtvaart wordt beïnvloed op grote (nationale én regionale) schaal. *"Er zijn onderzoeken gedaan (naar) kinderen die les krijgen op scholen onder aanvliegroutes, dat die slechter presteren dan kinderen die daar niet onder zitten. "Rotterdam: dit is het meest vervuilde stuk Nederland wat we hebben, qua lucht. Ik merk het zelf, heb het nu veel benauwder ten opzichte van waar ik vroeger woonde. Maar daar wordt veelvuldig aan voorbijgegaan, tot aan het ministerie toe."*

Klimaat en milieu

- ♦ **CO₂-uitstoot.** Men geeft aan dat luchtvaart, naast de scheepvaart, een groot aandeel heeft in de luchtvervuiling, vooral CO₂-uitstoot.
- ♦ **Luchtvaart niet meegenomen in Parijsakkoord.** Meerdere malen halen deelnemers aan dat ze het scheef vinden dat er strenge eisen worden gesteld aan burgers om de groei van CO₂-uitstoot in te dammen, maar dat de luchtvaart en internationale scheepvaart hier niet in worden meegenomen. *"Juist de luchtvaart en de internationale scheepvaart ontspringen vaak de dans omdat de uitstoot van die CO₂ niet aan één land kan worden toebedeeld. De doelstellingen daarvan gelden voor burgers en bedrijven. Dat gaat veel geld kosten, maar de luchtvaart is niet verplicht daaraan mee te doen."*
- ♦ **Milieueffecten.** Geluid, fijnstof, stikstof, CO₂ ten gevolge van luchtvaart hebben negatieve consequenties voor het milieu.
- ♦ **Internationale samenwerking.** Enkele deelnemers geven aan dat als de overheid in actie wilt komen tegen klimaatveranderingen, dat hiervoor samenwerking op internationaal niveau nodig is. *"Het is wel zaak om over de uitstoot, daar waar mogelijk, in Europees verband afspraken te maken om die zoveel mogelijk naar beneden te dringen."*

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Ligging woonruimte.** Meerdere keren is de ligging van woningen besproken. Bestaande woningen hebben deels last van overkomende vliegtuigen, maar mensen geven aan het niet handig te vinden dat er woningen gebouwd worden waarvan bekend is dat de bewoners overlast zullen gaan ervaren. *"Kijk eens hoe Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk ontploft zijn qua woningbouw. Allemaal in de richting van de vliegroutes. Dan vind ik het ook niet vreemd dat mensen gaan klagen."*
- ♦ **Mobiliteitsbehoeften.** Er is een stijgende behoefte naar het op vakantie gaan of een weekend weg in het buitenland per vliegtuig. Maar de vraag die speelt is waarom die behoeften er zijn en mogelijk worden gemaakt. *"Je kunt je ook de vraag stellen waarom moet je het mogelijk maken dat mensen 5 keer of 10 keer per jaar op vakantie gaan, een lang weekend Praag of Wenen. Toen ik jong was, kon dat ook niet."*
- ♦ **Toegankelijkheid van vliegen/ beprijzing tickets.** Op de vraag wat de sociale voor- en nadelen van vliegen zijn en de sociale gevolgen van prijsmaatregelen, zijn de deelnemers in Den Haag eensgezind. Zij zijn van mening dat vliegtickets vaak te goedkoop worden

aangeboden. Indien de prijzen zullen gaan stijgen, zal het voor bepaalde klassen een groter obstakel worden te gaan vliegen. Daarnaast halen deelnemers het principe 'van de vervuiler betaalt' aan.

Regionaal

- ♦ **Effecten op natuur.** Er wordt algemeen gesproken over de effecten die de luchtvaart heeft op de natuurgebieden en natuurbeleving. Daarnaast worden vogelaanvaringen en het vergassen van ganzen vaker aangehaald. *"Luchtvaart heeft invloed op de natuurbeleving en de negatieve effecten op de natuurgebieden. Het meest direct is daar waar je beesten moet gaan doodmaken om de luchtvaart niet in gevaarlijke situaties te brengen."*
- ♦ **Kleine luchtvaart.** Enkele deelnemers geven aan dat de grote luchtvaart te veel aandacht krijgt, waardoor de kleine luchtvaart en de sporters vaak in het gedrang komen.
- ♦ **Overlast van vliegen en verkeer.** De overlast van vliegen speelt in Den Haag, ten gevolge van vluchten vanaf Schiphol en Rotterdam-The Hague. Daarnaast zorgt het vliegverkeer in deze regio ook voor overlast van extra verkeer in de gebieden en op de routes naar de luchthavens toe. *"Tweemaal zoveel passagiers voor de vluchthaven geeft ook tweemaal zoveel autorijders, met parkeeroverlast."*
- ♦ **Vlieg-hulpdiensten.** Sommige deelnemers geven aan de vlieg-hulpdiensten als noodzaak te zien, maar het wel te ervaren als overlast. Hier speelt mee dat Rotterdam airport wil dat de traumahelikopters verplaatst worden, zodat er meer geluidsruimte opgevuld kan worden met vliegtuigen. *"Rotterdam airport wil die traumahelikopters weg hebben en de geluidsruimte gebruiken voor het uitbreiden van hun vluchten. De bewoners tolereren de traumahelikopters maar willen geen uitbreiding van de commerciële vluchten."*
- ♦ **General Aviation.** Er worden beperkingen opgelegd aan de General Aviation (GA). (GA is de naam voor alle niet-commerciële en niet-militaire luchtvaart). *"We staan onderaan de ladder, terwijl wij vinden dat GA en luchtsporten gelijkwaardig moeten worden behandeld. Natuurlijk zijn de belangen van de grote luchtvaart groter, maar wij komen er op dit moment bekaaid van af."*

5. Belangen

Economie

- ♦ **Werkgelegenheid.** Luchtvaart schept werkgelegenheid. Voor de luchtvaart zelf maar ook voor de faciliteiten en bedrijven om luchtvaart heen.
- ♦ **Welvaart.** Een ander economisch belang van luchtvaart is dat de welvaart stijgt. *"Als je ziet hoe snel China en nu ook India opkomen. De welvaart stijgt, doordat mensen zich kunnen bewegen, doordat er contacten ontstaan, doordat er producten worden geïmporteerd, doordat er internet komt. Dat hangt allemaal samen. Ik denk dat dat het grootste goed is dat luchtvaart wezenlijk kan bijdragen."*
- ♦ **Internationale handel.** Luchtvaart zorgt voor het vervoeren van (regionale) producten waardoor Nederland kan meedoen aan de internationale wereldhandel en haar concurrentiepositie verbetert. *"Nederland is gewoon een doorvoer c.q. handelsland. Een haven, een goed spoor, een goed wegennetwerk en de luchthaven. Dat helpt natuurlijk allemaal mee."*
- ♦ **Bereikbaarheid.** Door luchtvaart is de bereikbaarheid toegenomen en is Nederland een aantrekkelijk land geworden voor grote internationale bedrijven. Ook maakt luchtvaart het mogelijk om internationale congressen met partijen uit verschillende landen te genereren.
- ♦ **Toerisme.** Toerisme levert meerwaarde voor de Nederlandse economie.
- ♦ **Luchtvaartmaatschappijen.** Luchtvaart levert geld op, de grote luchtvaart maar ook de kleine luchtvaart.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ **Leveren van zorg:** In bepaalde gevallen kan zorg geleverd worden met de traumahelikopter.

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Hobby/vriendschap.** Voor sommige burgers is vliegen een hobby, waaraan het ontstaan van vriendschappen verbonden is. *"Ik ben 'getrouwd' met de luchtvaart. Mijn hobby is zweefvliegen."*

- ♦ **Plezier.** Mensen beleven plezier aan de luchtvaart. Aan het vliegen zelf en op de bestemming waar naartoe wordt gevlogen: van een weekend weg, een feestje in Polen tot aan vakantie.
- ♦ **Relaties in het buitenland.** Vliegen maakt het mogelijk om relaties in het buitenland op te zoeken, van familie tot vrienden. *"Mijn vrouw is Française, ze komt uit Parijs en dan ga je familie bezoeken. Dat doen we bij voorkeur met de trein, maar soms in spoedgevallen is het vliegtuig handiger en goedkoper."*
- ♦ **Vakantie per vliegtuig.** Vakantie per vliegtuig, binnen Europa of naar andere continenten. Het is tegenwoordig bijna voordeliger om met het gezin per vliegtuig op vakantie te gaan, in plaats van met de auto door de prijs van de tickets.
- ♦ **Verrijking op de wereld.** Vliegen kan je horizon te verbreden om de wereld en andere culturen te ontdekken. *"Het is een sector die nog vrij jong is, maar die bij iedereen de gelegenheid zou moeten geven om bepaalde dromen na te jagen en bepaalde dingen te ontdekken."*
- ♦ **Internationale hulpverlening.** Vliegtuigen zijn van belang om internationale hulpverlening in te zetten voor het leveren van goederen e.d.

Regionaal

- ♦ **Kleine luchtvaart.** Op regionaal niveau speelt het belang van de kleine luchtvaart. Inwoners kunnen er zelf gebruik van blijven maken en het zorgt voor opleidingen voor de grote luchtvaart. *"De waarde van de kleine luchtvaart in Nederland is tussen 200 en 300 miljoen per jaar en duizenden mensen die daar hun brood mee verdienen."*

6. Participatie

Wat men nodig heeft om belangen te behartigen in participatieproces

- ♦ **Betrokken worden als burgers.** Deelnemers geven aan graag rechtstreeks inbreng te willen leveren. Belangrijk is dat de overheid gelegenheid biedt voor dit soort consultaties.
- ♦ **Communicatie.** Burgers willen graag serieus genomen worden en dat de overheid communiceert waarom welke beslissingen worden genomen. Er moet meer gecommuniceerd worden naar de burgers toe. *"Durf de negatieve invloeden ook te benoemen als je een besluitvorming hebt. Heel vaak zie je in besluiten, zo gaan we het doen. Maar waarom neem je dat besluit. Durf dat te benoemen."*
- ♦ **Transparantie en duidelijkheid.** Transparantie en duidelijkheid zijn de aspecten die het hardste nodig zijn om de belangen te behartigen. De overheid moet transparant zijn in besluitvoering en duidelijkheid geven aan burgers.
- ♦ **Deskundigheid.** De overheid zou meer kennis in huis moeten hebben zodat er ook daadwerkelijk gepraat kan worden en er beslissingen worden genomen met expertise.
- ♦ **Op de hoogte gehouden worden van vervolg.** Deelnemers willen graag op de hoogte blijven van de vervolgstappen die gezet gaan worden *"Het zou goed zijn om iets verderop in het proces te horen welke stappen er zijn gezet en welke richting het opgaat en daar nog een keer zo'n avond als deze over te beleggen. Het voelt niet goed om aan de voorkant iets te roepen en aan de achterkant een dikke nota te ontvangen met 'dit is het geworden'."*
- ♦ **Onafhankelijkheid.** De overheid moet beslissen op grond van onafhankelijke informatie.
- ♦ **Onderzoek.** Deelnemers hebben behoeften aan een goed onderzoek waar de voor- en nadelen van luchtvaart in beeld worden gebracht.

Efficiënte werkvormen voor in het participatieproces

- ♦ **App en/of website.** Deelnemers brainstormen over een mogelijke app en/of website waar de overheid meer up-to-date informatie kan weergeven die toegankelijk is voor iedereen.
- ♦ **Samenwerking tussen partijen en binnen regio's.** Belangenorganisaties met elkaar in contact brengen om kennis en ervaring te delen over luchtvaart. Meer samenwerking binnen regio's in Nederland, waar één persoon de leiding over neemt.
- ♦ **Tafelgesprekken.** Deelnemers geven aan dat de tafelgesprekken in dit proces een goede werkvorm voor participatie zijn.

Reactie op huidige manier van participatie – tafelgesprekken

De tafelgesprekken in Den Haag worden positief ontvangen en ze vinden het een goed initiatief. Men vindt het fijn met elkaar in gesprek te zijn over luchtvaart. Ook is de sfeer aan elke tafel is goed, heersen er geen spanningen en wordt er goed na elkaar geluisterd. Enkele suggesties voor in het vervolg worden gegeven:

- ♦ Tafelbezetting geeft geen volledige weergave van alle belangen (bewoners missen, wetenschappers, jeugd, voorstanders luchtvaart etc.) + advies dat je moet uitkijken dat er niet alleen hindergroepen of economische belanghebbenden aan tafel zitten. *"Ik heb namelijk zwaar het gevoel dat mensen die tegenstanders zijn van groei en van de luchtvervuiling en luchtvaart dat die sterker hun stem laten horen dan de mensen die het wel oké vinden en die geen last hebben van overlast. De zwijgende meerderheid."*
- ♦ Deelnemers vinden dat er beperking is aangebracht in de wijze van vraagstelling (te sturend)

Sceptische gevoelens onder burgers tegenover de overheid

- ♦ Het grote deel van de deelnemers reageert positief op de huidige manier van participatie. Daarnaast heerst er wantrouwen over wat de overheid daadwerkelijk gaat doen met de verkregen informatie. *"Wij zijn in 2012 betrokken geweest bij de luchtvaartvisie. Plat gezegd mag je daar even een plasje over doen en dat gaat vervolgens onderin de la. Mijn ervaring met participatie is niet zo positief."*

Wensen van burgers voor vervolg proces

- ♦ Burgers hebben de behoefte aan ruimte om te kunnen reageren op de nota als die er is. Verder wensen ze in de toekomst ook graag uitleg over waarom bepaalde keuzes worden gemaakt. Ook willen mensen graag op de hoogte blijven van de vervolgstappen die genomen gaan worden.

7. Dilemma's in de gesprekken

Dilemma 1: Vliegen over stedelijk gebied vs. vliegen over dunbevolkt gebied

Argumenten voor vliegen over stedelijk gebied:

- ♦ In grote steden is al veel lawaai, waardoor overlast van vliegen meer weg zal vallen. *"Nu is er in een stad overwegend meer lawaai. Bijvoorbeeld New York, je hebt altijd sirenes, je hoort altijd een hoop lawaai, 24 uur per dag. Misschien is het wel slim om over die stad heen te vliegen."*

Argumenten voor vliegen over dunbevolkt gebied:

- ♦ Het idee dat natuur en milieu (in dunbevolkt gebied) minder last heeft van luchtvaartoverlast en voor sommige deelnemers ook als minder belangrijk wordt gezien ten opzichte van het welzijn van mensen.
- ♦ De natuur zichzelf eenvoudiger kan herstellen. *"Blijkbaar heeft de natuur daar minder last van en zoekt de natuur juist de vliegvelden op. Bij de kleinere vliegvelden lopen de damherten over de landingsbanen heen als er niet gevlogen wordt."*
- ♦ Vliegen over dunbevolkt gebied brengt minder veiligheidsrisico's met zich mee.
- ♦ Vaak ervaren dichtbevolkte gebieden al geluidsoverlast.

Argumenten om geen keuze te willen maken:

- ♦ Er zijn naast stedelijke en dunbevolkte gebieden nog meer factoren die meegenomen zouden moeten worden in het besluit. In de overweging moet duidelijk worden of het bijvoorbeeld boven groen gebied is of over bijvoorbeeld een nationaal park. *"Het is veel ingewikkelder. Snel dalen en stijgen is prettig voor mensen die ver weg van de luchthaven wonen, maar niet voor de omwonenden. 'Elk voordeel heb ze nadeel', zoals Johan Cruyff zei."*
- ♦ Deelnemers geven aan beide zaken belangrijk te vinden; de gezondheid van de mens, maar ook stiltegebieden waar je tot rust kunt komen.
- ♦ Sommige deelnemers vinden het een verkeerde insteek om zo naar de luchtvaart herziening te kijken. Kijk of er geen andere mogelijkheden zijn i.p.v. van vliegroutes anders inrichten, zoals minder vliegen.

Dilemma 2: Vliegen concentreren vs. Vliegen spreiden

Argumenten voor concentreren:

- ◆ Wanneer vliegen wordt geconcentreerd zullen minder mensen overlast ervaren.
- ◆ De bereikbaarheid en innovatie van vervoermiddelen, zijn beter realiseerbaar als luchtvaart geconcentreerd wordt.
- ◆ Juist die mainport Schiphol zorgt voor economisch belang.
- ◆ Nederland is klein genoeg om één luchthaven te hebben waar je alles naar toe verschuift. Is voor iedereen haalbaar om vanuit Schiphol te vliegen.

Argumenten voor spreiden:

- ◆ Bewoners worden al genoeg belast met geluidsoverlast, spreiden van hinder is eerlijk voor iedereen. Bijna iedereen maakt per slot van rekening gebruik van het luchtruim. *"Als we allemaal delen in de vruchten, moeten we ook allemaal delen in de ellende."*
- ◆ Wanneer er sprake is van spreiding, is er een eerlijke kans voor iedereen om te groeien en meer winst uit luchtvaart te halen.
- ◆ Wanneer luchtvaart zal concentreren gaan mensen in de omgeving er nog meer last van hebben. De frequentie van de vliegtuigen die overkomen heeft ook invloed op de mate van overlast die je ervaart.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ◆ Of je nou door de hond of de kat gebeten wordt.
- ◆ Het is een oneerlijke keuze

Dilemma 3:

Zo kort mogelijke routes (minder CO₂) vs. zo stil mogelijke routes (minder geluid)

Argumenten voor kortste routes (minder CO₂-uitstoot):

- ◆ Bij geluidsoverlast kan je nog maatregelen treffen om het te verminderen, CO₂ kan je niet tegengaan.
- ◆ CO₂ is niet terug te draaien, geluid is tijdelijk.

Argumenten voor stille routes (minder geluid):

- ◆ Het percentage van het terugdringen van CO₂ heeft ook invloed. Als het maar een klein beetje is, geven deelnemers meer prioriteit aan het terugdringen van geluid.
- ◆ Mogelijkheid om kortere routes te vliegen, gaat meteen gepaard met minder geluidsoverlast.
- ◆ Het wegnemen van geluidshinder heeft direct een positief effect.
- ◆ Er is een verschil per dagdeel: 's nachts minder geluid + meer uitstoot en overdag andersom.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ◆ Het is stakeholderafhankelijk. Een luchthaven zal kiezen voor minder geluidsoverlast omdat er dan minder burgers klagen, een vliegtuigmaatschappij verbruikt bij een langere route meer brandstof.
- ◆ CO₂ is niet terug draaibaar en geluid is tijdelijk. Geluid is ook meteen weg, als het er niet meer is, maar CO₂ blijft.
- ◆ Als je de CO₂ uitstoot wilt verminderen, dan moet je grenzen aan de groei stellen van de luchtvaart en niet de routes een beetje aanpassen, dat je ergens nog een klein procent eraf haalt door net iets korter te vliegen maar meer overlast veroorzaakt.
- ◆ Als je overlast wilt aanpakken, dan kies je voor minder geluidshinder. Wil je de klimaat impact aanpakken, dan kies je voor minder vliegen. Niet met andere knoppen gaan draaien dan de meest logische knop.
- ◆ Het is te simplistisch om te denken dat je het hebt over of over geluidshinder of over CO₂. Want je hebt namelijk nog veel meer uitstoot.
- ◆ Het komt ook een beetje neer op het uitspelen van degene die zich inzet voor het klimaat en degene die zich inzet tegen overlast.
- ◆ De vraag is te eenzijdig en gaat voorbij aan zoveel factoren die de keuze kunnen beïnvloeden. Hier kan geen correct antwoord op zijn.
- ◆ Minder vliegen, omdat je dit dilemma niet kunt oplossen.

8. Keuzes voor kabinet en mogelijke maatregelen

Andere vervoersmodaliteiten

Overheid moet nadenken over een mobiliteitsplan. Hoe zorg je voor eerlijke concurrentie tussen verschillende vervoersmodaliteiten, zodat luchtvaart niet altijd de meest aantrekkelijke keuze is.

- ♦ Tot een X aantal kilometer de trein centraal inzetten, pas daarna vliegen inzetten
- ♦ Innoveren in hogesnelheidsvervoer zodat dit aantrekkelijk wordt

Goede MKBA

Goede afweging maken tussen de kosten en baten van vliegen waar de cijfers van kloppen.

Herziening luchtruim

Kabinet moet bij de herziening van het luchtruim verschillende opties goed afwegen. Opties:

- ♦ Andere routes: Overheid moet nadenken over wat de optimale routes zijn: wel of niet over bebouwing, wel of geen langere routes met minder geluid of kortere routes met minder CO₂ etc.
- ♦ Hoogte van vliegen: Denk na over mogelijkheden van "continuous decent" en "continuous climb"
- ♦ Militair luchtruim: Militair luchtruim moet worden meegenomen in de herziening
- ♦ Transfervluchten: Nadenken of je als Nederland zo'n grote transferluchthaven wilt zijn
- ♦ Vliegen concentreren: Luchthavens in Nederland moeten worden geconcentreerd naar Schiphol. Ook nadenken of er mogelijkheden zijn om de luchthaven in de Noordzee te realiseren. *"Je kunt geen banen bij blijven leggen. Nadenken over banen in zee. Bij Rotterdam heb je de Maasvlakte, bij Beverwijk en Castricum kun je een vlakte neerleggen waar drie banen op kunnen."*

Innovatie in Luchtvaart

Overheid moet meer investeren in innovatie om vliegen duurzamer te maken.

- ♦ Vliegtuigen vernieuwen
- ♦ Kijken naar mogelijkheden voor elektrisch vliegen, vliegen op waterstof etc.
- ♦ Drones-vliegende auto's
- ♦ Nadenken over wat met drones overgenomen kunnen worden (bijv. medicatie)
- ♦ Mogelijkheden om te innoveren in de kleine luchtvaart (turbinevliegtuigen)

Internationale maatregelen treffen

Als Nederland alleen kun je geen grote stappen maken, er zijn internationale afspraken nodig.

Kleine luchtvaart.

- ♦ Overheid moet meer ruimte geven aan kleine luchtvaart.
- ♦ General Aviation betrekken in de luchtvaartnota 2050

Klimaatafwegingen

Overheid moet meer kijken naar wat de effecten van luchtvaart zijn op het klimaat en maatregelen treffen om klimaatverandering tegen te gaan.

Maak burgers bewust

Deelnemers geven aan dat het de taak van de overheid is om burgers bewust te maken van wat gevolgen kunnen zijn van het overmatig vliegen. Ook om andere vormen van vervoer aantrekkelijk te maken. *"Maak mensen bewust van de eigen verantwoordelijkheid voor wat betreft de 'groene voetstap'."*

Lange termijn beslissingen

Neem als overheid beslissingen voor de lange termijn. Waar wil je in 2050 zijn?

Nadenken over grenzen van groei

De overheid moet nadenken over de grenzen van de groei. Er moet een businessmodel worden opgesteld met grenswaarden die ook daadwerkelijk nageleefd moeten worden.

Neem regierol als overheid

Weeg verschillende belangen van partijen af, maar zorg dat je als overheid altijd de regie hebt om de knopen door te hakken.

Niet in de nacht vliegen

Luchtvaart 's nachts stil leggen, zou zorgen voor meer rust voor de mensen onder de vliegroutes.

Regionaal

- ♦ Creëer als overheid veilige zones rondom vliegvelden door natuurgebieden.
- ♦ Regionale luchthavens mee laten doen
- ♦ Luchthavens niet concentreren in een gebied, maar regionale luchthavens inzetten voor de spreiding.

Verminderen vliegverkeer

Stop met groeien, er is geen ruimte meer over. Zorg voor minder inzet van vliegbewegingen.

Verskillende belangen afwegen

Zorg dat je verschillende belangen afweegt en niet alleen maar economische waarde mee weegt.

Vliegen eerlijke prijs geven

Overheid moet maatregelen treffen op de lage prijzen van vliegtickets. Het moet een realistische prijs worden waarin de vervuiler betaalt. Denk aan CO2 maatregel, belasting van kerosine, vliegtaks. *"De beleefde en de feitelijke gezondheidsschade en hinder moeten in de prijs meegenomen worden."*

Aandacht voor gezondheid

Neem gezondheid primair mee in de besluitvorming over luchtvaart. Denk na over gezondheid versus economie, hoe creëer je een goede balans tussen beide belangen.

Compensatie woongebied

Denk na over mogelijke compensatiemaatregelen of schadeloosstelling voor inwoners in Nederland die overlast van vliegen ervaren (fijnstof, geluid etc.).

Regelgeving centraal

Regionale luchtvaart moet vanuit het ministerie geregeld worden, niet door een lokale overheid.

Plan luchtroutes boven snelwegen

Bijlage 4.5

Locatierapport Lelystad

Om dat te realiseren is vertrouwen in de overheid cruciaal, en dat schiet nu nog tekort. Participatie is belangrijk, maar niet zaligmakend. *"Als we alles via participatie regelen, dan komen we als land nergens."*

3. Grootste zorgen

Economie

- ◆ Enkele participanten noemen 'regelgeving' als zorg. Omgangsregels die we met elkaar afspreken gelden niet voor luchtvaart. Dit geeft een gevoel van rechtsongelijkheid.
- ◆ Het luchtruim wordt te veel in bezit genomen.
- ◆ Deelnemers geven aan dat zij zich zorgen maken over de grenzeloze groei van luchtvaart en de belemmeringen die dit oplevert voor de omgeving.
- ◆ Anderen noemen juist als grootste zorg de beperkingen op de groei als de luchtvaart op slot gaat.
- ◆ Participanten stellen dat wanneer Nederland de groei van luchtvaart inperkt, de groei van andere landen ten nadele gaat van Nederland. *"Wij voeren hier het gesprek over hoe ver we willen gaan met luchtvaart, maar in grote delen van de wereld worden deze gesprekken niet gevoerd en is het enige dat telt, GROEI. (...) Hoe verhouden onze inspanningen zich tot de rest van de wereld?"*
- ◆ Mensen spreken hun zorg uit over het grote aantal vliegbewegingen wereldwijd.
- ◆ Een zorg is de oneerlijke concurrentiepositie van luchtvaart t.o.v. de rest van de mobiliteit, bijvoorbeeld doordat er geen accijns is in de luchtvaartsector.
- ◆ Er is zorg om het ontbreken van een visie op de groei van de luchtvaart voor de lange termijn. *"Als de groei in het huidige tempo doorgaat dan zitten we elke vijf jaar met de discussie van 'hoe moet het nu verder?'. Doe het dan in één keer goed."*
- ◆ Twee participanten geven als zorg aan dat economie steeds voorrang krijgt op klimaat, geluidshinder, veiligheid en overlast. *"Het ministerie is aan het roer en die heeft er een commercieel voordeel bij. Het is een zorg dat dit dossier niet eerlijk bekeken kan worden. De slager die zijn eigen vlees keurt."*
- ◆ Werkgelegenheid is een zorg.
- ◆ De consequenties van de internationale economische drijfveer van luchtvaart zet druk op de Nederlandse leefomgeving.

Gezondheid en leefbaarheid

- ◆ Mensen maken zich zorgen om ziekte en gezondheid.
- ◆ Anderen noemen geluidsoverlast als grootste zorg.

Klimaat en milieu

- ◆ Participanten noemen klimaat, milieu en duurzaamheid als zorg.
- ◆ Het grote aantal vliegvelden en vliegbewegingen in ons kleine land is ongezond en gaat ten koste van de weinige natuur die we in Nederland nog hebben. Natuurgebieden gaan eraan.
- ◆ De overheid is bezig met een schoner klimaatakkoord waar nu 180 maatregelen zijn bedacht waar de luchtvaart helemaal buiten wordt gehouden.
- ◆ Er bestaan zorgen over vogelaanvaringen.
- ◆ Vervuiling en depositie (uitstoot) worden als zorg genoemd.

Regionaal

- ◆ Er bestaan zorgen dat de groei van luchtvaart belemmeringen voor de regio oplevert.
- ◆ De luchtvaart heeft mogelijk effect op het 'landverkeer'.
- ◆ De lasten en lusten zijn niet toe te delen zijn aan één gebied, maar gelden voor heel Nederland.

Recreatief

- ◆ De wisselende regelgeving voor helikopterluchtvaart in verschillende provincies zorgt voor twaalf soorten luchtvaartbeleid met focus op verschillende pijlers (bijvoorbeeld geluidsoverlast, milieu, of leges heffen).
- ◆ Participanten noemen beperking van de ruimte in luchtruim als zorg voor General Aviation (niet commerciële en militaire luchtvaart). Hoe zal dat uitpakken bij de herverdeling van het luchtruim.

Sociaal en veiligheid

- ♦ Het (gebrek aan) maatschappelijk draagvlak is een grote zorg.
- ♦ Als zorg wordt genoemd dat er veel risico's zitten aan luchtvaart, dat we deze risico's niet altijd zien, maar dat we ze op termijn wel gaan voelen.
- ♦ Vasthouden aan oude dingen wordt als punt van zorg genoemd.
- ♦ Als burger verliest je van het grote geld.
- ♦ Veiligheid wordt als grootste zorg genoemd.
- ♦ Het luchtruim is vol en raakt steeds voller. Luchtvaart wordt steeds meer afhankelijk van technologie. Wat als dit een keer fout gaat.
- ♦ Als zich in Nederland een calamiteit voordoet zijn er vaak veel mensen op één plek.

Participatie

- ♦ Hoe past General Aviation in het grote luchtvaartverhaal. Grote clubs worden als serieuze partij gezien, maar wanneer je met groter materieel buiten het commerciële handelsverkeer vliegt, word je niet gezien.
- ♦ Belangen worden oneerlijk tegen elkaar afgewogen in besluiten van de Rijksoverheid: economie krijgt altijd de overhand.
- ♦ Het is een grote zorg dat vooral de grote luchtvaartbedrijven worden gehoord, maar dat luchtvaart meer is dan KLM en Schiphol.
- ♦ We worden 'geschiphold'.

Overige zorgen

- ♦ Er wordt een discussie gevoerd zonder feiten, doordat er onduidelijke informatie is of de juiste informatie ontbreekt.
- ♦ Er bestaat een eenzijdige blik op de issues van luchtvaart. De focus ligt op geluidshinder terwijl de (groei van) luchtvaart ook gevolgen heeft voor fijnstof, extra verkeer, toename van watergebruik en bebouwde omgeving. We zouden meer integraal naar de uitdagingen moeten kijken.
- ♦ Luchtvaart is een lastig en ingewikkeld dossier. Het systeem is ook complex. Soms zijn de effecten die een mix aan keuzes opleveren niet te overzien.
- ♦ Het verschil tussen theorie en praktijk wordt als grootste zorg genoemd.
- ♦ Hoe komen we tot een nieuwe balans?

4. Issues

Economie

- ♦ **Aandeel luchtvaart voor economie.** Participanten hebben verschillende vermoedens over het aandeel wat de luchtvaart bijdraagt aan de Nederlandse en regionale economie. Sommige participanten geloven dat de luchtvaart een groot aandeel heeft. Andere participanten denken dat dit aandeel erg klein is, of zelf negatieve gevolgen kan hebben voor de Nederlandse of regionale economie. Een nadelig gevolg op de economie dat genoemd wordt is bijvoorbeeld verminderde aantrekkelijkheid van stiltegebieden door geluidsoverlast, waardoor in de recreatiesector inkomstenderving kan plaatsvinden. Er is onwetendheid over de juiste cijfers. Participanten maken onderscheid in de bijdragen van het bedrijfsleven en vakantievluchten.
- ♦ **Efficiënt besteden van overheids gelden.** Eelde ontvangt ieder jaar veel belastinggeld en wordt volgens een deelnemer niet optimaal benut; het aantal vliegbewegingen zou hoger kunnen. De bijdrage aan de regionale economie is daardoor beperkt. Als er belastinggeld naar luchthavens gaat, moeten deze luchthavens ook efficiënt benut worden.
- ♦ **Vliegen is te goedkoop.** Vliegtickets worden o.a. goedkoop gehouden doordat de overheid luchtvaart subsidieert. Door de 'oneerlijke' prijs op vliegen kan er geen rechtvaardige discussie gevoerd worden over de waarde van de luchtvaart. *"Dit is een gigantische staatssteun die de hele discussie enorm scheeftrekt. Op het moment dat je naar een reële uitstootprijs zou gaan, dan gaat het vliegtuig wellicht een heel stuk minder aantrekkelijk worden als je een weekend naar Rome wilt. Dan is de trein goedkoper."*

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ **Fijnstof.** Fijnstof wordt vaak genoemd als veroorzaker van nadelige gezondheidseffecten. Ook noemen de participanten voorbeelden van tuintafels die eerst ontdaan moeten worden van fijnstof alvorens er plaats aan kan worden genomen.
- ♦ **Onwetendheid over fijnstof.** Er heerst er onder de participanten veel onwetendheid als het gaat om fijnstof. Participanten geven aan dat zij een grote behoefte hebben aan meer onderzoek naar de gezondheidseffecten van (ultra)fijnstof. *"Fijnstof is nog slecht onderzocht, vooral rond de vliegvelden zoals Schiphol en ultra fijnstof is een nieuw fenomeen waar iedereen van schrikt. Het wordt toch een indringend probleem. Maar er is nog weinig onderzoek naar gedaan en dat vind ik ook een probleem."*
- ♦ **Geluidsoverlast.** Geluidsoverlast als een gevolg van luchtvaart heeft een nadelig effect op de gezondheid van mensen. Mensen noemen als nadelige gevolgen van geluidsoverlast op de gezondheid onder andere hartritmestoornissen, stress en verstoring van de nachtrust.
- ♦ **Verschillen in geluidsoverlast**
 - ♦ Meer geluidsoverlast door laag overvliegende vliegtuigen.
 - ♦ Meer geluidsoverlast bij wonen onder aanvliegroutes
 - ♦ Meer geluidsoverlast bij een hoge frequentie van het aantal overkomende vliegtuigen.
 - ♦ Meer geluidsoverlast bij weinig omgevingsgeluid; wanneer er in de woonomgeving niet veel omgevingsgeluiden zijn ervaren bewoners de geluidsoverlast als erger.
 - ♦ Meer geluidsoverlast bij uitgekapt landingsgestel
 - ♦ Meer geluidsoverlast door oude toestellen en vrachttoestellen. *"Ik woon in Almere en ervaar het vliegverkeer van Schiphol en wat ik het meest ervaar zijn de wat zwaardere vliegtuigen die voor vracht worden ingezet. En dan de wat oudere toestellen, die zijn echt heel duidelijk merkbaar."*
- ♦ **Meer geluidsoverlast door nachtvluchten.** Meermaals vertellen mensen dat zij 's nachts wakker schrikken van overkomende vliegtuigen. Ook wordt veel overlast ervaren in de late avonduren en de vroege ochtenduren.
- ♦ **Metten van geluidsoverlast is weten.** Participanten vinden dat er beter gekeken moet worden naar de ervaren overlast door geluidshinder en dat dit goed gemeten moet worden. Berekening van deze overlast komt niet altijd overeen met de daadwerkelijk ervaren overlast.
- ♦ **Geen geluidsoverlast.** Ongeveer de helft van de participanten geeft aan geen tot weinig geluidsoverlast te ondervinden van luchtvaart. Sommigen van hen geven aan het juist leuk te vinden om de vliegtuigen te zien over komen. Sommige participanten zeggen dat ze geen geluidsoverlast hebben, omdat ze gewend zijn aan het geluid. *"Ik hoor ze op 3.000 meter, ik woon in Dronten. Ik vind het een niet onaangenaam geluid en ik vind het leuk om een vliegtuig te volgen via Flightradar. Dus ik heb er geen hekel aan."*

Klimaat en milieu

- ♦ **CO2-uitstoot.** Participanten zien CO2-uitstoot als iets wat een groot nadelig effect heeft op het klimaat.
- ♦ **Luchtvaart hoeft geen maatregelen te treffen tegen CO2-uitstoot.** Sommige participanten vinden het een probleem dat de luchtvaart nu niet verplicht is om te maatregelen te nemen tegen CO2-uitstoot, terwijl dit van overige bedrijven of burgers wel verwacht wordt. Zeker in een samenleving waarin we steeds meer met elkaar naar duurzaamheid streven. *"Ik denk dat je kunt stellen dat de CO2-uitstoot van vliegtuigen dramatisch is. Alles wat we nu kunnen doen om het te verminderen zou een enorme bijdrage zijn aan het reduceren van de CO2, en dus van de opwarming van de aarde."* *"We nemen allerlei maatregelen om CO2-uitstoot tegen te gaan, en laten de luchtvaart op dezelfde manier doorgroeien. Alles wat we doen aan vermindering van CO2-uitstoot, wordt volledig tenietgedaan door de verwachte groei van de luchtvaart."*
- ♦ **Verduurzaming luchtvaartsector.**
 - ♦ Participanten geven aan dat de luchtvaartsector meer zou moeten inzetten op verduurzaming en dat de overheid dit zou moeten stimuleren door klimaatmaatregelen af te dwingen.
 - ♦ Verduurzamen van de luchtvaartsector is lastig, omdat bepaalde innovatieve maatregelen, zoals elektrisch vliegen, niet direct passend zijn voor luchtvaart. Daarnaast vinden de participanten dat innovatieve ontwikkelingen op duurzaamheidsgebied in de luchtvaart erg traag gaan.

- ♦ **Misverstand over klimaatmaatregelen luchtvaart.** Dat de luchtvaart niets aan klimaatmaatregelen doet, noemen sommigen een misverstand. Zo geven zij het voorbeeld van nieuwe toestellen die minder CO₂-uitstoten
- ♦ **Andere vervoersmodaliteiten als duurzamer alternatief.** Andere vervoersmodaliteiten, met name de trein, worden door de participanten gezien als een duurzamer alternatief voor mobiliteit. De concurrentiepositie van deze modaliteiten t.o.v. van vliegen is niet eerlijk.
- ♦ **Internationale karakter van luchtvaart.** Het internationale karakter van luchtvaart vormt een drempel voor het nemen van klimaatmaatregelen. Het verslechtert de concurrentiepositie van Nederland en Schiphol andere luchthavens in Europa.
- ♦ **Internationale klimaatafspraken.** De luchtvaart moet zich conformeren aan internationale klimaatafspraken zoals het klimaatakkoord van Parijs en ICAIO. Het is onduidelijk of de luchtvaart hieraan meedoet of er volledig buiten valt. *"Als je naar het klimaatakkoord van Parijs kijkt. Daar wordt luchtvaart niet in meegenomen. Dat stoort wel. Als ik kijk naar hoe regeringen omgaan met hoe je klimaat vertaalt naar maatregelen, dan wordt de luchtvaart daar niet in betrokken. Die hoeft van de overheid geen inspanningen te leveren. Dat vind ik onevenwichtig."*
- ♦ **Overlast op natuurgebieden en dieren.** Het verdwijnen van natuurgebieden waar mensen kunnen recreëren en een stille plek kunnen vinden is een issue. Daarbij hoort ook het welzijn van dieren in die natuurgebieden door toenemende geluidsoverlast. Enkele participanten geloven dat dieren wennen aan het geluid en hier geen overlast door ervaren.

Regionaal

- ♦ **Lelystad Airport.** In de gesprekken wordt argwaan geuit richting de rol van Schiphol in het openen van Lelystad Airport. Bepaalt Schiphol wat er met Lelystad Airport gebeurt? De angst bestaat dat Amsterdam steeds verder uitbreidt en dat Lelystad straks onderdeel is van de grote 'hub' Amsterdam. *"Lelystad heeft al een paar keer een start gehad. Nu wordt het er doorheen gedrukt omdat Schiphol het wil."*
- ♦ **Groene energieopwekking door windmolens.** In de regio Lelystad staan veel windmolenparken die door de uitbreidende luchtvaart in onzekerheid zitten. Windmolens en vliegroutes zitten elkaar in de weg. Men vraagt zich af wat dit betekent voor de veiligheid van het vliegverkeer. *"Er zijn plannen voor nieuwe windparken, dus voor een aantal kleinere komen grotere in de plaats. En met al dat geschuif met de routes hebben veel ontwikkelaars heel lang in onzekerheid gezeten en moesten ook allerlei plannen aangepast worden."*
- ♦ **Militaire luchtvaart.** Er wordt overlast ervaren door militaire luchtvaart, met name geluidshinder door laag overvliegende straaljagers.
- ♦ **Regelgeving buiten de gewone luchthavens.** Voor een helikopter landing heb je op dit moment te maken met verschillende instanties: provincies, gemeentes en andere organisaties. Dat zou veel makkelijker moeten gaan, bijvoorbeeld door te decentraliseren en ambtelijke druk te verminderen.
- ♦ **Herindeling luchtruim.**
 - ♦ De ruimte in het luchtruim voor general aviation (niet-commerciële en niet-militaire luchtvaart) is in het geding. Zij krijgen minder ruimte om goed te kunnen trainen.
 - ♦ Veel participanten denken dat het vliegverkeer over de Veluwe en in de polder over het algemeen lager gaat vliegen dan luchtvaart-technisch gezien zou moeten. *"Doordat de grote luchtvaart naar Lelystad komt komen wij echt in het gedrang. Als vliegschool hebben we echt problemen en we zijn met LVNL in gevecht om onze oefengebieden te verdedigen. Omdat straks om de zoveel minuten een Boeing uit Barcelona of Gran Canaria komt. Er is eigenlijk geen andere plek in Nederland waar we goed kunnen trainen met kleine vliegtuigen en helikopters."*
- ♦ **Laagvliegen.** Vluchten van en naar Lelystad Airport moeten onder de routes van Schiphol vliegen. Dit leidt tot laagvliegen, hetgeen meer geluidsoverlast veroorzaakt.
- ♦ **Verdwijnen (biologische) landbouwbedrijven.** Werkgelegenheid en regionale bedrijvigheid dreigt te verdwijnen. Met name biologische landbouwbedrijven vertrekken door vervuiling van de lucht en lekkend antivries uit vliegtuigen. *"We hebben heel veel biologische boeren en ik vraag me dan af hoe je dan nog een biologische boer kunt zijn."*
- ♦ **Verdwijnen werkgelegenheid in recreatie en horeca.** Werkgelegenheid in recreatie en horeca zal afnemen als er iedere keer vliegtuigen over recreatiegebieden gaan vliegen.

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Onderbetaling en te kort aan vliegtuigpersoneel.** Participanten noemen onderbetaling van vliegtuigpersoneel en een tekort aan piloten als actueel probleem in luchtvaart.
- ♦ **Onwetendheid.**
 - ♦ Mensen hebben te weinig juiste informatie over effecten van bijvoorbeeld fijnstof op gezondheid. Hierdoor weet men niet goed waar men aan toe is en dit maakt mensen onzeker en ongerust.
 - ♦ Daarnaast weet met niet goed hoeveel overlast men gaat ervaren van Lelystad Airport. *"Je weet niet wat je te wachten staat. Je hebt het niet ervaren. Het plan is er en wordt uitgewerkt. Je komt in een situatie die er nog niet was. Het liefst wil je de huidige situatie zo lang mogelijk vasthouden."*
- ♦ **Schuldgevoel over vliegen.** Sommige mensen geven aan zich schuldig te voelen over vliegen.
- ♦ **Verschil arm vs. rijk.** Het duurder maken van vliegtickets zal een verschil gaan veroorzaken tussen arm en rijk. Niet alleen de minst bedeelden zullen niet meer kunnen vliegen, maar ook de middengroep in de samenleving zal worden geraakt door een dergelijke maatregel. *"Als je vliegen duurder maakt door accijns en btw te heffen op het ticket en maatschappijen gaat aanspreken op de CO2, dan worden de mindere mensen in deze samenleving te kort gedaan. Die mensen hebben juist meer behoefte aan vakantie en ontspanning. Ik ben bang dat de onderkant van de samenleving de klos is. Die komt niet meer aan vliegen toe. Dat is te duur."*

5. Belangen

Economie

- ♦ **Economisch belang luchtvaartmaatschappijen.** Het economische belang van luchtvaartmaatschappijen wordt door de overheid soms (te) zwaar meegewogen in beslissingen.
- ♦ **Regionale economische groei en goed vestigingsklimaat.** Participanten denken dat vestiging van een luchthaven kan leiden tot economische groei bij aanpalende industrieën. Het kan bijdragen aan een goed vestigingsklimaat en creëert banen in de regio. *"Als ik zie hoeveel bedrijven er naar Lelystad zijn toegekomen alleen al op de toezegging dat het vliegveld opengaat dan levert het een veel bredere economische meerwaarde op. Niet alleen voor Lelystad."*
- ♦ **Inkomen verdienen uit luchtvaart.** Sommige participanten verdienen hun inkomen in de luchtvaartsector.
- ♦ **Internationale verbondenheid.**
 - ♦ De luchtvaart zorgt ervoor dat we internationaal verbonden kunnen zijn en zaken kunnen doen in het buitenland. Ondanks het feit dat een deel van het internationale contact tegenwoordig op afstand kan, is voor sommige afspraken face to face contact noodzakelijk.
 - ♦ Schiphol wordt gezien als een belangrijke 'hub' in het internationaal vliegverkeer door de vele transfervluchten.
- ♦ **Opleidingen in de luchtvaart.** Het belang van general aviation is het opleiden van vliegers. Dit is volgens hen ook van belang voor de aanwas van nieuwe vliegers voor de grote luchtvaart. *"Vergeet je general aviation niet want ze hebben echt een groot belang ook voor de grote luchtvaart. Alle jongens die op de grote toestellen vliegen die beginnen klein."*
- ♦ **Pakkettransport.** Internationaal vervoer van goederen gaat vaak door de lucht.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ **Beperken van geluidshinder en uitstoot.** Mensen hebben een persoonlijk belang bij het beperken van geluidshinder en uitstoot om nadelige gevolgen voor hun gezondheid te voorkomen.

Klimaat en milieu

- ♦ **Jongere generaties.** Per generatie wordt anders aangekeken tegen het belang van het klimaat. Voor de oudere generatie is duurzaamheid niet zo vanzelfsprekend. De jongere generatie groeit op met de vanzelfsprekendheid van duurzaamheid. Daar tegenover staat dat ze ook dankbaar gebruik maken van de vele mogelijkheden die er zijn, zoals gemakkelijk in het vliegtuig kunnen stappen. *"Duurzaamheid is voor de generatie van onze ouders een ver-van-mijn-bedshow, voor mijn generatie is het een onderdeel van ondernemen, voor de generatie na ons is het een no-brainer, het is voor hen raar als je het niet duurzaam doet"*

Recreatie

- ♦ **Recreatiemogelijkheden in natuur en stiltegebieden.** De mogelijkheid van aantrekkelijk recreëren in natuurgebieden en stiltegebieden is van groot belang.
- ♦ **Recreatieve luchtvaart.** Er moet in het luchtruim voldoende ruimte blijven voor general aviation, waaronder helikoptervluchten, zweefvliegen en parachutesprongen.

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Interesse in luchtvaart.** Sommige mensen hebben er plezier in om zich te verdiepen in luchtvaart en genieten ook van het overkomen van vliegtuigen.
- ♦ **Internationale verbondenheid.**
 - ♦ Luchtvaart maakt persoonlijk contact over heel de wereld mogelijk, zowel zakelijk als het contact met vrienden, familie en kennissen.
 - ♦ Daarnaast leren we door vliegen makkelijker andere culturen en gewoonten kennen. Dit draagt volgens hen bij aan een stabiele situatie in de samenleving. *"Net waren weer de Invictous Games in Australië, de sporters die reizen, gedachtengoed wat de wereld over gaat, watermanagement. Het heeft een economische kant maar ook een verbindende kant van mensen die familieleden opzoeken in Australië of in Amerika. Dat wordt ook nog wel onderbelicht."*
- ♦ **Vakantie.** Participanten geven aan dat luchtvaart het voor hen mogelijk maakt om op een snelle en goedkope manier naar een bestemming te gaan voor vakantie waar ze lekker kunnen ontspannen.
- ♦ **Recreatieve luchtvaart verbindt.** Luchtvaart, zoals zweefvliegen, is voor sommige mensen hun hobby waar ze ook hun sociale contacten vandaan halen.
- ♦ **We kunnen niet meer zonder vliegen.** We zijn afhankelijk geworden van de mogelijkheid om te vliegen. We weten dat het kan en dat maakt het lastig om het minder te doen. *"De wereld is gewend aan heel makkelijk ergens naartoe vliegen."*

6. Participatie

Belangrijke voorwaarden voor participatie

- ♦ **Duidelijke informatie.** Zorg bij het voeren van een discussie over luchtvaart dat de juiste feiten en kennis op tafel liggen en dat iedereen hiervan op de hoogte is. *"Wat ik heel sterk merk in die gesprekken is dat we met elkaar allerlei dingen roepen maar de feiten ontbreken. Het is belangrijk om de feiten weer terug te krijgen in de discussie. Dat maakt de discussie zuiverder."*
- ♦ **Goede, eerlijke en continue communicatie.** De overheid moet transparant zijn in de communicatie. Eerlijkheid en openheid wordt ook belangrijk gevonden in het delen van feiten en kennis. Men wil ook continue op de hoogte gehouden worden van afwegingen die gemaakt worden en in hoeverre de stem van de burger meegenomen is in de overwegingen.
- ♦ **Stem van burgers meenemen in plan- en besluitvorming.** Participatie moet vroegtijdig op gang komen; niet pas wanneer de besluiten door de overheid al min of meer vaststaan. Dat is geen participatie. *"De burger wil inzicht in wat er met zijn/haar stem gedaan wordt en ziet dit graag terug in de plan- en besluitvorming."*
- ♦ **Betrek alle belangen in discussie over luchtvaart.**
 - ♦ Belangen(organisaties) die volgens de participanten betrokken moeten worden in de discussie rondom luchtvaart zijn o.a.: AOPA, KNVVL, de Naca, general aviation, burgers, experts, provincies, gemeenten, bedrijfsleven, omgevingsraad en KROL.
 - ♦ Ook midden- en voorstanders voor luchtvaart moeten een stem krijgen, niet alleen de mensen die het hardste roepen dat ze tegen zijn. Ook 'out of the box' betrekken van mensen die normaal niet komen naar een dergelijke gesprekstafel moet meer gebeuren, zoals mensen met een niet Nederlandse achtergrond en laaggeletterden. *"Maar wat ik wel belangrijk vind is hoe krijg je de voorstanders aan tafel? Tegenstanders zijn gemotiveerd en hebben een reden om er te gaan zitten. Hoe krijgen de voorstanders en middenstanders een geluid, een stem."*
- ♦ **Belangen van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens niet laten overheersen.** Het motiveert burgers niet om te participeren als zij het gevoel hebben dat de luchtvaartmaatschappijen en luchthavens met hun economische belangen toch een laatste stem hebben in besluitvorming. *"Maar uiteindelijk gaan de belangen van Schiphol veel zwaarder wegen. Dat kan ik nu al voorspellen. (...) Dat noem ik geschiphold worden."*

- ♦ **Houd het dicht bij de mensen.** Zorg dat de discussie over luchtvaart gevoerd wordt op de plek waar effecten zichtbaar zijn en waar het om draait: dicht bij de mensen. *"Participatie kun je willen, maar dat lukt pas als het in de achtertuin speelt."*
- ♦ **Vertrouwen in de overheid.** Er is vertrouwen nodig in de overheid om participatie mogelijk te maken. Op dit moment geeft het merendeel van de participanten aan geen vertrouwen te hebben in de overheid.
- ♦ **Participatie is niet alles.** Enkele deelnemers vinden dat we niet alles over zouden moeten laten aan participatie. *"Je moet je afvragen in hoeverre je als overheid je beleid gaat maken op basis van participatie. (...) Uiteindelijk hebben we wel onze autonomie aan zo'n ministerie afgestaan. (...) Als we alles via participatie regelen dan komen we als land helemaal nergens."*

Efficiënte werkvormen voor participatie die genoemd worden

- ♦ **Regionale gesprekstafels in kleine groepen.** Zorg voor gesprekken zoals deze gesprekstafels, waar voldoende ruimte is voor discussie in klein comité, mensen elkaars meningen kunnen horen en in vertrouwen kunnen discussiëren over luchtvaart. Voer de discussie in kleine groepen. Dit geeft de gelegenheid om meer concreet onderwerpen te behandelen en mensen écht naar elkaar te laten luisteren.
- ♦ **Kaart intekenen met routes.** Met elkaar om tafel gaan zitten en gezamenlijk de routes intekenen op de kaart. Inzichtelijk maken van conceptroutes maakt de discussie tastbaarder.
- ♦ **Bijeenkomsten bedrijvenkringen.** Organiseer bijeenkomst binnen bedrijvenkringen om mee te praten over luchtvaart.
- ♦ **Enquêtes.** Enquêtes die voldoende ruimte geven om genuanceerde antwoorden te geven.
- ♦ **Huis aan huis bladen.** Informatie over luchtvaartontwikkelingen communiceren via huis-aan-huisbladen in de regio's waar het om gaat.
- ♦ **Maak één vindplek voor informatie.** Zorg ervoor dat er één vindplek is met alle informatie over de luchtvaartontwikkelingen en onderzoeken, bijvoorbeeld op internet.

7. Dilemma's in de gesprekken

Dilemma 1: Vliegen over stedelijk gebied vs. vliegen over dunbevolkt gebied

Argumenten voor vliegen over stedelijk gebied:

- ♦ Wegvallen van geluidsoverlast door omgevingsgeluid. In dunbevolkt gebied valt geluid door vliegverkeer meer op dan in stedelijk gebied. *"Dunbevolkte gebieden zijn de stiltegebieden waar iedereen naar toe trekt die van stilte houdt. In dichtbevolkte gebieden hebben mensen veel overlast maar die hebben ze al. Er is al omgevingsgeluid. Overdag hoor je de vliegtuigen niet. 's Nachts hoor je de vliegtuigen wel omdat het stil is."*
- ♦ Impact van luchtvaart zichtbaar maken door juist te vliegen over dichtbevolkte gebieden.
- ♦ Zo min mogelijk overlast creëren voor zo min mogelijk mensen is volgens de participanten een reden om over dichtbevolkt gebied te vliegen. Hinder wordt volgens hen op deze manier beperkt tot een concentratiepunt.
- ♦ Natuur- en stiltegebied behouden en overlast op deze plekken zoveel mogelijk beperken om het aantrekkelijk te houden voor recreatie en leefgebied van dieren te bewaken.

Argumenten voor vliegen over dunbevolkt gebied:

- ♦ Het brengt minder veiligheidsrisico's met zich mee bij een calamiteit.
- ♦ Sommige participanten denken dat overlast op natuur en dieren wordt overschat en dat we daarom gerust over dunbevolkt (natuurgebied) kunnen vliegen.
- ♦ Volgens sommige participanten is er de mogelijkheden om andere routes te maken over dunbevolkte gebieden zoals het IJsselmeer en boven zee.

Dilemma 2: Vliegen concentreren vs. vliegen spreiden

Argumenten voor concentreren:

- ◆ Economische waarde van een geconcentreerde luchthaven als mainportfunctie.
- ◆ Concentratie in de Noordzee: Luchthaven in zee.
- ◆ Sommigen geven aan voor concentreren te zijn, zo lang zij zelf geen overlast ervaren van deze concentratie: concentreren, maar niet waar men zelf woont (NIMBY).
- ◆ Stiltegebied behouden voor mensen die rust willen. Zo blijven plekken zonder vliegverkeer behouden. *"Het zou jammer zijn als het nergens meer rustig/stil is. Dan worden we echt een grote stad met een paar parken. Dan ga je vliegen om naar de rust te kunnen."*

Argumenten voor spreiden:

- ◆ Sommige mensen zien liever dat het vliegverkeer verder verspreid wordt, omdat zij denken dat hun woning onder de aanvliegroute van een luchthaven minder waard wordt bij meer concentratie.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ◆ Andere vervoersmiddelen (op de grond) moeten ook concentreren of verspreiden.
- ◆ Sommige participanten vinden dat het aantal concentratiepunten (aantal luchthavens) moet worden meegenomen in de keuze voor concentreren of verspreiden. Net als de focus die wordt aangebracht op de luchthavens. Zo hoeft volgens hen vrachtverkeer niet worden verspreid als er maar één luchthaven focust op vrachtverkeer. *"Moeten we luchtvracht op Schiphol houden? Of verplaatsen naar Groningen of Maastricht. Dus luchthavens indelen op functie? Maastricht vracht, Schiphol intercontinentaal, andere regionale luchthavens voor Europees vliegen."*
- ◆ Veel deelnemers wil zo min mogelijk overlast creëren voor zo min mogelijk mensen. Men heeft echter verschillende opvattingen over of dit gerealiseerd kan worden door te spreiden of te concentreren. *"Het is eigenlijk asociaal. Je verdeelt de ellende over veel meer mensen en daar neem ik het voor op. Naast de vliegbewegingen van Schiphol komen de vliegbewegingen van Lelystad. Over welke deel praten we dan? Gaan we voor dat kleine deeltje, het grote deel van Nederland belasten? Dat is niet sociaal richting de medemens. Dus concentreren."*

Dilemma 3:

Zo kort mogelijke routes (minder CO2) vs. zo stil mogelijke routes (minder geluid)

Argumenten voor kortste route (minder CO2-uitstoot):

- ◆ Volgens sommige participanten is de impact die CO2 heeft op de klimaatverandering erg groot en zij kiezen daarom voor minder CO2-uitstoot.
- ◆ Een aantal participanten kiest voor het reduceren van CO2-uitstoot, maar zouden voor reduceren van geluidsoverlast kiezen als zij zelf geluidsoverlast zouden ervaren (NIMBY). *"Dat is een lastig dilemma, het hangt er heel erg vanaf aan wie je het vraagt. Ik denk dat iedereen tegen CO2-uitstoot is behalve als het boven mijn huis is."*

Argumenten voor stilste routes (minder geluid):

- ◆ Men maakt een afweging tussen effecten die direct voelbaar zijn (geluidsoverlast) en die niet direct voelbaar zijn (consequenties van CO2-uitstoot pas voelbaar op de lange termijn). *"De meerderheid van onze leden kiest voor verminderen van geluid. CO2-uitstoot merk je minder, misschien pas over 20 jaar. Het directe verband is minder. Geluid is onmiddellijk merkbaar."* *"CO2-uitstoot. Dat is meer de duurzame oplossing. Geluid is lokaal en tijdelijk. CO2 is voor altijd."*
- ◆ Mensen die veel last te hebben van geluidshinder en hierdoor gezondheidsconsequenties ervaren, zoals hartritmestoornissen en stress, kiezen voor zo stil mogelijke routes.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ◆ Sommige deelnemers zien veel innovatiemogelijkheden in het verminderen van CO₂-uitstoot en geluidshinder en vinden dat hierin geïnvesteerd moet worden.

8. Keuzes voor het kabinet en mogelijke maatregelen

Herindeling luchtruim

- ◆ Eerst herindeling, daarna de rest
- ◆ Op een enkeling na, zien de participanten graag dat de overheid eerst een besluit neemt over de herindeling van het luchtruim, alvorens over te gaan naar andere veranderingen rondom luchtvaart. *"Herindeling van de vliegroutes heeft absolute prioriteit voordat verdere ontwikkeling van de luchtvaart mogelijk is."*
- ◆ Kijk bij andere landen hoe zij het luchtruim hebben ingedeeld en leer hiervan, bijvoorbeeld naar hoe Duitsland zijn luchthavens geconcentreerd heeft.
- ◆ Zorg voor voldoende ruimte voor general aviation in het luchtruim
- ◆ Zorg voor voldoende ruimte voor militaire luchtvaart in het luchtruim met zo min mogelijk geluidsoverlast op de grond.
- ◆ Spreiden vs. concentreren. De helft van de participanten kiest voor spreiden en de andere helft voor concentreren.

Internationale samenwerking

- ◆ Zoek de internationale samenwerking op om economische en klimaatmaatregelen door te voeren in de luchtvaart. Voorkom hiermee dat de Nederlandse concurrentiepositie t.o.v. andere landen verslechterd.

Regelgeving

- ◆ Zorg voor gelijke regelgeving voor luchtvaart op internationaal niveau en op nationaal niveau (o.a. tussen provincies).
- ◆ Formuleer een visie met daarin luchtvaart als onderdeel van een integrale benadering van mobiliteit, met focus op de toekomst. *"Je moet groter denken dan alleen vliegen, meer totaal transport/mobiliteit."*

Alternatieve vervoersmodaliteiten

- ◆ Zorg voor een gelijk speelveld tussen verschillende vervoersmodaliteiten door geen uitzondering te maken voor luchtvaart in regelgeving en economische maatregelen. *"Concurrentie tussen vliegen en andere vormen van openbaar vervoer op gelijk 'level' krijgen."*
- ◆ Stimuleer andere vervoersmodaliteiten, met name de trein. Bijvoorbeeld door investeringen in de HSL. Ook kan gedacht worden aan stimuleren van trein binnen een bepaalde afstand (1.000 / 1.500 km). Zorg ook voor gelijkwaardigheid in regelgeving voor luchtvaart en andere vervoersmodaliteiten.

Lelystad Airport

- ◆ Openen Lelystad (voor of na herindeling luchtruim). Het merendeel van de participanten vindt dat er gewacht moet worden met het openen van Lelystad tot na de herindeling van het luchtruim.
- ◆ Focus van de luchthaven Lelystad bepalen: in hoeverre gaat Lelystad vakantievluchten van Schiphol overnemen?

Alternatieve stijging- en landingsmethoden

- ◆ Breng alternatieve en modernere stijgings- en landingsmethoden in kaart waardoor er sneller gestegen en geland kan worden.

Hoog- en laagvliegen

- ◆ Zo snel mogelijk hoog vliegen heeft de voorkeur.
- ◆ Zoek de balans tussen baten en lasten.
- ◆ Vind een balans tussen de economische motor die de luchtvaart is en de gevolgen voor de leefomgeving en maatschappelijk draagvlak.

Besluitvorming

- ◆ Neem adequate besluiten, het liefst zo snel mogelijk. Besluit op basis van feiten en niet op basis van emoties. Houdt vast aan besluiten.

Groei

- ◆ Bevriezen of uitbreiden aantal vliegbewegingen
- ◆ Bepaal de grens van groeien en in hoeverre Nederland meegaat met de internationale groei en de impact die dit heeft op het klimaat.

Focus aanbrengen op luchthavens

- ◆ Introduceer selectiviteit en maak luchthavens specifiek (vracht, vakantie etc.)

Gezondheid

- ◆ Balans in overlast, zo min mogelijk hinder
- ◆ Neem geluidsmaatregelen: alleen nog maar vliegen met moderne vliegtuigen, vliegtuigen sneller laten stijgen en dalen, controleren op de naleving van geluidsafspraken door meten, huizen onder de aanvliegroutes isoleren,
- ◆ Behoud leefbaarheid en welzijn burgers.

Stimuleer innovatie en de versnelling van verduurzaming in de luchtvaartsector

- ◆ *"Investeren in innovatie. Daar kan de overheid meer grip op hebben. Bijvoorbeeld door belastinggeld op vliegen te investeren in nieuwe luchtvaarttechnologie. Dat geeft een positieve stimulans."*
- ◆ Zorg voor alternatieve mogelijkheden (schoner en stiller) voor het taxiën van vliegtuigen.

Klimaat

- ◆ Klimaatmaatregelen die genoemd worden zijn o.a.: accijns, btw, CO2-compensatie, compensatieregeling gelden voor regio's die overlast ervaren, gebruikers van vliegtuigen informeren over consequenties van vliegen, keurmerken voor luchtvaartmaatschappijen, prijzen korte afstanden, hogere ticketprijs, vliegtaks en vervuiler betaalt principe.

Behoud van natuur en stiltegebieden

- ◆ Conformeer luchtvaart aan internationale klimaatafspraken zoals het klimaatakkoord van Parijs.

Luchthaven in zee

- ◆ Een aantal participanten zien een Luchthaven in zee als een goede oplossing voor de toename in het aantal vliegbewegingen en mogelijkheid om luchtverkeer te concentreren.
- ◆ Creëer meer bewustwording over impact van vliegen

Bijlage 4.6

Locatierapport Haarlem

Locatierapport Luchtvaartgesprek Haarlem 5 november 2018

1. Inleiding

Voor u ligt de samenvatting van de gesprekstafels tijdens het 'Luchtvaartgesprek Haarlem'. Bezoekers werden verdeeld over gesprekstafels met een gespreksleider en een notulist. Per gesprekstafel van ca 5 – 8 personen is een verslag gemaakt. Dit locatierapport brengt de inzichten van al deze tafels in Haarlem samen. Dit locatierapport is als volgt opgebouwd:

- ◆ Korte tekst over 'wat opvalt in Haarlem'
- ◆ De grootste zorgen van deelnemers
- ◆ De issues die zijn genoemd per thema
- ◆ De belangen die zijn genoemd per thema
- ◆ Wensen en vormen voor participatie
- ◆ Dilemma's
- ◆ Keuzes voor het kabinet en maatregelen.

Onder dit laatste kopje zijn ook de punten opgenomen die mensen op de kaartjes 'Beste Cora' hebben opgeschreven. De maatregelen en kennisvragen die opkwamen tijdens de gesprekken zijn voor alle locaties in het eindrapport samengevoegd in één tabel.

Aantal gesprekstafels:	12
Totaal aantal aanwezigen:	81
Samenstelling:	
Bewoners:	34
Overheid:	10
Bedrijven:	11
Maatschappelijke organisaties:	8
Luchtruimgebruikers:	6
Overig:	12



2. Wat opvalt in Haarlem

In Haarlem was de opkomst hoog. De deelnemers waren betrokken, scherp in het gesprek, boos, (genuanceerd) kritisch en met zeer grote feitenkennis. Belangrijk gespreksonderwerp was de spanning die zit tussen de luchtvaart en maatschappelijke activiteiten op de grond. Daarbij kwamen met name de hinder in woningen, de infrastructuur rondom Schiphol en het gebrek aan ruimte voor nieuwbouw aan de orde.

Het wantrouwen is hoog. Mensen menen bijvoorbeeld dat de gebruikte rekenmethodes niet kloppen. *"Cijfers liegen niet, maar leugenaars cijferen wel."*

Issues en belangen

Werkgelegenheid en het Nederlandse vestigingsklimaat worden als belang genoemd, maar gelijktijdig wordt gewaarschuwd voor economische overwaardering van de luchtvaart. Internationale concurrentie staat naast de oneerlijke concurrentie die andere vervoersmodaliteiten ondervinden. Naast deze economische belangen en issues plaatsen deelnemers het welzijn van de burgers. Fijnstof, geluid, veiligheid hebben daar een grote invloed op. Ook leggen deelnemers een link met de stijging van de zorgkosten.

Een speciaal belang wordt toegedicht aan de toekomstige generaties. Ook die hebben recht op welzijn en een leefbare wereld.

Regionale kwesties

Als meest gevoelige regionale kwestie komt de overlast naar voren die mensen ervaren terwijl ze buiten de aangemerkte geluidscontouren wonen. Dit wordt direct in verband gebracht met de keuze om rekenmodellen te gebruiken in plaats van geluidsmetingen.

De luchtvaart staat op gespannen voet met wonen en mobiliteit in deze regio. Enerzijds is er onvoldoende ruimte voor nieuwbouw en neemt de overlast door het 'grondverkeer' toe. Anderzijds krijgen mensen die in de regio komen wonen contracten voorgelegd waarin staat dat ze niet mogen klagen over de overlast door het vliegverkeer. Wat ook speelt is het feit dat mensen die last hebben van de luchtvaart geen compensatie krijgen voor deze overlast.

Participatie

Het wantrouwen ten opzichte van de overheid is enorm bij de deelnemers in Den Haag. Over de luchtvaartgesprekken zijn ze desondanks relatief positief. Er wordt in ieder geval naar de mensen geluisterd. Wel is men bang dat hun mening en belang door een middeling van alle bijdragen tijdens de gesprekken zal verdwijnen.

3. Grootste zorgen

Economie

- ♦ Participanten spreken zorgen uit over het overdreven economisch belang van luchtvaart ten opzichte van de economische schade die deze aan andere sectoren toebrengt.
- ♦ Zorgen zijn er over het almaar doorgroeien van de luchtvaart in Nederland. Schiphol is vol, we zijn aan het dichtgroeien.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ Er bestaan zorgen over de invloed die luchtvaart heeft op de gezondheid van mensen. *"Er komen miljoenen kinderen met astma de komende 10 jaar in Nederland te wonen o.a. door gevolgen van luchtvaart."*
- ♦ **Geluidsoverlast.** Geluidsoverlast die de luchtvaart meebrengt is punt van zorg. Het gaat in Haarlem in de meeste gevallen over overlast door Schiphol. Andere zorg is de geluidsoverlast die de luchtvaart veroorzaakt buiten de afgesproken contouren van Schiphol.
- ♦ **Fijnstof en ultrafijnstof.** Zorgen bestaan over wat de gevolgen zijn van fijnstof en ultrafijnstof op de gezondheid van burgers.
- ♦ **Toekomst kinderen/kleinkinderen.** Er bestaan zorgen over de invloed van luchtvaart op de gezondheid van (toekomstige) kinderen en kleinkinderen van de aanwezigen.

Klimaat en milieu

- ♦ De invloed van de CO₂-uitstoot door de luchtvaart op de klimaatverandering baart zorgen.

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Laagvliegroutes.** Zorgen zijn er over te lage uit- en aanvliegroutes vanuit Schiphol, waardoor men zich onveilig voelt.
- ♦ **Woningbouw.** Participanten spreken hun zorg uit over de bouw van nieuwe wijken rondom Schiphol waar kopers een contract moeten tekenen om niet te klagen. *"De mensen worden onder druk gezet. Als je een huis koopt, moet je ook een contract tekenen om niet te klagen."*
- ♦ **Infrastructuur.** Zorgen zijn er over de infrastructuur rondom luchthavens. De groei en drukte op de weg zorgen voor problemen en beïnvloeden de leefbaarheid van burgers in Nederland. *"Ik woon tegen Schiphol aan en wat je daar ziet ontstaan, zijn allemaal blikvelden en dat zijn allemaal auto's. Gewoon een horizon van auto's. Dat komt ook doordat Schiphol aantrekt."*
- ♦ **Verstoorde nachtrust.** Aanwezigen maken zich zorgen over de overlast die wordt veroorzaakt door luchtvaart, met name door nachtvluchten.

Regionaal

- ♦ Zorgen om het milieu in de omgeving die mogelijk wordt aangetast door luchtvaart.
- ♦ Regionaal bestaat de zorg dat de huidige rekenmethodes waar mee wordt gewerkt, niet meer kloppen.

4. Issues

Economie

- ♦ **Concurrentie binnen Europa op luchtvaart.** Concurrentie binnen Europa op luchtvaart is een issue. Een klein verschil in prijs beïnvloedt de keuze van mensen al om een ticket buiten Nederland te boeken, ongeacht dat het wellicht een langere reistijd naar de luchthaven toe veroorzaakt. *"Ik hoor mensen die rijden met de auto zonder problemen naar Weese, ze reizen naar Brussel-Zuid om twee tientjes te besparen."*
- ♦ **Luchtvaart heeft grens bereikt.** De ambitie van de overheid en de luchtvaartmaatschappijen om de luchtvaart continu te laten groeien is een issue. Participanten zijn van mening dat de luchtvaart in Nederland zijn grenzen heeft bereikt en niet meer verder kan groeien. *"Ik ben groot tegenstander van groei, want het moet met 500.000 vluchten in een klein land voldoende zijn."*
- ♦ **Dragen innovaties bij aan de oplossing van de problematiek in de luchtvaart?**
 - ♦ Als in de toekomst vliegtuigen stiller vliegen, zorgt dat er weer voor dat er meer vliegtuigen kunnen vliegen. Uiteindelijk wordt het dan toch niet stiller.

- ◆ Investerings in vliegende auto's zal uiteindelijk weinig gaan opleveren.
- ◆ Op de innovatieve ontwikkeling van drones is veel kritiek, vooral op de veiligheid ervan en het geluid dat het met zich meebrengt. *"De vliegende auto, een duur apparaat waar je weinig mee kan. Je mag alleen opstijgen op een vliegveld. Het is meer een gadget. Ik geloof niet dat daar toekomst in zit."*
- ◆ **Luchtvaart is niet de motor van de economie.** Luchtvaart is belangrijk voor de Nederlandse economie, maar niet de sector waar het meeste geld mee wordt verdiend. Dit wordt vaak verondersteld, maar is een overschatting.
- ◆ **Onerlijke concurrentie tussen vervoersmodaliteiten.**
 - ◆ Door de prijsstelling bestaat er een oneerlijke concurrentie tussen vliegen en treinreizen.
 - ◆ Vliegen is vaak het aantrekkelijkste vervoersmiddel om van A naar B te komen, maar niet de meest duurzame manier. *"Ga eens met trein naar Londen; dat is vreselijk kostbaar. Dat is geen vergelijking met vliegen."*
 - ◆ Ander verschil tussen vliegen en andere modaliteiten is dat innovaties op treinverbindingen en andere alternatief vervoer achter blijven, terwijl hier juist op ingespeeld zou moeten worden om vliegen te verminderen.
- ◆ **Prijs van vliegen.** De prijs van vliegen is te laag, waardoor iedereen blijft vliegen. Vreemd dat er geen accijns zit op kerosine, geen BTW op tickets etc.
- ◆ **Weinig toegevoegde waarde van toeristen- en transfervluchten.** Toeristen die naar Spanje vliegen of mensen die alleen een overstap op Schiphol hebben en daarna doorvliegen, zijn van weinig toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie maar veroorzaken wel overlast. *"Alle toeristen die naar Spanje gaan of verder weg, dat kost alleen maar geld. Alle toeristen die op transfer zijn via Amsterdam naar nog verder weg, daar hebben we, los van de bagage-afhandelaar, niets aan. Dat kost alleen lawaai en uitstoot. Laten we nu eens iets kritischer zijn."*
- ◆ **Handhaving.** Overheid moet sterker handhaven op de bestaande regels. Daarnaast met (nieuw) beleid ingrijpen op de issues die spelen rondom luchtvaart.

Gezondheid en leefbaarheid

- ◆ **(Ultra)fijnstof.** Uitstoot van (ultra)fijnstof door de luchtvaart veroorzaakt problemen. Aan de ene kant problemen voor de gezondheid, zoals astmatische gevolgen. Aan de andere kant vuil rondom het huis en stank. Men is niet op de hoogte van concrete en harde feiten over de gevolgen van fijnstof op de gezondheid. *"Ik heb erg last van allergie, ben ook carapatiënt. Toen ik dacht: ik kan even naar buiten, ben ik niet naar buiten gegaan omdat er elke twee minuten iets overheen kwam."*
- ◆ **Nachtvluchten.** Nachtvluchten onderbreken je slaap, waardoor je nachtrust wordt verstoord. Zelfs één vlucht verstoort je slaap al, je schrikt er wakker van. *"Vannacht ook om 03.45 uur. Toen kwam er weer een vlucht over, onbegrijpelijk. Ik word daar wakker van en schrik daarvan."*
- ◆ **Kosten voor de zorg.** Het is niet aantoonbaar, maar wel een grote kans dat gepaard aan de luchtvaart ook kosten voor het leveren van zorg zijn verbonden of kosten aan bijvoorbeeld ziekteverzuim van werknemers. *"We piepen dat gezondheidszorg duurder wordt, maar welk deel draagt de luchtvaart bij? Dat weten we niet. Dat kan ik ook niet in getallen uitdrukken, maar dat is wel een nadeel."*
- ◆ **Geluidsoverlast.** Luchtvaart gaat gepaard met geluidsoverlast. Een issue is dat geluidsoverlast vaak wordt veroorzaakt door laagvliegen, vaak voor lange afstanden.
- ◆ **Buiten de contouren.** Mensen werpen als issue op dat de overheid alleen actie onderneemt tegen overlast binnen de contouren, terwijl ook buiten de contouren geluidsoverlast wordt ervaren. *"Wij als burgers hebben de afgelopen jaren gemerkt, dat hetgeen is berekend niet klopt. Ik woon buiten de contouren, dus ik heb geen overlast: onzin. Honderd meter verder zou ik wel overlast hebben."*
- ◆ **Geluid niet als last ervaren.** Enkele deelnemers geven aan luchtvaart wel te horen, maar het niet als overlast te ervaren. Het is subjectief of je het een last vindt, of niet.

Klimaat en milieu

- ◆ **Verstoorde natuur.** Luchtvaart heeft ook een negatieve invloed op de natuur. Het verstoort dieren, er is een kaalslag aan vogels, en ook Natura2000 gebieden rondom luchthavens zijn de dupe van luchtvaart.

- ♦ **Klimaatproblemen wereldwijd.** Luchtvaart heeft invloed op het klimaat wereldwijd. Vliegtuigen die bijvoorbeeld niet in Nederland landen, komen wel over en hebben ook effect op het klimaat.
- ♦ **CO₂ uitstoot.** Luchtvaart is een grote industrie die veel CO₂ uitstoot, wat leidt tot klimaatverandering.
- ♦ **Luchtvaart niet meegenomen in klimaatakkoord.** Een issue dat vaak wordt aangehaald door aanwezigen is dat het vreemd is dat luchtvaart niet is meegenomen in het klimaatakkoord van Parijs en dat daarnaast alle andere sectoren alles op alles moeten zetten om de klimaatproblemen aan te pakken. *"Het is heel curieus dat we overal alle mogelijke moeilijke maatregelen nemen om klimaatproblemen aan te pakken, behalve voor de luchtvaart."*

Regionaal

- ♦ **Veiligheid.** De veiligheid is een regionaal issue. Veiligheid betreft het laag overvliegen van vliegtuigen, het toenemende aantal vluchten en veiligheid op hoe veilig geluidsoverlast is op de gezondheid van omwonenden. *"Mensen in Zuidoost wachten, echt wachten op een tweede Bijlmerramp."*
- ♦ **Schiphol.**
 - ♦ De meeste participanten die op enige manier overlast van luchtvaart ervaren, zien het als een issue veroorzaakt door Schiphol. Zo wordt de fout rondom de bouw van de Polderbaan aangehaald, waardoor ook de uitvliegroute van de Zwanenburgbaan aangepast moest worden en dit meer overlast heeft veroorzaakt.
 - ♦ Daarnaast wordt door omwonenden het handelen van Schiphol onbetrouwbaar genoemd. *"De MER verschijnt maar niet, omdat er constant gerotzooid wordt. Het vertrouwen in de MER is absoluut nul, omdat Schiphol net zo lang doorgaat tot erin staat wat voor hen economisch gunstig is."*
- ♦ **Recreatie.** Een issue dat speelt is dat nieuwe recreatieve activiteiten zoals Park21 en/of sportvelden gepland worden onder een uitvliegroute.
- ♦ **Overlast.**
 - ♦ Luchtvaart veroorzaakt veel overlast, vooral geluidsoverlast, door de hoogte waarop de vliegtuigen vliegen en door nachtvluchten. *"Ze gaan recht over De Kwakel, dus we ervaren meer herrie. Het zit me erg hoog, ik word er emotioneel van. Je kunt in het weekend niet uitslapen, mijn kinderen liggen 's avonds in bed met continu vliegtuigen over het dak."*
 - ♦ Naast het opstijgen, landen en het vliegen zelf, geeft luchtvaart op de grond ook veel overlast voor omwonenden. *"Met name grondlawai wordt zwaar onderschat. Dat is laagfrequent geluid, dat dendert letterlijk door je lichaam heen."*
- ♦ **Natuur.** Ook regionaal speelt de aantasting van de natuur door de luchtvaart.
- ♦ **Generatie overstijgende leefbaarheid.** Luchtvaart heeft invloed op de leefbaarheid van de huidige omwonenden, maar heeft ook invloed op de leefbaarheid voor toekomstige generaties. *"In Uithoorn hebben veel kinderen last van laag overvliegende vliegtuigen. Met name concentratieproblemen door continu geluid. Dit is een belangrijk aspect."*
- ♦ **Woonruimte/Woningbouw.** Het bouwen van nieuwe woonruimten rondom luchthavens zou niet geaccommodeerd moeten worden/kunnen groeien in dichtbevolkte gebieden. Tegelijkertijd is er vraag naar woningen in de Randstad die door de Schiphol niet gerealiseerd kan worden. Mensen willen graag wonen in de Randstad in verband met hun werk, maar er is een gebrek aan bouwlocaties. *"Er worden nieuwe huizen gebouwd in gebieden waar volgens de afspraken geen huizen gebouwd mogen worden. Iedereen is dolblij dat hij toch weer een plekje heeft om een huis neer te zetten. Daarmee breid je de kring van gestoorden verder uit."*
- ♦ **Kleine luchtvaart.**
 - ♦ De kleine luchtvaart wordt uit de regio verdrongen door de grote luchtvaart. Als partij voelen ze zich onvoldoende gehoord en serieus genomen.
 - ♦ Naast dat het effect heeft op het plezier, heeft het ook effect op de veiligheid van de kleine luchtvaart.

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Toegankelijkheid.** Deelnemers in Haarlem hebben verschillende meningen als het gaat om mogelijk verschil in toegankelijkheid van vliegen tussen verschillende sociale klassen. Aan de ene kant zijn mensen van mening dat het best weer een elitair vervoersmiddel

mag worden. Aan de andere kant vinden mensen dat vliegen voor iedereen toegankelijk moet zijn. *"Vliegen moet voor iedereen bereikbaar zijn. Als je vluchten duurder maakt, dan gaat een hele groep in Tweede Kamer klagen dat de gewone man, dan niet meer kan vliegen."* *"Vroeger was vliegen iets bijzonders en ging men hooguit eens per jaar met het vliegtuig weg. Nu het goedkoop is, wordt de drempel steeds lager en wordt gemakkelijk een aantal keren voor een weekendje weg gevlogen. Het zou goed zijn als vliegen weer bijzonder is."*

- ♦ **Mobiliteitsbehoefte.** Mensen hebben de behoefte om op reis te gaan, om de wereld te ontdekken en dus de mogelijkheid hebben om zichzelf naar verschillende plekken te begeven.
- ♦ **Machteloosheid.** Enkele deelnemers geven aan zich machteloos te voelen ten opzichte van de luchtvaart. *"Wat ook erg onhandig is, behalve dat het zo toeneemt en dat je er geen invloed op hebt, is dat het gewoon gebeurt. Zonder enige aankondiging, zonder enig overleg, boem. Nu zit je opeens in deze geluidszone."*
- ♦ **Bewoners krijgen geen compensatie.**
 - ♦ Deelnemers geven aan dat voor bestaande woningen, die last hebben van luchtvaart, iets van een compensatie door de overheid geregeld zou moeten worden.
 - ♦ Hinder luchtvaart gerelateerd verkeer
 - ♦ Naast dat het vliegen zelf, zorgt ook het verkeer op wegen en drukte in het openbaar vervoer voor overlast. *"Amsterdam-West zit ingeklemd tussen de Coentunnel, de A10 die redelijk druk is, de A4 die ook heel druk is en de A9. Dus we zitten in een soort kuip en daar bovenop komt het vliegverkeer. En er loopt nog een trein naar Schiphol."*

5. Belangen

Economie

- ♦ **Werkgelegenheid.** Luchtvaart zorgt voor werkgelegenheid in Nederland. Naast werkzaamheden in de luchtvaart zelf, zorgt het ook voor werkgelegenheid op de luchthavens. *"Er is zoveel indirecte werkgelegenheid in de regio. Dan heb ik het niet alleen over de regio Amsterdam, dat gaat veel verder. Vestigingsklimaat voor kantoren etc. Hele groepen mensen die indirect een baan vinden in de luchtvaartsector."*
- ♦ **Toerisme.** Toerisme is gelinkt aan de tickets en de uitgaven op de luchthavens en levert geld op voor de Nederlandse economie.
- ♦ **Bereikbaarheid.** De luchtvaart heeft ervoor gezorgd dat wij als Nederland interessant zijn als vestigingsgebied.
- ♦ **Internationale handel en bedrijvigheid.** Vliegverkeer heeft ervoor gezorgd dat internationale handel tussen landen mogelijk is. Dit heeft voor een groeiende economie in Nederland gezorgd. *"Er zijn Nederlandse telers in Afrika, die de bloemen een aantal keren per week naar de veiling versturen. Die vliegen met het lijnennetwerk van de KLM en anderen op Schiphol."* *"Het EMA (Europees Medicijnagentschap) dat uit London komt naar de Zuid-as, die hebben we alleen binnengehaald vanwege de luchthaven."*

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Verbeteren leefomgeving.** Als belang wordt genoemd dat de leefomgeving van omwonenden rondom Schiphol zou moeten worden aangepast.
- ♦ **Vakantie per vliegtuig.** Als sociaal belang wordt vakantie per vliegtuig aangehaald.
- ♦ **Relaties buitenland.** Het opzoeken van familieleden, relaties en dergelijke is door de komst van vliegen mogelijk gemaakt. *"Ik vind het heel belangrijk. Ik heb familie in Australië en vind het erg leuk om ze eens te zien. Daarvoor moet ik wel vliegen."*
- ♦ **Plezier.** Aan vliegen zit plezier verbonden, ook het plezier dat hobbyisten ervaren komt hier naar voren. *"Op dit moment is het zo dat ik ieder najaar naar Zuid-Spanje ga om de vogeltrek te bekijken. En dan ga ik met het vliegtuig."*
- ♦ **Ligging woning.** Stedelijke aantrekkingskracht, mensen willen graag in de Randstad wonen. Mede doordat je je dan dichterbij Schiphol bevindt.
- ♦ **Horizon verbreden.** Luchtvaart heeft ervoor gezorgd dat wij ons meer op internationaal gebied kunnen ontwikkelen en onze kennis kunnen verrijken. Je bent verbonden met de hele wereld. *"Ik vind het een verrijking van het leven dat je naar een ander deel van de wereld kan. Dat kan niet anders dan vliegen. Ik denk dat veel mensen daar tegenwoordig zo over denken. Het is een gegeven."*

Regionaal

- ♦ **Woningbouw.** Deelnemers hebben er belang bij dat er geen nieuwe woningen worden gebouwd in de gebieden rondom de luchthavens in de Randstad.
- ♦ **Vliegverkeer minderen op Schiphol.** Regionaal belang is dat deelnemers het aantal vliegbewegingen van Schiphol willen verminderen.
- ♦ **Kleine luchtvaart.** Als regionaal belang noemen deelnemers dat de kleine luchtvaart behouden moet blijven en dat daar ook ruimte voor beschikbaar is.

6. Participatie

Reactie over de huidige manier van participatie – tafelgesprekken

- ♦ Deelnemers vonden de onderlinge gesprekken met elkaar leuk en interessant. Ze geven aan dat er een goede sfeer onderling heerste en er naar elkaar geluisterd werd. Echter betwijfelen ze of er iets mee gedaan wordt en of het überhaupt een nuttige bijeenkomst was om over de luchtvaart te praten met elkaar. Ze zijn van mening dat hun stem wegvalt in de grote bron van informatie die in alle Provincies opgehaald gaat worden. *"Super leuk om het vanuit verschillende perspectief te horen. Interessant en leerzaam. Veel geleerd, maar of het persé nuttig is geweest dat mijn inbreng bij de minister komt, dat betwijfel ik."*
- ♦ **Puur stem laten horen.** Enkele deelnemers zijn ook alleen aanwezig bij de gesprekken om hun stem te laten horen. Ze zijn niet van mening dat er wat mee zal gaan gebeuren, maar als je niets doet ben je altijd verloren. *"We moeten ons woord laten horen. We weten bij voorbaat al dat we 'geschiphold' worden."*
- ♦ **Opmerkingen over de representatie van de tafels.** Men geef aan een aantal belanghebbende groepen te hebben gemist tijdens de tafelgesprekken: jongeren, luchtvaartvertegenwoordigers/-industrie zelf, mensen met gezondheidsproblemen, de groep van ongeborenen – er zou ook vanuit hun perspectief gekeken moeten worden. Ze zouden zich kunnen 'laten vertegenwoordigen' door iemand die zich daarin inleeft – econometristen, de 'echte' doorsnee – hier 1 vrouw en 6 man, bijna allemaal grijs – mensen van het ministerie, militairen, wetenschappers/specialisten.
- ♦ **Reactie op enkele vragen uit het script.** De dilemma's worden in de meeste gevallen niet goed ontvangen en als non-vragen beschouwd. Ook de vraag als 'hoe belangrijk is vliegen voor ons sociale leven?' is een voorbeeld van een vraag die mensen kinderachtig vinden.
- ♦ **Sceptische gevoelens onder burgers tegenover overheid.** In de gesprekken in Haarlem komt vaak naar voren dat burgers niet veel vertrouwen hebben in het handelen van de overheid. Er is nog maar weinig hoop dat de overheid goed zal ingrijpen op het probleem rondom de luchtvaart die door omwonenden wordt ervaren. *"Ze hebben allang in hun hoofd wat ze willen. Ze stellen niet de belangen van de luchtvaartsector gelijk aan de belangen van de bewoners of omwonenden. Wij zijn altijd in het nadeel."*
- ♦ **Wat de burgers vragen aan de overheid / het ministerie**
 - ♦ "Ik ga ervan uit dat de overheid mij beschermt op fijnstof gebied. Meer fijnstof is rechtstreeks gekoppeld aan meer doden. Die dimensie is niet zichtbaar of tastbaar, maar die is er wel. Hoe moeten we daar als burger mee om gaan."
 - ♦ "Fijn als mevrouw Van Nieuwenhuizen bij noorderwind op de koffie komt. Mensen in Den Haag hebben het over Schiphol in termen van herrie en overlast, maar ze weten niet wat het betekent. Ook niet wat de geur van kerosine is."
 - ♦ "Kijk op YouTube naar filmpje 'Vliegen over Lijnden'. Het is een registratie van diverse vliegtuigen die over ons huis vlogen, de hoogtes waarop en het geluidsniveau. Om te illustreren waar we het over hebben."
- ♦ **Plichten van de overheid.** De overheid heeft de taak om zorgplicht voor de burgers boven alle belangen te stellen. Daarnaast heeft de overheid ook de plicht om het klimaatprobleem te beheersen en de vervuiling die het oplevert aan de pakken.
- ♦ **Betrokken worden bij vervolgproces.** Deelnemers horen graag de vervolg stappen van het participatieplan en de uitkomsten die eruit zijn gekomen. Er moet duidelijk gemaakt worden wat de opbrengsten van deze avonden zijn en wat er mee gedaan gaat worden.
- ♦ **Mening over participatie in het algemeen.** Mening over participatie verschillen. Enkele deelnemers geven aan het een goed middel te vinden om iedereen die wilt de mogelijkheid te bieden om hun belangen naar voren te brengen.

- ♦ **Gebeurt niets met input.** Groot deel van de deelnemers geeft aan dat in veel gevallen wanneer er sprake is van participatie, ze het gevoel hebben dat er niets wordt gedaan met de input en informatie die op tafel komt.

Wat nodig is voor het behartigen van belangen

- ♦ **Vertrouwen.** Er heerst veel wantrouwen over de aanpak van de huidige politiek betreft luchtvaart. Dit komt onder meer doordat aanwezigen het gevoel hebben dat de overheid informatie manipuleert, verdraaid etc. De overheid moet het vertrouwen terugwinnen onder de burgers. *"Ik denk inderdaad dat het vertrouwen terug moet komen en dat is nog niet zomaar terug want de nieuwe directeur van Schiphol is ook zo'n oud oliemannetje van Shell en dat geeft geen vertrouwen."*
- ♦ **Transparantie en duidelijkheid.** Er is veel behoefte aan transparantie en duidelijkheid over de manier van handelen van het ministerie. Er moet een duidelijk standpunt worden ingenomen op basis van eerlijke informatie en hoor en wederhoor vanuit diverse partijen. Weer eerlijk naar de burgers. *"Het ministerie moet ophouden met manipulatie, liegen en bedriegen."*
- ♦ **Informatie.** Mede door middel van het openbaar stellen van informatie, kan transparantie en duidelijkheid ontstaan over het ingrijpen van de overheid. *"Cijfers liegen niet, maar leugenaars cijferen wel. Dat kom ik vaak tegen bij de presentaties van de cijfers van Schiphol."*
- ♦ **Samenwerking op internationaal niveau.** Er is samenwerking nodig op internationaal gebied om echt een verschil te kunnen gaan maken in bijvoorbeeld HSL etc. *"Iedereen gaat zelf het wiel uitvinden. Ga nou samenwerken en ga met elkaar een bepaalde richting op."*
- ♦ **Samenwerken tussen partijen.** Er moet meer worden samengewerkt tussen verschillende belangengroepen, om zo samen het belang van betrokkenen rond luchthavens naar buiten te brengen. Betrek hierin ook luchtvaartmaatschappijen om samen ideeën te genereren, doelen te stellen en knopen door te hakken.
- ♦ **Onafhankelijkheid.** Er is behoefte aan een onafhankelijke autoriteit voor de luchtvaart. Neutrale en eerlijke kennis is nodig om op basis van feitelijke informatie besluiten te kunnen nemen. *"Ik vind dat de luchtvaartsector veel te veel de slager is die zijn eigen vlees keurt."*
- ♦ **Luisteren.** Deelnemers geven aan dat de overheid meer naar burgers moet luisteren, om zo het gevoel te krijgen dat ze serieus worden genomen. *"Luister wat er in de omgevingsraad gebeurt. Neem dat advies wat er komt, want daar zitten alle ervaringsdeskundigen bij elkaar."*
- ♦ **Goede MKBA.** Er is behoefte aan een goede maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA), zodat men op basis van die gegevens een weloverwogen keuze kan maken, want dat ontbreekt nu.
- ♦ **Gehoord worden.** Belangen zouden behartigd kunnen worden door betrokken te worden door het ministerie in het maken van beslissingen. Burgers willen graag volwaardig worden meegenomen in het proces en tegelijkertijd ook het gevoel hebben dat er iets met hun inbreng wordt gedaan. Er is behoefte om serieus te worden genomen. *"Niet alleen erkenning, maar meer: wij willen samen iets doen en ook al krijg je het in the end misschien niet voor elkaar, wel het idee hebben: we hebben er wel alles aan gedaan."*
- ♦ **Deskundigheid.** Het ministerie zou veel meer mensen met kennis erbij moeten betrekken, er is namelijk een gebrek aan kennis bij de overheid zelf.
- ♦ **Communiceren.** De overheid moet duidelijker communiceren naar de burgers toe. Er moet gezegd worden wat wel en niet kan; neem je participanten serieus.
- ♦ **Betere ORS.** Er is behoefte aan een Omgevingsraad Schiphol (ORS), waar daadwerkelijk wat mee gedaan wordt. ORS zou verankerd moeten worden in de wet, waarmee een formele stem verkregen wordt. Op dit moment hebben ze nog te weinig te zeggen en kunnen ze gemakkelijk overruled worden.
- ♦ **Geen mogelijkheid meer.** Een enkeling geeft aan dat er geen enkele manier meer mogelijk is voor het behartigen van hun belangen, het is te laat.

Efficiënte werkvormen voor participatie die genoemd worden

- ♦ **Participatie gesprekken.** Gesprekken zoals de tafelgesprekken wordt door een enkeling aangegeven als werkbaar. Echter wel als geïnformeerd wordt wat er vervolgens mee gaat gebeuren.

- ◆ **Enquêtes.** Het toesturen van een enquête naar alle bewoners.
- ◆ **Dialoog.** In een dialoog is de kans groter dat je je gehoord voelt, dan in een grote groep. In een dialoog krijg je de mogelijkheid om specifieke problemen te bespreken.
- ◆ **Blank sheet.** Herstructureer het Nederlandse luchtruim en begin hier blanco mee.
- ◆ **Alderstafel.** De Alderstafel was een goed instrument die geprobeerd heeft de boel in balans te brengen.

7. Dilemma's in de gesprekken

Dilemma 1: Vliegen over stedelijk gebied vs. vliegen over dunbevolkt gebied

Argumenten voor vliegen over stedelijk gebied:

- ◆ Daar wordt het geluid in het achtergrondgeluid opgenomen.

Argumenten voor vliegen over dunbevolkt gebied:

- ◆ Er moeten zo min mogelijk mensen belast worden met de geluidsoverlast dat luchtvaart geeft, en dan is het beste als je over dunbevolkt gebied vliegt.
- ◆ Luchtvervuiling wordt dan over de natuurgebieden verspreid, dan kan de leefbaarheid in steden iets verbeteren.
- ◆ Vanuit veiligheidsredenen is het beter om over dunbevolkt gebied te vliegen en vliegen over steden te vermijden. *"Je gaat voor safe, better safe than sorry."* *"Voor mij is het heel duidelijk. Als ik kan kiezen tussen 80.000 man uit hun slaap houden of 100 boeren, dan kies ik voor die 100 boeren. Een route over dunbevolkt-natuurgebied."*

Argumenten om geen keuze te willen maken:

- ◆ De enige oplossing is minder vliegen.
- ◆ Er zijn meer details nodig om een goede afweging te kunnen maken, zoals de manier van stijgen en dalen.
- ◆ Het is een non vraag, immoreel. in de Randstad is het niet mogelijk deze keuze te maken. Dunbevolkte gebieden zijn er niet. *"Ik vind het immoreel om deze keuze te maken. Als er gevlogen wordt, wordt er gevlogen over gebieden waar geen mensen wonen, dus over zee. Dat is een prima route."*

Dilemma 2: Vliegen concentreren vs. Vliegen spreiden

Argumenten voor concentreren:

- ◆ Ik ben voor concentreren op één plek er daar optimaliseren, zoals een luchthaven in zee.
- ◆ Ga het probleem niet verspreiden, dan heeft iedereen er last van.
- ◆ Concentreer het vliegverkeer, anders wordt heel Nederland vervuild gebied. Laten we die gebieden nu schoonhouden.
- ◆ Met spreiden houd je met de onbetrouwbare overheid een risico dat je op alle plekken autonome groei krijgt, waar je niets aan kun doen.
- ◆ Als het mogelijk is om huizen te isoleren etc., is concentreren een betere keuze. Als dat niet kan, is het eerlijker om de overlast over meerdere plaatsten te verdelen.
- ◆ Spreiden is groei, dat willen we niet. We willen Schiphol niet ontlasten om ruimte te creëren voor andere vluchten.

Argumenten voor spreiden:

- ◆ Schiphol is overvol.
- ◆ Het geluid is ondraaglijk, spreiden van hinder zou beter zijn. Overlast moet verdeeld worden over iedereen, zo krijg je geen overbelasting. *"Op een gegeven moment zou ik persoonlijk zeggen, als ze sowieso groei willen, verdeel het dan over heel Nederland. Dan iedereen maar naar de bliksem."*

Argumenten om geen keuze te maken:

- ◆ Er moet eerst gekeken worden naar een onderlinge afstemming van de vier vliegvelden wie wat doen en wat minder kan, daarna kan je pas een stap verder gaan kijken.
- ◆ De vraag impliceert groei, en dat is juist wat we niet willen.
- ◆ Deze vraag probeert het onderwerp te versimpelen terwijl het complex is. Er zijn veel belangen die je moet afwegen.
- ◆ Moet de hinder overal niet gewoon minder, ongeacht spreiden of concentreren? *"Als we er met zijn allen voor zitten te knokken dat we niet meer willen, dan gaan we toch niet onze burens mee belasten?"*

Dilemma 3:

Zo kort mogelijke routes (minder CO2) vs. zo stil mogelijke routes (minder geluid)

Argumenten voor kortste route (minder CO2-uitstoot):

- ◆ Ondanks de overlast, kies ik toch voor CO2. Gezondheid is het belangrijkste, dat moet je als eerste aanpakken.
- ◆ Een kortere route is minder CO2 uitstoot, dat zorgt weer voor minder verontreiniging en lawaai. *"Het is een probleem van nu, en een probleem van morgen. Ik ben zeer voor klimaat. Daar gaat ook mijn gevoel naar toe."*

Argumenten voor stilste routes (minder geluid):

- ◆ Verminderen van geluidsoverlast heeft effect op de gezondheid van mensen die eronder wonen.
- ◆ Als ze eenmaal vliegen, zijn ze minder belastend voor het milieu. Vooral het stijgen en landen kost veel kerosine.
- ◆ Geluid is voor iedereen merkbaar. CO2 is niet direct waarneembaar.
- ◆ Geluid heeft invloed op de onmiddellijke gezondheid, onmiddellijke beleving, levensvreugde etc. CO2 is een complex probleem waar een heleboel partijen aan moeten werken.
- ◆ Kiezen voor kwaliteit van leven, in plaats van langer leven. *"Voor geluidsoverlast zijn er geen alternatieven voor CO2 zijn er in mijn optiek genoeg alternatieven."*

Argumenten om geen keuze te maken:

- ◆ Het is allebei mogelijk, met vaste naderingsroutes.
- ◆ Het is allebei ongewenst, kiezen tussen twee kwaden.
- ◆ Het klinkt als kleine dilemma's en niet als waar het probleem in de kern zit.
- ◆ Het zijn twee problemen, geen dilemma.
- ◆ Achterhaalde discussie.
- ◆ Het maakt uit of het een dag- of nachtvlucht is.
- ◆ De stelling gaat nergens over, als je een klein stukje omvliegt op het hele traject.
- ◆ Je moet onderscheid maken tussen lage en hoge luchtruim.

8. Keuzes voor kabinet en mogelijke maatregelen

Aandacht voor gezondheid

- ◆ Kabinet moet de afweging maken tussen de gezondheid van burgers, of economisch voordeel. Winst versus gezondheidsschade.

Andere vervoersmobiliteiten

- ◆ Openbaar vervoer moet aantrekkelijker worden gemaakt, zodat het vliegtuig niet de gemakkelijkste optie is.
- ◆ Er moet geïnvesteerd worden in snelreisinverbindingen in het binnen- maar ook in het buitenland. *"Ik denk dat er veel meer gezocht moet worden in alternatieven. Er zijn alternatieven mogelijk maar daar moet wel veel meer in geïnvesteerd worden."*

Bouw woningen

- ◆ Overheid moet nadenken om niet meer te bouwen in belast gebied, vooral wonen onder uitvliegroutes zou verboden moeten worden. Routes moeten niet altijd op capaciteit gekozen worden, maar meer rekening moeten houden met omwonenden. Daarnaast nadenken over, als er wel gebouwd wordt, mogelijkheden om anders te bouwen. Te denken aan geluidsarme huizen etc.

Burger bewust maken

- ◆ Overheid heeft als taak de burger meer bewust te maken van de gevolgen die de luchtvaart veroorzaakt. Wanneer er meer inzicht gegeven zou worden in de footprint die je achterlaat na elke vlucht, zou wellicht het bewustzijn onder de burgers toenemen. De mindset moet worden veranderd. *"Ik wil dat de jongere generatie op gaat staan. Ik probeer mijn zoon en zijn vrienden te benaderen. Die hebben andere dingen aan hun hoofd. Ik denk dat je de jongere generatie, de dertigers moet betrekken. Dat is de kunst."*

Duidelijke visie overheid

- ◆ Overheid moet een duidelijk beleid hebben. Wat wil je met de luchtvaart doen en waar moet het in de toekomst naar toe? *"Visie ontwikkelen over de luchtvaart in Nederland, gericht en rekening houdend met gezondheid, veiligheid en maatschappelijke betrokkenheid van haar inwoners."*

Participatie burgers

- ♦ Overheid moet zorgen voor het versterken van bewoners in participatie, een eerlijke volksvertegenwoordiging is nodig.

Groei voor luchtvaart

- ♦ Nadenken over de mogelijkheden om de luchtvaart in Nederland gecontroleerd te laten groeien. *"Durf te kiezen voor groei voor Schiphol en daarmee het hub-netwerk voor regionale en nationale economie."*

Herziening luchtruim

- ♦ **Andere routes.** Overheid moet nadenken over hoe er efficiënter gevlogen kan worden met het leggen van andere routes. Ook moet er worden gekeken om uitvliegroutes aan te passen.
- ♦ **Hoogte van routes.** Overheid moet erover nadenken om langdurig laagvliegend landend verkeer terug te dringen en hogere aanvliegroutes in de voeren. Er moet gezorgd worden dat vliegtuigen zo veel mogelijk hoogte maken.
- ♦ **Schaarste van ruimte goed benutten.** Overheid moet zorgen dat de schaarse ruimte (airport/corridor) zo goed mogelijk wordt benut. Denk na over welke vliegbewegingen zorgen voor de meeste toegevoegde waarde voor Nederland.

Ingrijpen op overlast

- ♦ Overheid moet maatregelen nemen op overlast. Er moet nagedacht worden over de mogelijkheden om vliegvelden veiliger te maken op het gebied van uitstoot, uitlaatgassen, geluidsoverlast etc.

Nachtvluchten

- ♦ Nadenken over het mogelijk verbieden van nachtvluchten.

Innoveren

- ♦ Overheid moet innoveren in de luchtvaart zodat de sector verduurzaamt. Enkele suggesties:

Luchthaven in Noordzee

- ♦ Luchthaven in Noordzee is een veel genoemd aspect waar de overheid over moet nadenken. Er wordt gesproken over een jarenplan voor het concentreren van alle luchthavens naar de luchthaven in de Noordzee. *"Kijk naar steden als Singapore, Boston of Tokyo. Die hebben hun vliegvelden op een gegeven moment toch de zee in gejaagd om vrijheid te hebben en om van alle ellende met geluid en dergelijke af te zijn. Ik denk dat het hier de enige oplossing is of je moet de weg volgen van minder."*

Vliegtuigen innoveren

- ♦ Overheid moet naar opties kijken om vliegtuigen duurzaam te maken, bijvoorbeeld elektrisch vliegen, vliegen op waterstof.

Internationaal ingrijpen

- ♦ Overheid moet kijken of het mogelijk is om internationaal samen te werken, om samen met andere landen de problemen rondom luchtvaart aan te pakken. Aanwezigen geven aan dat wij als Nederland te klein zijn om de luchtvaart als land alleen aan te pakken. Dit gaat van afspraken maken op Europees niveau tot wereldniveau. Ook om te zorgen dat in Nederland mensen niet vertrekken naar landen zoals Duitsland en België om vanuit daar te vliegen. *"Ik vind nog steeds dat we als Europa falen om deze discussie te voeren en de verdeling met andere luchthavens, zoals Frankfurt en Parijs, samen handiger aan te pakken. Het is nu een competitie wie het meest aanbiedt in groei. Als je samenwerkt met andere luchthavens kunnen we misschien meer bereiken en overlast beperken."*

Kleine luchtvaart

- ♦ Denk na over welke ruimten er nodig zijn voor de grote luchtvaart. Ga niet onnodig veel luchtruim gebruiken en onnodig laag vliegen waardoor kleine luchtvaart in het gedrang komt.

Klimaatafwegingen

- ♦ Houd je als overheid aan de klimaatafspraken. Denk na over effecten op maatschappelijk gebied zoals CO2 en geluidsoverlast versus het aantal vliegbewegingen.

Logische stappen in proces

- ♦ Zorg als overheid dat je logischerwijs plannen maakt en uitwerkt. Denk eerst na over waar je heen wilt en ga het dan pas aanpakken. Er moet structuur in zitten.

Nadenken over de grenzen van groeien

- ♦ Een veel genoemde keuze is om als overheid na te denken over de grenzen van groei. Nederland zit vol. Het is volgens de meerderheid van de deelnemers niet meer verantwoord om het aantal vliegbewegingen te laten toenemen. Niet voor het milieu, maar vooral niet voor de overlast die het veroorzaakt voor omwonenden. *"Schiphol is een megalomaan project van de overheid dat geen grenzen meer kent."*

Onderzoek en meetpunten

- ♦ Overheid moet meer inzetten onderzoek rondom luchtvaart.
- ♦ Daarnaast is er behoefte aan meer meetpunten voor het meten van de geluidsoverlast, in plaats van de berekeningen waar nu mee gewerkt wordt. *"Het meetpunt is door Schiphol aangeboden en zit er nog steeds. De gemeente heeft het afgeschaft. Er gebeurt gewoon niets met de metingen, er worden nog steeds berekeningen gebruikt."*

Overwegen welke vliegbewegingen toegevoegde waarde hebben

- ♦ De overheid moet gaan kijken naar welke vliegbewegingen echt waarde toevoegen aan de Nederlandse economie en hier een selectie in maken. Voorbeelden zijn het limiteren van vakantievluchten of zakenvluchten pas vanaf een bepaalde afstand inzetten etc.

Regie in handen van overheid

- ♦ Overheid moet de totale regie van de luchtvaart in handen hebben en heeft de verantwoordelijkheid voor haar burgers. *"Neem je bestuurlijke verantwoordelijkheid en wees geen 'loopjongen' van de luchtvaartsector."*

Regionaal

- ♦ Denken aan de vogels rondom Schiphol
- ♦ Zich samen met Schiphol verdiepen in de lokale gevolgen die luchtvaart veroorzaakt voor omwonenden.

Hardere handhaving

- ♦ Overheid moet harder optreden bij overtredingen, beboeten en normen stellen en deze ook handhaven.

Vliegen eerlijke prijs geven

- ♦ Overheid moet ingrijpen op de te lage prijzen voor vliegtickets. Het duurder maken zorgt voor een realistischere prijs waardoor het ook voor burgers mogelijk wordt gemaakt om eerlijke afwegingen te maken. Opties die worden genoemd is het heffen van BTW en accijns op ticketprijzen, de vervuiler laten betalen en de optie van vliegtaks invoeren. Wanneer deze opties tot stand zouden komen, zijn deelnemers van mening om de opbrengsten te investeren in duurzaam vliegen.

Bijlage 4.7

Locatierapport Den Bosch

3. Grootste zorgen

Economie

- ◆ De grootste economische zorgen betreft de ongebreidelde groei van de luchtvaart.
- ◆ De andere zorg is dat dit buiten de invloed van de inwoners om lijkt te gaan. *"Het lijkt een autonoom proces zonder enige restrictie"*.
- ◆ Het heeft economische voordelen, maar ook geweldig veel consequenties voor omwonenden en daar zit weinig balans in.
- ◆ Door de toenemende concurrentie zal de kwaliteit van de banen (arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden), maar ook veiligheid van de luchtvaart onder druk komen te staan.
- ◆ Vliegen wordt te goedkoop.

Gezondheid en leefbaarheid

- ◆ De grootste zorgen over gezondheid gaan over overlast door geluid en gezondheid in algemene zin.
- ◆ Er zijn zorgen over de gezondheid van de mensen die in de directe omgeving van de luchthaven wonen. In sommige gebieden zijn er voornemens om driemaal zoveel te gaan vliegen volgens het defensiebesluit.
- ◆ Geluidsoverlast kan vanaf 45 DB tot medische effecten leiden, volgens de WHO. De luchtvaart veroorzaakte een overlast van 50 DB. Met name door straalverkeersvliegtuigen (burgerluchtvaart).

Klimaat en milieu

- ◆ Hier ging het met name over de uitstoot, wat leidt tot "gigantische luchtverontreiniging" (CO2 en stikstof worden genoemd).
- ◆ Anderen maken zich zorgen over het leefklimaat en de leefbaarheid nu en in de toekomst. *"Het grote aandeel van de luchtvaart in de klimaatschade die het voor mijn kinderen en kleinkinderen straks misschien moeilijk maakt om op deze planeet een fatsoenlijke leefomgeving te hebben."*
- ◆ Ook werd er gesproken over duurzaamheid bedoelt als het ontbreken ervan.

Sociaal en veiligheid

- ◆ Tijdens de rondetafelgesprekken van Den Bosch is dit niet ter sprake gekomen vanuit de deelnemers

Regionaal

- ◆ In de regio wordt met name de kleine luchtvaart (General Aviation) gedrukt ("weggecijferd"). Het kost al veel moeite om een korte afstand te vliegen zonder in het luchtruim van de grote luchtvaart te zitten.
- ◆ Sommige gebieden hebben met vier verschillende vliegvelden te maken. Eindhoven airport is een groot vliegveld, de andere zijn kleiner.

4. Issues

Economie

- ◆ **Ongebreidelde groei van de luchtvaart.** In hoeverre is de ongebreidelde groei van de luchtvaart acceptabel ten koste van alle andere aspecten die er spelen? Waar nu een paar vliegtuigen per uur komen, kan dit later misschien de hele dag door zijn. *"Dat is net alsof je langs een snelweg woont"*.
- ◆ **General Aviation weggedrukt.** De kleine luchtvaart wordt weggedrukt (ruimte in het luchtruim) door de grote luchtvaart.
- ◆ **Sectoren worden niet gelijkwaardig behandeld** (wet- en regelgeving). Op plekken waar veel veeteelt en luchtvaart is krijg je discussies als je luchtvaart uitbreidt en agrariërs kort houdt. Dit kan onrechtvaardig voelen.
- ◆ **Oneerlijke concurrentie tussen vervoersmodaliteiten.** De externe kosten van vliegen worden niet meegenomen, de gevolgen voor klimaat en milieu. Alternatieven zijn niet in balans. Trein is vaak duurder dan het vliegtuig en duurt te lang. Je moet het product vliegen inzetten voor het verplaatsen van segmenten waar de meerwaarde van het verplaatsen van die doelgroep opweegt tegen de externe kosten die je ermee creëert.
- ◆ **Businessmodel klopt niet.** De luchtvaartmaatschappijen maken geen winstmarges op de vluchten. Ze werken met een model waarbij ze hun marge halen uit het volume te vergroten. *"De strijd van prijsvechters leidt tot excessen. Hun businessmodel zou niet moeten kunnen"*.
- ◆ **Economische baten versus overlast.** Je moet als je naar Eindhoven airport kijkt, is een deel vakantievluchten. Dat is voor 80%. Dat is leuk om te vliegen. Dan houd je stukje over

wat men zakelijk noemt. Dat is minimaal. In het rapport van Ecorys wordt dat argument helemaal onderuitgehaald omdat men zegt, als wij naar luchthavens vliegen waar de werkgeversverenigingen uit Brabant naar toe zou willen, dan is dat niet economisch, dan moet je daar minimaal opvullen met vakantiegangers. Anders werkt het gewoon niet. Dus het is voor de Nederlandse economie, dan ga ik een stapje hoger, belangrijk voor zakelijk verkeer dat men ergens heen kan vliegen. Maar dat kan Eindhoven airport als vakantiehub niet waarmaken. Het is zeker economisch positief, maar de impact op de omgeving (vastgoed, bedrijven etc.) zorgt voor grotere nadelen.

- ◆ **Belang Eindhoven airport voor toerisme.** Het is ook aangegeven dat door Eindhoven airport komen er niet veel toeristen naar Eindhoven toe. Dus wat gebeurt er, ze komen naar Eindhoven airport omdat het goedkoop is. Stappen dan op de trein naar Amsterdam en gaan daar recreëren. Dus als je zegt het toeristische, het verblijf is minimaal.
- ◆ **Luchtvaart is niet de motor van de economie.** Schiphol is niet meer voor alle bedrijven de mainport. Ze worden steeds minder afhankelijk van een luchthaven en er worden op andere wijzen dan fysiek gecommuniceerd en handel gedreven.
 - ◆ Airport Eindhoven vormt geen luchtbrug naar de internationale kantoren van de bedrijven in de regio.
 - ◆ Airport Eindhoven is vergelijkbaar met een middelgroot bedrijf.
- ◆ **Waardedaling huizen.** Vermindering waarde van huizen, sommige regio's mag niet meer worden gebouwd of mensen krijgen hun huis niet meer verkocht.
- ◆ **Werkgelegenheid en milieu impact.** We willen werkgelegenheid die per persoon zo weinig mogelijk impact heeft op het milieu. Dan is luchtvaart wellicht geen ideale werkgelegenheid.

Gezondheid en leefbaarheid

- ◆ **Fijnstof.** Deelnemers maken zich zorgen over de gezondheidseffecten van (ultra)fijnstof. Over het inademen of binnenkrijgen via eten (van bijvoorbeeld hun moestuin). De effecten van fijnstof zijn nog niet helemaal bekend, maar weten wel dat op langere termijn schadelijk is. Het blijft onzeker waar het fijnstof vandaan komt. De normen zijn nog niet bekend.
- ◆ **Geluidsoverlast.** De luchtvaart verstoort de nachtrust of slaapritme van de inwoners. Daarbij beginnen ze steeds vroeger en stoppen te later. Uitslapen op zondag zit er niet meer in. Het luchtruim voor de kleine luchtvaart is te laag. Dit zorgt voor meer geluidsoverlast, maar kleine luchtvaart is minder intens en vliegt minder frequent (ook afhankelijk van weersomstandigheden). *"Geluid kan positief en negatief zijn. Kan omdat als er een traumahelikopter overvliegt met een noodgeval dan klaagt niemand"*.
 - ◆ Defensie geeft geen geld uit aan geluid(svermindering), maar aan strijdkracht.
 - ◆ Wij zitten met de straaljagers waar we niets aan kunnen doen want die bestaan niet volgens de wet. Ze worden niet bij het geluid geteld.
- ◆ **Stikstof.** Er is een stikstofrapport verschenen over Brabant en daaruit blijkt dat er eigenlijk geen vlucht meer bij kan. Dan gaat de natuur verloren, de flora en fauna. Groei is dus eigenlijk niet mogelijk. Daags nadat het rapport is verschenen kwam een gedeputeerde met de mededeling dat wanneer groei noodzakelijk is, GS het gebied als prioriteitsgebied aan zal wijzen. En daarmee kunnen alle stikstofregels omzeild worden. Dat is alarmerend. Grote boerenprojecten moeten door de molen om toch binnen het kader van de wet een vergunning te kunnen krijgen en anderzijds wordt er zonder discussie aangegeven dat er gegroeid kan worden indien dat nodig is.
- ◆ **Geluid niet als last ervaren.** Sommige deelnemers zijn eraan gewend en hebben het geaccepteerd. Anderen accepteren het beter zodra het geluid op vaste momenten/tijden komt. Door het achtergrondgeluid van de stad hoor je de luchtvaart niet of nauwelijks. Sommige mensen horen het niet meer, maar dat wil niet zeggen dat het goed is. Op de lange termijn heeft het gezondheidseffecten. Militaire straaljagers vliegen al veel minder boven de stad Eindhoven (50-60% geluidsreductie). We zijn gegaan van een straaljager environment naar een burgerluchtvaart environment.

Klimaat en milieu

- ◆ Issue over in hoeverre moeten **maatregelen Europees** genomen moeten worden of dat het mogelijk is als Nederland alleen maatregelen te treffen. Enkele deelnemers geven aan dat maatregelen op Europees niveau moeten worden toegepast, anders verschuift het probleem en nemen mensen de vlucht net over de grens.

- ♦ **Minder vliegen versus compenseren.** Maatregelen moeten zorgen dat er druk op de luchtvaart wordt gezet die groei beperkt. Alleen onder die druk zal de luchtvaart met veranderingen en/of innovaties komen. Het zou beter zijn als we minder zouden vliegen, maar dat willen we niet. Daarom moeten we aan de compensatiekant zitten en daar bijdrages leveren.
- ♦ **CO₂-uitstoot:** zuiniger of minder vliegen? De CO₂-uitstoot reduceren kan door zuiniger vlieger of door minder vliegen. Minder vliegen kan alleen met maatregelen van de overheid.
- ♦ **Werkgelegenheid en milieu impact.** We willen werkgelegenheid die per persoon zo weinig mogelijk impact heeft op het milieu. Dan is luchtvaart wellicht geen ideale werkgelegenheid.
- ♦ **Milieu impact.** Hoe je het wendt of keert, er wordt voortdurend een aanslag gepleegd boven het Natura 2000 gebied en op de natuur daarin. Vliegtuigen die minder verontreinigend en stiller zijn zouden voorrang moeten krijgen op bepaalde slots op een luchthaven. Dit gebeurt nu nog niet.
- ♦ **Innovaties luchtvaart.** Vliegtuigbouwers hebben hele lage winstmarges, waardoor er weinig ruimte is voor innovatie.

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Mobiliteitsbehoefte versus lasten voor het milieu.** De afweging van de alternatieven om meer van de wereld te zien zijn niet aantrekkelijk. De treinverbindingen met andere landen liggen niet goed. Daarnaast zijn de kosten van het vliegtuig niet gelijk aan de lasten op het milieu.
- ♦ **Overlast grondverkeer.** Inwoners hebben ervaren overlast van autoverkeer (rijden en parkeren) van Eindhoven airport in hun woonplaats.

Regionaal

- ♦ **Invloed omliggende gemeenten.** Direct omliggende gemeenten zouden een betere en sterkere rol moeten hebben in beslissingen. Nu mogen ze meepraten, maar dit wordt meteen terzijde geschoven.
- ♦ **Overlast militaire oefengebieden.** In de regio is er vaak meer overlast van militaire oefengebieden.

5. Belangen

Economie

- ♦ **Economisch belang.** De luchthaven in Eindhoven biedt Brabant veel werkgelegenheid. Technische bedrijven trekken mensen wereldwijd aan. Bij vertrek van de luchthaven zou dit verdwijnen. Bedrijven in de regio van de luchthaven zouden vaker niet bestaan. Er worden evenementen uit meerdere gemeenten georganiseerd op het vliegveld. Er wordt gezocht naar een sterke verbinding met de lokale economie. Luchtvaart trekt veel recreatie aan.
- ♦ De **kleine luchtvaart is de kraamkamer** voor de grote luchtvaart. "Met geld kun in de kleine luchtvaart zie je die ontwikkelingen ontstaan en die groeien uit naar de commerciële en grotere luchtvaart."
- ♦ **Innovatie in luchtvaart.** Er is vraag voor innovatie waar bijvoorbeeld de TU op in kan spelen en werk kan bieden. Er is belang naar het ontwikkelen en integreren van drones die qua luchtverontreiniging en geluidsoverlast tenietdoen aan huidige alternatieven. Er moet ruimte beschikbaar worden gesteld in het luchtruim voor drones. Innovatie zorgt voor mogelijkheden voor toeleverende industrie en 3D printer ontwikkelingen. De inzet van drones zal meer worden ingezet voor het transport van goederen (pakketjes bezorgen) en transport tussen en van ziekenhuizen (AED), maar ook voor de agrarische wereld.
- ♦ **Werkgelegenheid.** Zowel de grote als kleine luchtvaart zorg voor werkgelegenheid in de regio. Binnen de kleine luchtvaart is er economisch belang in recreatie en vlieg scholen.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ Inzet van **drones voor ziekenhuizen**
- ♦ **Verminderen van luchtvervuiling** door luchtvaart
- ♦ **Verminderen van geluidsoverlast** door luchtvaart

Klimaat en milieu

- ♦ Behoefte **luchtvaart meenemen in klimaatakkoord.** Er is behoefte om de uitstoot van de luchtvaart mee te nemen in het klimaatakkoord. De luchtvaart wordt nu nog vaak buiten beschouwing gelaten.

- ♦ **Metten is weten.** Er is belang om de luchtverontreiniging en geluidsoverlast te objectiveren: frequenter en gestructureerd te monitoren en te meten. Op deze manier kunnen meldingen van bewoners ook objectiever beoordeeld worden.

Recreatie

- ♦ **Burgers willen meer zeggenschap.** Inwoners willen niet alleen transparantie over de informatie in de regio, maar willen hier ook ratio toevoegen aan de beslissingen zodat de burgers ook invloed kunnen hebben.
- ♦ **Ruimte voor recreatief vliegen.** Voor recreatievliegers is er groot belang om nog een eigen plekje in het luchtruim te behouden. Dit is van belang voor de uitvoering van de sport en de inkomsten ervan. Daarnaast is het de kraamkamer voor de militaire en commerciële luchtvaart.

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Mensen betrekken.** Er is belang om mensen in de omgeving meer te betrekken bij luchtvaart om de samenhang en om tot betere ideeën te komen.
- ♦ **Vakantie per vliegtuig.** Belang ligt op de mogelijkheid om per vliegtuig laagdrempelig uitstapjes te maken. *"Ik maak veel cultuuruitstapjes binnen Europa en dat werkt verrijkend."*

6. Participatie

Wat men nodig heeft om belangen te behartigen in participatieproces

- ♦ **Alle stakeholders moeten vertegenwoordigd zijn.** Er is behoefte aan het participeren van alle relevante stakeholders en dat deze stakeholders/belanghebbenden ook inbreng kunnen leveren en gehoord worden. Gebruik maken van de kennis die van de verschillende groepen komt.
- ♦ **Gehoord worden door overheid.** Niet alleen zorgen dat bewoners kunnen participeren in de rondetafelgesprekken, maar dat er ook teruggekoppeld en geïnformeerd wordt naar de bewoners. Iedere participant, ongeacht hun achtergrond, moet de trein stil kunnen zetten, beargumenteerd. Goed communiceren is hier de sleutel tot succes.
- ♦ **Transparantie.** Alles begint met transparantie. Benadrukt wordt dat alle verslagen openbaar worden gemaakt. Iedereen kan daar kennis van nemen en toevoegingen doen.
- ♦ **Gesprekspartners in het veld.** Er moet een aanspreekpunt komen voor de luchtvaart met de overheid. De burgers moeten ook een aanspreekpunt krijgen en deze toevoegen aan het structurele overleg met het ministerie.

Efficiënte werkvormen voor in het participatieproces

- ♦ **Burgerparticipatie** (iedereen erbij betrekken). Bij de mensen thuis aan tafel (via de technologie die mogelijkheden voor participatie biedt. De vraag die speelt is; hoe krijg je de mensen betrokken?
- ♦ **Gebruik van social media.** Social media biedt de mogelijkheid om de grote massa aan het woord te laten zodat je ook geen vertegenwoordiger meer nodig hebt.

Verwachting burgers van overheid

- ♦ De overheid moet faciliteren en terugkoppeling geven aan de burger. Helder maken hoe standpunten van de overheid tot stand zijn gekomen met onderbouwing.

7. Dilemma's in de gesprekken

Dilemma 1: Vliegen over stedelijk gebied vs. vliegen over dunbevolkt gebied

Argumenten voor vliegen over stedelijk gebied:

- ♦ Er is al zoveel geluid in de stad, laten we vooral over die stad vliegen want dan centreren we het geluid.
- ♦ Geluid dempt geluid. Vliegen boven steden zou het geluid verdringen door ander geluid
- ♦ In de stedelijke gebieden accepteren mensen het sneller
- ♦ Niet als het in de nacht gebeurt
- ♦ Over stedelijke gebieden vliegen omdat het verschil in geluidsniveau minimaal is
- ♦ In de stad wonen de klanten, daar ligt vaak het vliegveld
- ♦ Kortste route, minste overlast
- ♦ Relatief veel omgevingslawaaï

- ♦ Je hoort luchtverkeer meer in dunbevolkt gebied
- ♦ Overdag over de stad, want er is al geluidsoverlast. Alleen komt er meer fijnstof bij de mensen
- ♦ Dichtbevolkt gebied. Daar is al meer achtergrondgeluid
- ♦ Achtergrondgeluid in de stad is 60 dB en 65dB van een vliegtuig. Dit is een relatief klein verschil.

Argumenten voor vliegen over dunbevolkt gebied:

- ♦ Minder uitstoot over de mensen
- ♦ Veiliger voor de inwoners
- ♦ Kortste route
- ♦ Over natuurgebied om draagvlak te behouden met omwonenden
- ♦ Er moet rekening worden gehouden met veiligheid en overlast

Argumenten om geen keuze te willen maken:

- ♦ Kiezen uit twee kwaden
- ♦ Afhankelijk van de hoogte
- ♦ Stedelijk gebied geeft overlast voor mensen. Natuurgebied voor dier en milieu.
- ♦ Via de stad krijg je fijnstof direct binnen. Via de natuur gaat het via de dieren die je vervolgens eet. Linksom of rechtsom zit je jezelf te vernietigen.
- ♦ Dit is geen keuze, ik zou geen keuze willen maken
- ♦ Dat is een moeilijke discussie
- ♦ Als je last hebt van een vliegtuig maakt het niet uit of je in stad of in buitengebied bent.

Dilemma 2: Vliegen concentreren vs. Vliegen spreiden

Argumenten voor concentreren:

- ♦ Als Schiphol naar de Noordzee wordt verplaatst, is er minder hinder
- ♦ Aanleg van infrastructuur kan geconcentreerd worden op een gebied
- ♦ De hub-functie is dan ideaal
- ♦ Meer ruimte in de rest van het land voor andere dingen
- ♦ Draagvlak: je hoeft maar een keer de discussie aan met omwonenden
- ♦ Een vergunningsprocedure
- ♦ Centreren op zee en spoor aanleggen naar Nederland en Engeland/Londen, waardoor je een centraal punt van Europa maakt
- ♦ Concentratie op zee. Nu heeft heel Nederland last van het vliegverkeer
- ♦ Locaties herzien om te kijken waar niemand woont. Daar een centrale luchthaven maken

Argumenten voor spreiden:

- ♦ Als Schiphol op zee onmogelijk is, dan kiezen voor spreiden
- ♦ Minder risico's. Als er op een centrale luchthaven iets gebeurt, is de impact groot. Bij verdeling is de impact kleiner
- ♦ Toevoer is makkelijker te organiseren
- ♦ Bereikbaarheid
- ♦ Zakenverkeer kan voor de deur opstappen. Dat is van belang voor onze internationale handelspositie
- ♦ Spreiding is het voordeel van kleine luchtvaart
- ♦ Defensie kan niet op Schiphol
- ♦ Schiphol op zee is logistiek gezien een te grote uitdaging.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ♦ De vraag is onvolledig om zo te beantwoorden
- ♦ Geen mening als organisatie. Geen principieel standpunt
- ♦ Er is altijd sprake van overvliegend verkeer, dus overlast is niet te voorkomen, er is altijd overlast binnen een straal van 20-30 km.
- ♦ Ik heb er geen mening over, maar ik vind het wel heel belangrijk dat er vooral goed onderzoek wordt verricht naar alle mogelijke aspecten.

Dilemma 3:

Zo kort mogelijke routes (minder CO2) vs. zo stil mogelijke routes (minder geluid)

Argumenten voor kortste route (minder CO2-uitstoot):

- ♦ CO2 produceert een vliegtuig gedurende de hele vlucht, geluid alleen aan het begin en het einde van de vlucht. Op 10 km hoogte is er geen geluidsoverlast
- ♦ Een oplossing voor de hele wereld is nodig
- ♦ CO2-uitstoot geeft lichamelijke schade, geluid niet, maar wellicht wel geestelijke schade
- ♦ Geluidsoverlast is merkbaar, hoorbaar, dus daar zal de rest als eerste op reageren. Maar de andere facetten hebben misschien wel minstens zoveel effect.
- ♦ Gezien de klimaatdiscussie is de CO2-uitstoot erger dan de geluidsoverlast

Argumenten voor stilste routes (minder geluid):

- ♦ De luchtvaart stoot 30 miljoen kilo CO2 uit. Het wegverkeer 34100 miljoen kilo, dus luchtvaart draagt hier weinig aan bij. Daarom geluidshinder minderen.
- ♦ Gezondheidsproblemen door geluidsoverlast zijn een onderbelicht item.
- ♦ Langere route met minder motorvermogen. Minder vermogen is minder lawaai.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ♦ Kiezen tussen twee kwaden.
- ♦ Van geluid heb je nu last, van CO2-uitstoot heb je later last. Het is geen keuze.
- ♦ Het gaat niet alleen over CO2-uitstoot, maar ook over (ultra)fijnstof.
- ♦ Het is een lastig dilemma. We wonen dicht op elkaar en anders wordt de natuur aangetast. Het heeft hoe dan ook direct of indirect invloed op ons leven.
- ♦ Geluidsoverlast is actuele belasting van de mens, maar gevolgen van fijnstof en CO2-uitstoot zijn pas zichtbaar op de lange termijn.

8. Keuzes voor het kabinet en mogelijke maatregelen

Andere vervoersmodaliteiten

Aanbieden van alternatieven die concurreren met de luchtvaart: met subsidie aantrekkelijk maken. En korte vluchten meer belasten. Luchtvaart aandeelhouder van snelle treinen in Europa. Er moet meer samengewerkt worden tussen Schiphol en ProRail.

Afwegen belangen verschillende partijen

- ♦ Samenbrengen van positieve en negatieve effecten van luchtvaart. Kwalitatieve groei mogelijk, maar kwantitatief zijn de grenzen van de groei bereikt.
- ♦ Balans tussen economische groei of gezondheid/welzijn van de inwoners.
- ♦ Afweging maatschappelijke kosten en baten.

Duurzaamheid

Investeren in duurzame alternatieven en duurzamere luchtvaart. Stillere en schonere oplossingen stimuleren. De aandeelhouders moeten hier ook verantwoordelijkheid in nemen.

Belasting

Vliegtickets meer belasten en dit geld investeren in de omwonenden die er echt last van hebben. *"Met geld kun je niet alles compenseren, maar je kunt misschien wel het leed wat verzachten".*

Herzien luchtruim/ behoefte luchtruim

Gewogen indeling luchtruim verticaal en horizontaal om alle aspecten van luchtvaart optimaal te bedienen en hier goed over te communiceren. Maak een nationale luchtvaarnota met voldoende ruimte voor defensie vliegverkeer en meer ruimte om te vliegen, zodat het vliegverkeer wordt verspreid en tot minder overlast zorgt. Onderscheid maken tussen kleine en grote luchtvaart.

Luchthaven in Noordzee

Het land ontlasten door een grote centrale luchthaven op de Noordzee. Minder verontreiniging en geluidsoverlast op het land. De luchthaven voorzien van de nodige rail-/busverbindingen.

Nadenken over grenzen van groeien

Erkennen dat de luchtvaart in Nederland groot genoeg is en niet meer groeien in kwantiteit, maar kwaliteit en duurzaamheid. Onderzoeken of het ook met minder vluchten kan.

Hierbij groei of economie niet als uitgangspunt nemen, maar de toegevoegde waarde op mens en milieu. *"We rijden met 200 km/u op een glazen wand af en u heeft het in handen om dit te stoppen".*

Innovatie in luchtvaart

De kleine luchtvaart is de kraamkamer voor de Nederlandse luchtvaartindustrie. Men moet gaan investeren in technologie en opleiding en innovatieve industrie stimuleren. Geld kan worden gehaald uit duurdere vliegtickets, ook voor andere vormen van mobiliteit. Meer investeren in simulatoren waardoor er minder oefenvluchten in echte vliegtuigen hoeven worden gemaakt (ook voor defensie).

Klimaatafwegingen

De luchtvaart dient meegenomen te worden in de klimaatdoelstelling. Dit stimuleert ook om te innoveren op schoner vliegen. De luchtvaart onderdeel maken van CO2-emissie handel systeem.

Vliegen eerlijke prijs geven

- ◆ Andere verdienmodellen en kwaliteit voor de luchtvaart in plaats van kwantiteit en steeds goedkoper proberen te vliegen.
- ◆ Duurzame luchtvaart voor een eerlijke prijs aanbieden.
- ◆ Ontmoedigingsbeleid maken voor vliegen voor te lage prijs. Voor vrijgezellenfeest naar Madrid vliegen is niet goed. Footprint hiervan is veel te groot. Nu starten met gedragsverandering.
- ◆ Stoppen met faciliteren van goedkope (belastingvrije) tickets en brandstof. Begin hiermee in Nederland.

Bijlage 4.8

Locatierapport Maastricht

Locatierapport Luchtvaartgesprek Maastricht 7 november 2018

1. Inleiding

Voor u ligt de samenvatting van de gesprekstafels tijdens het 'Luchtvaartgesprek Maastricht'. Bezoekers werden verdeeld over gesprekstafels met een gespreksleider en een notulist. Per gesprekstafel van ca 5 – 8 personen is een verslag gemaakt. Dit locatierapport brengt de inzichten van al deze tafels in Maastricht samen. Dit locatierapport is als volgt opgebouwd:

- ♦ Korte tekst over 'wat opvalt in Maastricht'
- ♦ De grootste zorgen van deelnemers
- ♦ De issues die zijn genoemd per thema
- ♦ De belangen die zijn genoemd per thema
- ♦ Wensen en vormen voor participatie
- ♦ Dilemma's
- ♦ Keuzes voor het kabinet en maatregelen.

Onder dit laatste kopje zijn ook de punten opgenomen die mensen op de kaartjes 'Beste Cora' hebben opgeschreven. De maatregelen en kennisvragen die opkwamen tijdens de gesprekken zijn voor alle locaties in het eindrapport samengevoegd in één tabel.

Aantal gesprekstafels:	7
Totaal aantal aanwezigen:	60
Samenstelling:	
Bewoners:	18
Overheid:	13
Bedrijven:	11
Maatschappelijke organisaties:	7
Luchtruimgebruikers:	5
Overig:	2



2. Wat opvalt in Maastricht

De bijeenkomst in Maastricht startte na een demonstratie door bewoners uit Eijsden. De gesprekken verliepen desondanks rustig en er werd goed naar elkaar geluisterd. Wel bespeurden de gespreksleiders bij de deelnemers een gevoel van machteloosheid: "Wat we ook doen, er komt toch niets van terecht". Deelnemers constateerden dat de balans zoek is tussen de economische voordelen en de nadelen die de luchtvaart met zich mee brengt.

Issues en belangen

Een economisch issue dat in Maastricht naar voren komt is de mogelijkheid om producten die nu uit het buitenland worden ingevlogen in Nederland zelf te maken. Dit zou veel vrachtluchten schelen. De internationale component is zeker in Maastricht groot en een Euregionale aanpak vinden de deelnemers gewenst. Met veel buitenlandse vliegvelden in de omgeving vragen ze zich af of Maastricht-Aachen Airport wel nodig is. Men spreekt in Maastricht over de ontwikkeling van onbemande verkeerstorens – op dit moment alleen voor de vliegvelden van Maastricht en Eelde – waarbij alle vluchten vanuit Schiphol worden begeleid.

Grote zorgen zijn er verder over de gevolgen van geluid, uitstoot en (ultra) fijnstof op de gezondheid. Mede omdat deelnemers aangeven dat ze er zelf onvoldoende van weten. Ook missen de deelnemers de luchtvaartsector in de klimaatafspraken van Parijs.

Regionale kwesties

De regio heeft nadrukkelijk last van vluchten die uit het buitenland komen: (nacht)vluchten vanuit Luik-Berset, militaire AWACS-vliegtuigen uit Geilenkirchen). Ook bij Maastricht-Aachen Airport is overlast: er zijn veel vroege vakantievluchten. Woningen staan dicht bij de luchthaven, de aanvliegroutes zijn laag en de geur van kerosine bij tanken en warmdraaien is goed te ruiken. Twee economische problemen laten zich regionaal voelen: De ene is de werkgelegenheid die de luchtvaart weliswaar creëert, maar er geen lokale mensen zijn om deze arbeidsplaatsen te vullen. "Moeten wij hier vervuilend werk creëren voor Oost-Europeanen?" De andere is de waardedaling van de huizen in de regio.

Participatie

Het vertrouwen in de overheid is een gevoelig punt. Mensen geven aan dat het vertrouwen in de overheid versterkt zou kunnen worden als de overheid meer informatie en feitelijkheden zou delen en mensen betrokken houdt in het proces van besluitvorming. Deelnemers in Maastricht houden een positieve ervaring over aan deze luchtvaargesprekken: "een prachtig initiatief dat ik toejuich". Men heeft wel een aantal belanghebbenden gemist, zoals jongeren, voorstanders, artsen en buitenlandse betrokkenen.

3. Grootste zorgen

Economie

De grootste zorgen op economisch gebied zijn dat op een gegeven moment de balans tussen de economische voordelen en de nadelen die de luchtvaart met zich mee brengt, zoek is.

- ♦ Groei. Er zijn zorgen over de ongebreidelde groei van de luchtvaart. Deelnemers zijn van mening dat de overheid een tunnelvisie heeft op groei van de luchtvaart, ongeacht of dit gepaard gaat met negatieve gevolgen.
- ♦ Schaarste in infrastructuur. Zorgen worden uitgesproken over de schaarste aan verkeersinfrastructuur in Nederland. *"Er is Schaarste. Eerder had je alleen files in de Randstad. Tegenwoordig heb je ze in Drenthe, in Groningen, in Limburg. We hebben niet voldoende wegen, we hebben niet voldoende huizen, we hebben niet voldoende luchtvervuilde vliegvelden."*

Gezondheid en leefbaarheid

Grote zorgen zijn er over de gevolgen van geluid, uitstoot, fijnstof en ultrafijnstof op de gezondheid. Mede omdat deelnemers aangeven dat ze er zelf onvoldoende van weten.

- ♦ Slaapverstoring. Deelnemers maken zich zorgen over de nachtvluchten die een slaapttekort veroorzaken. Dit komt met name door de nachtopenstelling van Luik-Bierset.

Klimaat en milieu

- ♦ Zorgen bestaan over de klimaatafspraken die in Parijs zijn gemaakt, waar de luchtvaartsector niet in wordt meegenomen.

Sociaal en veiligheid

- ♦ Leefbaarheid. Deelnemers spreken zorgen uit over onveilige situaties in hun leefomgeving die veroorzaakt worden door de luchtvaart. Zorgen gaan over geluidsoverlast die angst veroorzaakt, maar ook het onveilig gevoel van het laagvliegen van de vliegtuigen. *"Bij de straat achter mij vlogen zelfs de dakpannen eraf. En dan wordt er gezegd dat de dakpannen beter vast moeten worden gezet. Het probleem wordt niet bij de bron aangepakt."*
- ♦ Angst door drukke vliegverkeer. Enkele deelnemers maken zich zorgen over de drukte van het vliegverkeer in de lucht. Ze ervaren angst over de veiligheid en in hoeverre dit zo nog langer goed kan gaan.
- ♦ Onbemande torens. Zorgen over het plan om de verkeerstorens onbemand te maken. *"Er komt een project, remote-tower, waarbij de torens van Beek en Groningen camera's komen te staan en de verkeersleiders op Schiphol gaan zitten. En ik denk dat dat in ieder geval voor de kleine luchtvaart een nekslag zou kunnen zijn."*

Regionaal

- ♦ Kleine luchtvaart. Zorgen over het steeds voller worden van het luchtruim, waardoor de kleine luchtvaart minder mogelijkheden krijgt.
- ♦ Regionale luchthavens. Er is te weinig aandacht vanuit de overheid voor de regionale luchthavens. Zowel in de lucht als op de grond.
- ♦ Natuur en milieu. Zorgen over de effecten van het luchtverkeer zijn op fauna in de natuurgebieden.

Overig

- ♦ Politieke besluitvorming. Burgers maken zich zorgen over de manier waarop beslissingen worden genomen.
- ♦ Zelf niet goed geïnformeerd (burgers). Burgers voelen zich niet goed geïnformeerd.
- ♦ Geen duidelijke visie. Deelnemers geven aan dat ze zorgen hebben over het feit dat er geen duidelijke visie op de toekomst van de luchtvaart is. *"De grote zorg is politieke besluitvorming. Ik vraag me af op grond waarvan de besluiten zijn genomen."*

4. Issues

Economie

- ♦ **Groei versus geluid.** Het blijven groeien van de luchtvaart terwijl de geluidsemmer (bijna) zijn maximum heeft bereikt. Vol is vol. Het is niet mogelijk om hier telkens boven uit te groeien.
- ♦ **Internationale of lokale productie.** Enkele deelnemers geven aan dat Nederland te veel gebruik maakt van de internationale productie. Er zou meer lokaal geproduceerd moeten worden, waardoor er ook minder gevlogen hoeft te worden. *"Wij maken allemaal deel uit van de economie, we willen toch de schoenen zo goedkoop mogelijk. Het is een vicieuze cirkel waar we in zitten. Dus als je lokaal produceert, dan heb je een heel groot gedeelte wat niet gevlogen hoeft te worden."*
- ♦ **Luchtvaart is niet te motor van de economie.** Het belang van luchtvaart voor de economie wordt overdreven, voor Schiphol maar ook voor de regionale luchthavens. *"Corendon die 's morgens om zes uur mensen vanuit Groningen, die hier gratis parkeren, naar een vakantiebestemming brengt. Wat betekent dat voor de Limburgse economie?"*
- ♦ **Prijs van vliegen.** Vliegtickets worden voor een te lage prijs aangeboden. Dit komt volgens de aanwezigen door het niet belasten van kerosine. De prijs van vliegen zou ook de daadwerkelijke kosten van vliegen moeten dekken. *"Vorige week sprak ik iemand, die ging een avondje eten in Milaan. Komt dezelfde avond terug. Absurd ook, maar het kost geen drol."*
- ♦ **Oneerlijke concurrentie.** Issue is dat er oneerlijke concurrentie is tussen de prijzen van alternatieve vervoersmiddelen zoals de trein. Vliegen blijkt vaak het aantrekkelijkste vervoer te zijn.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ **Goede kosten-baten analyse ontbreekt.** Er is onvoldoende bekend over wat de gevolgen van de luchtvaart zijn op de gezondheid van burgers. Een integraal plaatje is nodig waarin de kosten en de baten voor de gezondheid naast elkaar worden gelegd en besproken.
- ♦ **Geluidsoverlast.** Deelnemers geven aan veel geluidsoverlast te ervaren van de luchtvaart. Vooral de laatste jaren is de overlast toegenomen. Geluidsoverlast is te wijten aan de vluchten vanuit Liege-Bierset, vrachtvliegtuigen, nachtvluchten, ochtendvluchten van Corendon etc.
- ♦ **Nacht- en ochtendvluchten.** Expliciet aan de tafels in Maastricht komt het issue van de nacht- en ochtendvluchten naar voren. Deze worden als extra storend ervaren ten opzichte van de vluchten overdag. *"De volksgezondheid nogmaals die daar onder leidt, onberekenbaar. Mensen die minder productief worden omdat ze in hun slaap worden gestoord. Dat is een absolute last."*
- ♦ **Handhaving.** Volgens deelnemers schiet de handhaving van de hoogtenormen van vliegen ernstig tekort.
- ♦ **Feiten over fijnstof.** Aanwezigen maken zich zorgen over de gevolgen die fijnstof en ultrafijnstof hebben op de gezondheid van burgers. Echter geven ze wel aan dat ze niet weten of de luchtvaart daar wel de grootste boosdoener in is. Zeevaart speelt volgens hen hier ook een belangrijke rol in.
- ♦ **Geen last van geluidsoverlast.** Enkele deelnemers geven aan vliegverkeer te horen maar dit niet als overlast te ervaren. Ze zijn juist liefhebber van vliegen en vinden het fascinerend. *"Ik woon in een streek waar de AWACS wat vaker overheen komt. Ik heb er geen last van. Ik vind het eerder fascinerend."*

Klimaat en milieu

- ♦ **Berekenen versus meten.** Milieueffecten, zoals geluid en luchtkwaliteit, worden heel vaak berekend, maar niet gemeten.
- ♦ **Luchtvaart niet meegenomen in Parijsakkoord.** Deelnemers geven aan dat de verhoudingen voor het tegengaan van klimaatmaatregelen niet juist zijn. Het is naar hun mening vreemd dat luchtvaart niet wordt meegenomen in het Parijsakkoord. *"Dat speelt op alle terreinen, iedereen, alle burgers, overal, alle bedrijven, behalve luchtvaart en scheepvaart. Dat is ook weer zo iets gek."*

- ♦ **Verstoorde natuur.** Luchtvaart verstoort de natuur. Meerdere nationale landschappen in Nederland grenzen aan luchthavens. Deelnemers zijn van mening dat het een behoorlijke impact heeft op het gebied.

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Mobiliteitsbehoefte.** Mensen hebben tegenwoordig grotere behoeften om naar het buitenland te gaan voor bijvoorbeeld een weekend Barcelona. De vraag is of dit echt nodig is. *"Hoe belangrijk is het dat je Amerika bezoekt of dat je naar Vietnam wilt? In principe kun je zonder."*
- ♦ **Gevoel van onveiligheid.** Enkele deelnemers geven aan dat ze zich niet altijd veilig voelen. Dit komt omdat op korte afstand van de banen van de luchthaven van Maastricht-Aachen Airport huizen staan die veel overlast ervaren. Ze geven aan dat dit komt door het laag overvliegen van vliegtuigen, de geluidsoverlast van vrachtvliegtuigen of doordat de dakpannen van het dak waaien.
- ♦ **Behoeft consument.** Deelnemers geven aan dat door economische vooruitgang Nederlandse consumenten verwend zijn geworden door het aanbod in de markt. *"Dat is een kwestie van bewustwording. Als mensen zich realiseren dat ze met Kerstmis geen aardbeien moeten eten, en dat ze alleen in het aspergeseizoen asperges moeten eten..."*

Regionaal

- ♦ **Overlast van luchtvaart.** Op regionaal gebied wordt op verschillende aspecten overlast ervaren van luchtvaart.
 - ♦ **Overlast van Maastricht-Aachen Airport.** Deelnemers geven aan geluidsoverlast te ervaren van vliegtuigen vanaf Maastricht-Aachen Airport. Dit is overlast van vakantie- en vrachtluchten. Huizen liggen hier te dicht tegen de landingsbanen aan. Probleem dat wordt genoemd is dat de Oost-West baan niet is doorgezet, waardoor bij exploitatie van de Noord-Zuid baan problemen zullen ontstaan.
 - ♦ **Slaaptekort.** Een deel van de deelnemers geeft aan wakker te worden van vliegtuigen die 's nacht overkomen waardoor ze in hun slaap worden verstoord. *"Ik ben een overbelaste mantelzorger, ik heb m'n slaap nodig en die word me ontnomen. En veiligheid gaat zover waar je een ander hindert, en ik voel me ernstig gehinderd door de luchtvaart."*
 - ♦ **Overlast van kerosine uitstoot.** Deelnemers ervaren last van dampen die vrij komen van Maastricht-Aachen Airport. Dit komt met name vrij tijdens het tanken, maar ook bij het warm draaien van de motor. *"Je ruikt de kerosine moeiteloos. Ik heb geen moestuin om die reden, ik zou geen groente uit eigen tuin willen eten."*
 - ♦ **Overlast van Liege-Bierset Airport.** Er wordt veel overlast ervaren van de vluchten vanaf Liege-Bierset Airport. Er is frustratie over het feit dat vluchten die niet vanuit Maastricht-Aachen mogen vliegen, vanuit Luik gaan. Al deze vluchten vliegen over Zuid-Limburg heen, waardoor overlast wordt ervaren van andere luchthavens buiten Nederland. *"Ze mogen alleen maar in geval van nood over Eijsden vliegen, maar er zijn in oktober 265 of 264 overschrijdingen geweest waarbij over Eijsden werd gevlogen."*
 - ♦ **AWACS – Geilenkirchen.** In Limburg wordt er overlast ervaren van de AWACS vluchten (Airborn Warning and Control System). Niet in het weekend, maar vooral doordeweeks is er geluidsoverlast in de regio. Er wordt met ouderwetse vliegtuigmotoren gevlogen. Burgers vinden het vervelend dat er naast overlast van lijnvluchten, ook nog overlast wordt ervaren van deze militaire vluchten.
 - ♦ **Overlast infrastructuur.** Er wordt onder de deelnemers overlast ervaren van de aan- en afvoer van vrachtwagens dat wordt veroorzaakt ten behoeve van vrachtluchten. Daarnaast is er ook overlast van de A2, bedrijventerreinen etc.
- ♦ **Concurrentie rondom Maastricht-Aachen Airport.** Rondom de luchthaven van Maastricht-Aachen zijn op kleine afstand verschillende buitenlandse luchthavens te vinden. Al deze luchthavens concurreren met elkaar. Probleem is dat als Nederland iets verbiedt, zoals het laten landen van Antonovs of de nachtvluchten, dit in Luik wel wordt toegestaan. Hierdoor is een Euregionale kijk nodig. Daarnaast vragen deelnemers zich af of Maastricht daadwerkelijk nodig is. *"Is MAA wel noodzakelijk? Er zijn voldoende vliegtuigen omheen, en als je op honderd kilometer eromheen gaat kijken, dan heb je Charleroi, Zaventem, Weeze, Düsseldorf, Keulen Bonn ..."*

- ♦ **Meer aanbod van werkgelegenheid dan vraag.** In (Zuid) Limburg is er een tekort aan mensen, de vacatures worden niet ingevuld terwijl bedrijven staan te springen voor nieuwe mensen. Gezegd wordt dat een positief punt aan Maastricht-Aachen Airport is dat het werkgelegenheid creëert. Echter wordt dit in de regio gezien als een paradox. Oost-Europeanen vullen nu namelijk deze plaatsen op. *"Moeten wij hier vervuilend werk creëren voor Oost-Europeanen?"*
- ♦ **Verminderd toerisme.** Toerisme is een belangrijke inkomstenbron voor Limburg, met name in het heuvelland en in de kleine Limburgse dorpen. Mensen komen daar voor hun rust. Luchtvaart heeft volgens deelnemers invloed op het verminderen van toerisme.
- ♦ **Kosten en baten Maastricht-Aachen Airport.** Enkele deelnemers geven aan dat de kosten van Maastricht-Aachen Airport hoger liggen dan de opbrengsten. De opbrengsten zijn eenvoudig te berekenen, maar het is moeilijk om de kosten te berekenen.
- ♦ **Provincie is eigenaar van luchthaven.** De provincie is eigenaar van de luchthaven, waardoor het probleem speelt dat 'de slager zijn eigen vlees keurt'. Zij geeft namelijk haar eigen vergunningen etc.
- ♦ **Woonligging.** Issue is dat huizen rondom de luchthavens verminderen in waarden. Dit zorgt ervoor dat het woonklimaat niet aantrekkelijk is.
- ♦ **Kleine luchtvaart.** Ruimte voor kleine luchtvaart wordt beperkt en bijna onmogelijk gemaakt. *"Ballonvaarders mogen bijvoorbeeld vrijwel nergens meer starten. Het wordt gewoon echt de nek om gedraaid. Dat vind ik gewoon doodzonde. Er is toch een heel grote groep mensen die genieten van de kleine luchtvaart."*

Overig

- ♦ **Innovatie gaat langzaam.** Deelnemers zijn van mening dat de technologische ontwikkelingen van de luchtvaart achter blijven bij wat maatschappelijk nodig is. Daarnaast zijn innovaties in de luchtvaart ook tijdrovend waardoor ontwikkelingen die gaande zijn nog heel wat jaren nodig hebben om daadwerkelijk op de markt te komen.

5. Belangen

Economie

- ♦ **Werkgelegenheid.** Luchtvaart levert veel werkgelegenheid op. *"Het is een economische motor. Ook alle toeleveringsbedrijven zoals douane, de marechaussee, de restaurants, de taxibedrijven. Er zit een hele economie omheen, die rendeert bij een luchtvaart."*
- ♦ **Bedrijvigheid.** Veel bedrijven rondom luchthavens maken gebruik van het vliegveld. *"Bedrijven op het gebied van e-commerce, die hebben niet alleen een landingsplek, maar ook een plek nodig voor het uitpakken van pakketten/plakken van stickers (...) Als afgeleide levert het ook distributie op, transport, onderhoudsbedrijven."*
- ♦ **Welvaart.** Door de komst van luchtvaart zijn deelnemers van mening dat mensen welvarender zijn geworden.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ **Leefbaarheid.** Deelnemers geven aan veel belang te hebben bij een goed woonklimaat. Lucht, ruimte en rust is nodig.
- ♦ **Goede informatie over gezondheid.** Vanuit de GGD is het grootste belang gezondheid. Wat ze nodig hebben is goed inzicht in hinderbeleving, geluid en luchtkwaliteit. Zodat ze het ook goed kunnen communiceren en goed in perspectief kunnen zetten.

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Ligging woonruimte.** Een luchthaven heeft een aanzuigende werking. Mensen willen daar in de buurt wonen bijvoorbeeld voor werk. Daarnaast is het ook aantrekkelijk omdat je snel op de luchthaven bent voor vluchten. *"Het verhoogt mijn kwaliteit van leven. Ik reis graag. Er is niets mooiers dan binnen tien minuten op de luchthaven zijn."*
- ♦ **Horizon verbreden.** Luchtvaart heeft het mogelijk gemaakt om naast Europa de gehele wereld te kunnen ontdekken. *"De wereld is enorm aan het veranderen. Het zijn geen Limburgers of Hollanders meer. Het zijn wereldburgers aan het worden."*
- ♦ **Plezier.** Luchtvaart is verbonden met plezier. Mensen gaan naar het buitenland voor bijvoorbeeld een concert. Daarnaast zijn er ook hobbyisten die met het vliegen zelf veel plezier ervaren.

- ♦ **Relaties in het buitenland.** Luchtvaart is belangrijk voor het bezoeken van relaties die in het buitenland wonen en waar dit bezoek niet per auto of trein mogelijk is.
- ♦ **Vakantie.** Vakantie is nu mogelijk per vliegtuig. Dit zorgt voor meer mogelijkheden, sneller vervoer en daardoor langer op de plek van bestemming.

Regionaal

- ♦ **Luchthaven Maastricht-Aachen** draagt bij aan de economie, maar zorgt daarnaast vooral ook voor **een economische spin off** voor de gehele provincie en daarbuiten. *"Spin off bestaat uit werkgelegenheid rond de luchthaven, aantrekkelijk maken van de regio, bevorderen toerisme, uitstraling van Limburg als een aantrekkelijke regio om multinationals hier te krijgen. Het is onderdeel - net zoals de A2, het heuvelland - van het aantrekkelijk maken."*
- ♦ **MECC Maastricht.** Een voorbeeld dat vaker wordt aangehaald is dat een luchthaven in Limburg economische activiteiten en locaties mogelijk maakt, zoals de TEFAF in het MECC. *"Als je de luchthaven sluit, dan kun je binnen twee, drie jaar TEFAF vergeten. Als je TEFAF kunt vergeten kun je het MECC sluiten. Als je het MECC kunt sluiten, met alle toestanden, dan kun je heel veel economische activiteiten vergeten."*
- ♦ **Toerisme.** Luchtvaart is goed voor de toeristische sector in het zuiden. Hoteliers juichen de luchthaven toe, omdat een groot gedeelte van de hotels daardoor worden gevuld.

Overig

- ♦ **Kleine luchtvaart.** Kleine luchtvaart loopt voor op het gebied van duurzaam vliegen en innovaties in luchtvaart. Het is eigenlijk de 'kraamkamer' van de grote luchtvaart. Veel wat in de grote luchtvaart gebeurt, wordt ontwikkelt in de kleine luchtvaart. Je ziet nu bijvoorbeeld ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vliegen.

6. Participatie

Wat men nodig heeft om belangen te behartigen in participatieproces

- ♦ **Onafhankelijkheid van overheid.** Een onafhankelijke overheid of provincie die geen bezitter is van een luchthaven of groot aandeelhouder is. *"Voor mij zou de oplossing zijn dat een overheid nooit de bezitter mag zijn van een luchthaven, zodat wij weten waar we moeten klagen, waar wij ons recht kunnen halen."*
- ♦ **Goede basisregels** voor luchtvaart waar iedereen van op de hoogte is. *"Ik denk regels voor de luchtvaart. Uniformiteit, goede regels en daaruit verder proberen eerlijk en oprecht te blijven. Naar de kranten, naar elkaar toe. Want het is een probleem dat we alleen samen kunnen oplossen."*
- ♦ **Tijdig worden betrokken in het proces.** *"Inderdaad niet alleen maar op zienswijze achteraf. Wat is dat nou voor manier van besturen. Je moet ons van te voren de mogelijkheid geven om er over te denken en mee te praten."*
- ♦ **Gehoord worden en serieus worden genomen** door de overheid.
- ♦ **Vertrouwen in de overheid.** Het vertrouwen in de overheid ontbreekt op dit moment. Men geeft aan dat het vertrouwen in de overheid versterkt zou kunnen worden als de overheid meer informatie en feitelijkheden zou delen en mensen betrokken houdt in het proces van besluitvorming. *"Je wil een aantal onderwerpen voor het voetlicht gebracht hebben en je wil daarna terug horen wat met onderwerpen is gebeurd. Ook al is het slecht nieuws."*
- ♦ **Zorg voor open en proactieve communicatie** vanuit de overheid. In de communicatie ziet men graag het volgende terug: wat er zoal gebeurt, handhaving van afspraken, uitdragen van feiten en nieuwe kennis. *"Alles staat en valt en begint met een goede, open communicatie. Dat je vertelt wat je doet en waar je mee bezig bent, hoe je in de procedure staat. En ook eens toegeven dat het niet zo leuk is. Wantrouwen is er richting overheid toch al redelijk, misschien in het Limburgse extra."*
- ♦ **Deskundigheid.** Feitelijke gegevens en inbreng van experts op het gebied van luchtvaart zijn nodig voor het kunnen behartigen van belangen. Sommige deelnemers geven aan dat zij niet de financiële middelen hebben om experts te kunnen betrekken en dat zij daardoor kostbare kennis missen. *"Laat u adviseren door ter zake deskundigen en niet door de ambtenaren."*
- ♦ **Creëer draagvlak** voor het onderwerp 'luchtvaart' onder alle betrokken partijen.

- ♦ Zorg voor de **juiste partijen aan tafel**. Betrek alle belanghebbenden bij de discussie rondom luchtvaart per regio.
- ♦ **Informatie in begrijpelijke, eenvoudige, taal**. In luchtvaart gaat het vaak om complexe materie die niet voor iedereen goed te begrijpen is.

Efficiënte werkvormen voor in het participatieproces

- ♦ Face-to-face discussie voeren over luchtvaart.
- ♦ Regionaal participatieplan.
- ♦ Laat je als overheid ook zien in het land. *"Ik zou tegen de Provincie zeggen, ga de boer op. Ga de burgers bezoeken, ga met het bedrijfsleven praten. Mensen die actief zijn in de regio."*
- ♦ Enquête uitzetten onder een breed publiek met daarin vragen zoals "Wat is hun visie op de luchtvaart? Hoe denkt u de luchtvaart te gaan gebruiken. Wat vindt u belangrijk? Wat weegt zwaarder?"
- ♦ Stuurgroep opzetten die resultaten van een dergelijke enquête kan bekijken.
- ♦ Ga aan de slag vanuit een 'lege kaart' en denk 'out of the box' en met een open blik na over hoe je daar helemaal opnieuw invulling aan wilt geven.
- ♦ Regionale gesprekstafels.
- ♦ Deelnemers aan participatietrajecten via de mail op de hoogte houden van ontwikkelingen.
- ♦ Klankbordsessies.
- ♦ Platform creëren waar iedereen terecht kan voor deelname. Zo kun je mensen geïnformeerd laten zijn, hen betrekken in het proces en daarmee ook gelijk draagkracht creëren.
- ♦ Werkgroepen waarin mensen inhoudelijk mee kunnen praten en mee kunnen denken.

Reactie op de huidige manier van participatie – tafelgesprekken

- ♦ Deelnemers zijn erg positief over het participatietraject van de luchtvaartgesprekken in Maastricht. Er wordt gesproken over een *'prachtig initiatief dat ik toejuich', 'complimenten voor de overheid', 'nuttig en mooi', 'positieve ervaring'* etc. Daarnaast geven deelnemers aan dat het een fijn gesprek was, dat er respect voor elkaar was, er mooie input was en door middel van luisteren je eigen belangen werden bijgesteld. *"Ik vind dit wat jullie nu doen hier, dat vind ik wel mijn complimenten. Mijn complimenten aan de nationale overheid dat jullie hier een beetje onbevangen er in staan, objectief, neutraal. Dat je alle partijen wilt horen. Ik hoop dat de Provincie dit ook eens gaat doen."*

Opmerkingen over de representatie van de tafels

- ♦ Men geeft aan een aantal belanghebbende groepen te hebben gemist tijdens de tafelgesprekken: een artsenwerkgroep, buitenlandse luchthavens, militairen (NATO), jeugd en voorstanders.

Vragen over het vervolgproces

- ♦ Deelnemers zijn positief over het verloop van de gesprekstafels. Het roept echter wel vragen op wat er nu gaat gebeuren met de input die gegeven is aan alle tafels in Nederland. Ze zijn benieuwd hoe uiteindelijk de rode draad getrokken gaat worden tussen die 900 verschillende meningen en wat de overheid hier mee gaat doen zodat het niet in de bureaulade terecht komt. *"Ik ben heel erg benieuwd wat er met de input van vanavond gebeurd, van alle mensen, van alle partijen. Dat gaat in een black box en daar komt iets uit en het zou ook mooi zijn als dat weer een keertje hier terugkomt. Zodat we kunnen zien van: 'Oké, wat heeft de overheid daar nou mee gedaan? En wat zijn de vervolgstappen die de overheid dan gaat nemen?'"*

7. Dilemma's in de gesprekken

Dilemma 1: Vliegen over stedelijk gebied vs. vliegen over dunbevolkt gebied

Argumenten voor vliegen over stedelijk gebied:

- ♦ Omdat je daar al veel geluid hebt. Dus dan concentreer je in ieder geval het geluid in een gebied waar al veel geluid is. Dan spaar je in feite de gebieden waar nog minder geluid is.
- ♦ Vraag: hoe hoog ligt die baan? Daar zit al een groot verschil in. Als je op 55 vliegt, dan zou ik voor de stad kiezen.
- ♦ Ga maar over de stad heen want ik heb als zweefvlieger het buitengebied nodig.

- ◆ Recreanten zoeken stiltegebieden op, dus geluid concentreren bij stad.
- ◆ Vanuit gezondheidskundig oogpunt is het belangrijk om ook natuurgebieden te hebben die stil zijn om zo te genieten, te ontspannen. Het is belangrijk om in Nederland gebieden te houden waar het relatief stil is. Anders heb je een deken van geluid over alles.

Argumenten voor vliegen over dunbevolkt gebied:

- ◆ Als je 95 kiest, wat een stuk hoger is, dan ga je rustig over natuurgebied heen.

Argumenten om geen keuze te willen maken:

- ◆ Ik denk zelf dat het op zich niet uitmaakt, als je maar zorgt dat het vliegtuig zo kan naderen dat het zo efficiënt mogelijk binnen kan komen.
- ◆ Als het gaat om de laatste fase of eerste fase dan is het vermijden van stedelijk gebied niet relevant, want het is niet te vermijden.
- ◆ Veiligheid. Niemand wil dat zo'n vliegtuig naar beneden komt.
- ◆ Ik denk dat het uitmaakt op welke hoogte er gevlogen gaat worden. Als je een vliegtuig hebt dat op grote hoogte over komt vliegen, dan heb je er helemaal geen last van. Als het gaat om verkeer dat een vliegveld nadert, dan is het natuurlijk een heel ander verhaal.
- ◆ Iets wat niet onderbouwd is, totaal niet, hoe kun je nu een keuze in maken? Je kunt hier helemaal geen keuze in maken.
- ◆ In feite is heel Nederland verstedelijkt. Zeker als je met een startsnelheid van 300 kilometer 'weg rammelt', dan is het onontkoombaar dat je boven bevolkte gebieden vliegt.

Dilemma 2: Vliegen concentreren vs. Vliegen spreiden

Argumenten voor concentreren:

- ◆ Op een plek concentreren (Schiphol, Düsseldorf, Brussel of Keulen) waar historisch al vliegvelden liggen. De omgeving heeft zich daar door de tientallen jaren zich al gezet. Er zijn geen woonwijken gebouwd die pal onder een landingsbaan liggen. Daar is met isolatie rekening gehouden. Op Schiphol zijn de landingsbanen dusdanig gelegd, dat zo weinig mogelijk mensen last hebben.
- ◆ Door te concentreren is de infrastructuur beter en kan je meer effect krijgen, kan je bijvoorbeeld bedrijven ook concentreren.
- ◆ Een belangrijke factor is niet teveel vliegvelden bij elkaar vlak om de hoek. Hier is dat wel het probleem en dat gaat allemaal door elkaar heen
- ◆ Er is maar één kleine luchthaven nodig. We moeten er naar toe dat iedereen die vaker vliegt dan eens in de twee jaar een asociaal iemand is.
- ◆ Bij Schiphol is er natuurlijk ontzettend veel geluidsoverlast. Ik noem maar wat: elke 2 minuten komt er een piekbelasting. Dat is vrijwel continue. Stel, dat dat één keer per minuut wordt. Dan heb je een dubbele capaciteit. Eén keer per twee minuten of één keer per minuut, dat is vrijwel allebei continue. Dan zou ik zeggen: 'Hou een gedeelte van Nederland vrij van bijvoorbeeld geluidsoverlast'.

Argumenten voor spreiden:

- ◆ Als je meerdere luchthavens hebt, kan dat ook bijdragen aan minder CO₂ omdat je gewoon letterlijk de kortste afstand vliegt.
- ◆ De ontsluiting van grote delen in Nederland leidt anders tot grote problemen.
- ◆ Vanuit goederenstroom zou ik pleiten voor meerdere kleine.
- ◆ Niet heel veel overlast op één plek, maar overlast –wellicht– gereduceerd op meer plaatsen
- ◆ Het kan simpelweg niet op een luchthaven.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ◆ Het is kiezen tussen twee kwaden. Nu verspreid je misschien de overlast over verschillende luchthavens en kun je kiezen op een plek heel veel overlast en een andere plek minder
- ◆ Accepteren dat Nederland klein is en dat er een grens is aan de groei. Dat is niet de stelling
- ◆ Qua luchtruim kijken waar zo efficiënt mogelijk het aanbod past wat gevraagd wordt.
- ◆ De kaart van Nederland is te klein om keuze te maken. Dit moet op de Europese kaart.

Dilemma 3:

Zo kort mogelijke routes (minder CO₂) vs. zo stil mogelijke routes (minder geluid)

Argumenten voor kortste routes (minder CO₂-uitstoot):

- ♦ CO₂ blijft hangen, geluid is zo weg.
- ♦ CO₂-uitstoot raakt meer mensen dan geluidshinder. Geluidshinder is heel vervelend voor omwonenden, maar CO₂ raakt de wereldbevolking.

Argumenten voor stilste routes (minder geluid):

- ♦ CO₂ uitstoot van de luchtvaart valt mee tov wegverkeer, binnenvaart en spoorwegen.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ♦ Er zijn gewoon routes waar het allebei kan, daar moet je op mikken.
- ♦ Als je een keuze moet maken, dan weet je dat het vliegveld verkeerd ligt.
- ♦ Als je zou weten wat dan de afname CO₂ is, dan zou je beter kunnen kiezen.
- ♦ Dit is zoiets als: wil je de doodstraf met gas of met de elektrische stoel? Kies je voor de galg of voor het nekschot. Ik vind de vraag niet reëel.
- ♦ Het is onlosmakelijk met elkaar verbonden.
- ♦ We moeten het combineren met innovatie.
- ♦ Als wetgever zou ik me op CO₂ richten, maar als burger zou ik me op geluid richten. Omdat ik het geluid direct ervaar en CO₂ niet zo kan vastpakken zoals dat kan bij geluid. Maar daar ligt wel een wettelijke verplichting.
- ♦ Eerbied voor het leven. Geen afweging voor de mens, want flora en fauna net zo belangrijk.
- ♦ Leuk dat de economie een stem heeft, maar het landschap heeft ook een stem. Daar zoek je een balans in. Die is moeilijker te adresseren en te veel buiten deze discussie gehouden.
- ♦ Er zit een economisch aspect aan zowel gezondheid als geluid. Dat zou ook meegenomen moeten worden.

8. Keuzes voor het kabinet en mogelijke maatregelen

Gezondheid

- ♦ Gezondheid staat bovenaan en moet meegenomen worden in de overheidsbesluiten. Meer aandacht voor grensoverschrijdende hinder van buitenlandse vliegvelden.
- ♦ Tegengaan van geluidshinder door AWACS.

Alternatieve vervoersmodaliteiten

- ♦ Treinvervoer over lange afstanden binnen Europa stimuleren.
- ♦ Vluchten onder de 400 km afschaffen en inzetten van grote snelheidstreinen.
- ♦ Internationale bereikbaarheid in de luchtvaartnota meenemen.
- ♦ Zorgen voor eerlijke concurrentie met andere transportmogelijkheden

Bewustmaken inwoners

Opzetten campagnes met betrekking tot diverse milieuaspecten om te bereiken dat iedereen die weigert mee te werken, het etiket ASO krijgt opgeplakt.

Centraliseren

Bedrijven centraliseren voor de commerciële luchtvaart en vrachtluchtvaart.

Herzien van luchtruim

Het luchtruim herzien zodat de vliegtuigdruk beter wordt verdeeld en niet wordt bepaald door de economische macht van Schiphol.

Overbevolkte gebieden ontzien

"Overbevolkte gebieden ontzien (realiseer dat Zuid-Limburg na de Randstad het dichtstbevolkte stukje Nederland is en dat Nederland na Bangladesh het dichtbevolkte land is)"

Innovatie

Meer stimuleren van innovatie gericht op duurzaamheid.

Schoner en stiller vliegen

De luchtvaart dwingen om met schonere en stillere vliegtuigen te komen. Een kwaliteitsgrens opstellen voor de uitstoot en het geluid waar de vliegtuigen aan moeten voldoen.

Luchthaven op Noordzee

Luchthaven centraliseren en verplaatsen naar de Noordzee.

Internationaal samenwerken

Afspraken maken met omliggende luchthavens en grensgebieden maken. Niet vasthouden aan landsgrenzen, anders nemen de mensen de vluchten net over de grens.

Kleine luchtvaart

Belangen van de kleine luchtvaart serieus nemen versus commerciële belangen.

Klimaatafwegingen

Aansluiten bij het klimaatakkoord van Parijs en het vliegverkeer hier ook in meenemen.

Grenzen van groei

De groei van de luchtvaart reguleren of stoppen. Niet alleen voor Schiphol, maar ook andere regionale luchthavens.

Gezondheidsonderzoek

Meer gezondheidsonderzoek in de omgeving van luchthavens onder andere om objectiever de luchtkwaliteit te meten.

Metten Objectiever meten van de luchtkwaliteit

Regie in handen van overheid

De overheid moet prioriteiten stellen, en het niet iedereen naar de zin willen maken, want dat kan niet. Welke prioriteiten wil je stellen? Dan kun je ook de koers bepalen.

Regionaal

- ◆ Maastricht-Airport sluiten en de vluchten verplaatsen naar Luik.
- ◆ Maastricht en Eelde deel uit laten maken van de Schipholgroep.
- ◆ Zuid-Limburg moet de keuze maken tussen de economie van het vliegveld of de economie van recreatie/toerisme, maar niet allebei.

Vliegen eerlijke prijs geven

Tickets duurder maken door milieubelasting, btw-accijns of tickettax. De vervuiler betaalt.

Balans leefbaarheid en economie

Zorg voor een goede balans tussen leefbaarheid en economie.

Luchtvaart laten groeien in balans

Laat de luchtvaart in Nederland wel groeien, maar wel in balans met de levenskwaliteit. Groei is nodig om bij te dragen aan de economie van de regio.

Bijlage 4.9

Locatierapport Leeuwarden

Locatierapport Luchtvaartgesprek Leeuwarden 8 november 2018

1. Inleiding

Voor u ligt de samenvatting van de gesprekstafels tijdens het 'Luchtvaartgesprek Leeuwarden'. Bezoekers werden verdeeld over gesprekstafels met een gespreksleider en een notulist. Per gesprekstafel van ca 5 – 8 personen is een verslag gemaakt. Dit locatierapport brengt de inzichten van al deze tafels in Leeuwarden samen. Dit locatierapport is als volgt opgebouwd:

- ♦ Korte tekst over 'wat opvalt in Leeuwarden'
- ♦ De grootste zorgen van deelnemers
- ♦ De issues die zijn genoemd per thema
- ♦ De belangen die zijn genoemd per thema
- ♦ Wensen en vormen voor participatie
- ♦ Dilemma's
- ♦ Keuzes voor het kabinet en maatregelen.

Onder dit laatste kopje zijn ook de punten opgenomen die mensen op de kaartjes 'Beste Cora' hebben opgeschreven. De maatregelen en kennisvragen die opkwamen tijdens de gesprekken zijn voor alle locaties in het eindrapport samengevoegd in één tabel.

Aantal gesprekstafels:	4
Totaal aantal aanwezigen:	34
Samenstelling:	
Bewoners:	5
Overheid:	6
Bedrijven:	10
Maatschappelijke organisaties:	1
Luchtruimgebruikers:	8
Overig:	4



2. Wat opvalt in Leeuwarden

De gesprekken in Leeuwarden laten een sceptisch publiek zien dat wantrouwend staat ten opzichte van de overheid. Er kwamen twee kanten van het vraagstuk in beeld. Enerzijds algemene aspecten van de luchtvaart, zoals de (noodzaak van) groei, gezondheid en klimaat. Anderzijds lokale aspecten, zoals de militaire luchtvaart, helikoptervluchten naar de Wadden en kleine luchtvaart. Ondanks de scepsis noemden deelnemers de avond bijzonder nuttig en constructief.

Issues en belangen

Deelnemers zien groei van de luchtvaart niet als doel, maar mogelijk als middel om andere doelen te verwezenlijken. Daarbij komt ook de verhouding en oneerlijke concurrentie tussen de luchtvaart en andere vormen van vervoer aan de orde. Fijnstof is een belangrijk issue, waarbij de rol van de luchtvaart ten opzichte van andere modaliteiten onduidelijk is. Geluid van vliegtuigen wordt als hinderlijk ervaren, met name als er weinig achtergrondgeluid is. De urgentie van klimaatbeleid wordt benadrukt.

Regionale kwesties

In Leeuwarden komen vooral niet-commerciële vormen van luchtgebruik op tafel. De overlast van de militaire luchtvaart is groot, er is veel helikopterverkeer naar de Waddeneilanden – zowel voor ambulance- als ANWB-helikopters en er wordt aandacht gevraagd voor drones en ballonvaart. De regionale werkgelegenheid in de (militaire) luchtvaart wordt specifiek naar voren gehaald.

Participatie

Mensen in Leeuwarden vragen zich af hoe de participatie georganiseerd is. Ze hadden het gevoel van het kastje naar de muur te worden gestuurd. Belangrijk is dat alle betrokkenen om tafel zitten. Deelnemers wilden dat er meer werd gedaan met de resultaten van onderzoeken. Het zou meerwaarde opleveren, aldus een aantal participanten, als bewoners werden betrokken bij de visie op de ontwikkeling van de luchtvaart. Als vervolg zagen mensen graag verdiepende bijeenkomsten op beperkte issues en jaarlijks terugkerende participatie-bijeenkomsten.

3. Grootste zorgen (deze vraag is maar in één gesprek gesteld)

Economie

- ♦ Men maakt zich zorgen om de continue groei van luchtvaart.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ Tijdens de rondetafelgesprekken van Leeuwarden is dit niet ter sprake gekomen vanuit de deelnemers

Klimaat en milieu

- ♦ Kerosine, uitstoot en de verstoring van de natuur in het waddengebied.

Sociaal en veiligheid

- ♦ Mensen maken zich zorgen om de veiligheid.
- ♦ Drones zijn zaken waar mensen zich zorgen om maken

Regionaal

- ♦ Laag vliegen, indeling van routes, en meer specifiek aanvliegroutes.
- ♦ Men benoemt dat regelgeving te kort schiet of 'te slap' is, maar ook wordt genoemd dat regelgeving pittig en te streng is.

4. Issues

Economie

- ♦ **Ongebreidelde groei van de luchtvaart.** In hoeverre is de ongebreidelde groei van de luchtvaart acceptabel ten koste van alle andere aspecten die er spelen? Waar nu een paar vliegtuigen per uur komen, kan dit later misschien de hele dag door zijn. *"Dat is net alsof je langs een snelweg woont".*
- ♦ Luchtvaart heeft een **oneerlijke concurrentiepositie** t.o.v. andere vervoersmodaliteiten, o.a. doordat kerosine niet belast wordt en er geen btw betaald wordt.
- ♦ Men vindt dat **vliegen te goedkoop is** en denkt dat mensen vooral vliegtickets kopen vanuit de gedachte van hun portemonnee en niet/niet genoeg stilstaan bij de effecten die dit heeft op het klimaat en natuur. *"Het ongebreidelde van luchtvaart, bijvoorbeeld voor €19 naar Londen vanuit Eelde. Alle verkeer dat we hebben wordt belast en luchtvaart valt daar helemaal buiten. Dat vind ik beschamend. De trein wordt vanwege Btw-verhoging duurder en dat kan dan nooit concurreren met het vliegtuig voor €19." "We hebben die kiloknallers. Voor een tientje naar Barcelona. Terwijl je van Amsterdam naar Groningen met de trein 50 euro moet betalen."*
- ♦ Men maakt zich zorgen om **bestaanszekerheid van bedrijven** zoals recreatieondernemers, campings en watersportbedrijven als toeristen niet meer naar de Veluwe komen vanwege geluidsoverlast.
- ♦ **Openen van Lelystad** levert banen op, maar het levert economische schade op voor een gebied waar 1,5 miljoen mensen wonen en werken.
- ♦ **Bestaande vliegvelden worden tot nu toe niet volledig benut.** In Eelde is geïnvesteerd en daar kan veel meer gevlogen worden dan er nu gebeurt.
- ♦ Mensen geven aan dat een **transferluchthaven niet veel baten toe voegt** aan de Nederlandse of regionale economie. Er wordt wel gedacht dat dit per luchthaven verschillend is. Zo denkt men dat Schiphol en Eindhoven minder profiteren van hun luchthaven dan Maastricht.
- ♦ Het is niet altijd duidelijk hoeveel de **luchtvaart bijdraagt aan de Nederlandse of de regionale economie.**
- ♦ Ook als je minder zou willen vliegen is het voor werk soms toch nodig veel te vliegen, bijvoorbeeld om bij afspraken te kunnen zijn.
- ♦ **Als burger betaal je veel meer belasting over dingen die nadelig zijn voor het milieu dan grote bedrijven.** *"50% van de uitstoot in Nederland wordt veroorzaakt door tien grote industrieën. Het vreemde in Nederland is dat die industrieën beloofd worden voor hun stroom en brandstofverbruik. Want hoe meer stroom of brandstof je verbruikt hoe goedkoper het wordt. Dat zou toch allang een keer andersom moeten zijn? Wij betalen als burger veel meer dan de grootverbruikers. Ik begrijp dat niet hoor."*
- ♦ **Er ligt teveel focus op de economie terwijl dit niet altijd nodig is.** In plaats daarvan zouden we moeten kijken naar leefbaarheid en lange termijn consequenties van luchtvaart. *"En het moet maar door gaan en het moet maar doorgaan. Iedereen wordt hartstikke gek van de stress. Hou eens een keer op met het economische verhaal. Denk eens aan leefbaarheid en de consequenties op lange termijn. Terugschreeven."*

- ♦ **Groei is nu het doel op zich** i.p.v. dat groei een ander doel dient. Sommige mensen geloven dat groei bij mensen ingebakken zit, zoals je ook ieder jaar meer geld zou willen verdienen. *"Op een gegeven moment is Lelystad vol, dan is er weer een andere plek nodig". "Het doel is vaak groei. Wat is er mis als we een status quo bereiken. Doel is vaak groei, is meer geld, is meer investeringen is meer werkgelegenheid. Maar ik ben het soms mee eens in de zin van als het doel groei is, waar ben je dan uiteindelijk mee bezig?"*
- ♦ **De luchtvaartdiscussie** zoals die nu gevoerd wordt, **gaat eigenlijk al uit van groei**. Dat is niet gewenst en voelt voor sommige alsof er geen participatie meer nodig is. De keuze is toch al gemaakt.
- ♦ Er worden steeds meer drones gebruikt maar er is nog **geen goede regelgeving voor drones**, bijvoorbeeld met betrekking tot gebruik maken van het luchtruim en hoogte waarop zij mogen vliegen.
- ♦ **Handhaving van drones is erg moeilijk**. Drones kunnen door iedereen gekocht worden en de regels die er wel zijn worden door mensen vaak aan hun laars gelapt.
- ♦ **Nuttige inzet van drones**, bijvoorbeeld voor het vervoeren van medicatie naar de Waddeneilanden, is mogelijk maar moeilijk uitvoerbaar door regels.
- ♦ Zweefvliegers hebben **last van drones-gebruik** door lokale hulpverleningsdiensten en politiediensten. Er wordt geen Notice to Airmen (NB: Notam, is een bericht dat kritische info bevat over een luchtruim of luchthaven) uitgeschreven.
- ♦ Het duurt nog lang voordat er in grote getalen elektrisch gevlogen kan worden.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ **Fijnstof** wordt niet alleen veroorzaakt door de luchtvaart maar ook door andere vervoersmodaliteiten, bijvoorbeeld vrachtwagens en auto's. Sommige mensen vinden dat er daardoor te veel nadruk ligt op dat de luchtvaart ook klimaatmaatregelen moet nemen, terwijl andere modaliteiten ook fijnstof uitstoten. Anderen vinden juist dat de luchtvaart zou moeten volgen wat er bij overige mobiliteiten, zoals auto's, gebeurt. *"Wat ze bij de automobieliindustrie doen, daar gaan ze iets regelen zodat ze minder uitstoten. Maar in de luchtvaart zie je dan niet. Er wordt niet belast."*
- ♦ Er is veel **onduidelijkheid over de oorzaken van fijnstof** en de gevolgen voor de gezondheid. Er is meer onderzoek nodig naar fijnstof. Ook wordt gedacht dat de overheid te weinig kennis heeft over fijnstof. *"Wat wij gemerkt hebben, is dat de overheid weinig kennis heeft over fijnstof. En wat nog veel erger is, ultra fijnstof."*
- ♦ Het merendeel van de mensen ervaart **geluidsoverlast** door luchtvaart. *"Als wij in de tuin zitten met deze herrie dan kunnen wij niet praten. Dat is niet alleen in Leeuwarden zo. Ook buiten op het platteland."* *"Als ik de kinderen op de scholen in Marssum zie die dan met geluidsdoppen op in de tuin moeten spelen. Dat vind ik echt heel dramatisch slecht."*
- ♦ **De gewaardeerde stilte in het buitengebied wordt door de geluidsoverlast bedreigd.**
- ♦ **De ambulancehelikopters en de helikopters van de ANWB veroorzaken veel geluidsoverlast.** Voornamelijk in de zomermaanden is een piek merkbaar wanneer de Waddeneilanden veel toeristen trekken. De helikopters vliegen over de stad om de juiste zorglocaties te bereiken (MCL en LUMC)
- ♦ **Er heerst angst dat met het openen van Lelystad Airport de geluidsoverlast zal toenemen.**
- ♦ **Men ervaart niet alleen geluidsoverlast van vliegverkeer maar ook van snelwegen.** Sommige mensen geven aan wel minder last te ervaren van autoverkeer dan van vliegverkeer.
- ♦ **Het kleine vliegverkeer wijkt af van routes en afspraken die gemaakt zijn om geluidsoverlast te beperken.** *"Niet van de wettelijke route afwijken, maar van de afgesproken route. Dat is bij het vliegveld Drachten een van de belangrijkste punten. Juist met de gebruikers van het veld met omwonende zijn jaren geleden afspraken gemaakt om net wat anders te vliegen."*
- ♦ **Het merendeel geeft aan dat geluidsoverlast erger is bij laag overvliegend vliegverkeer dan bij hoog overvliegend vliegverkeer.** Sommigen geven ook hoogvliegend vliegverkeer richting Duitsland veel geluidsoverlast veroorzaakt.
- ♦ **Het merendeel van de mensen geeft aan dat zij meer geluidsoverlast ondervinden wanneer er weinig omgevingsgeluid is dan wanneer er veel omgevingsgeluid is.** *"Dat gaat dus problemen opleveren, omdat je in een stiltegebied zit. Daar is heel weinig omgevingsgeluid. Dat hebben we al gemerkt met de belevingsvlucht."*

- ♦ **Er is veel geluidsoverlast door de militaire luchtvaart.** Hier draagt het militaire oefenterrein in de Waddenzee, waar ook vanuit andere landen in Europa gebruik van wordt gemaakt, aan mee. Ook vliegt de militaire (buitenlandse) luchtvaart niet altijd met nieuw materieel, waardoor nog steeds veel lawaai (en vervuiling) wordt veroorzaakt. Overige militaire oefenterreinen waarbij de geluidscontouren van de straaljagers tegen woonwijken aanliggen veroorzaken ook veel geluidsoverlast. *"Ik heb een keer gehad dat de klok bij mij sprong. Dan krijg je een vergoeding van de vliegbasis. Ik dacht eerst er springt een raam, maar het was de klok. Dat kwam door een vliegtuig dat door de geluidsbarrière ging. Er zijn heel veel klachten toch in Leeuwarden. De militaire basis, de F16's. Ook heel veel andere vliegtuigen vanuit de internationale oefeningen."*
- ♦ **Het toenemend aantal nachtvluchten en vluchten aan de randen van de nacht veroorzaken veel geluidsoverlast.** *"Als bewoner van de binnenstad merk ik 's nachts een grote toename. Dat is een ding. Ik ervaar dat wel als overlast. 's Nachts word ik gewoon wakker."*
- ♦ **Belevingsvluchten voor geluidsoverlast worden niet altijd naar behoren uitgevoerd.** Zo halen de bewoners een voorbeeld aan van een belevingsvlucht waarbij het toestel minder zwaar beladen was dan afgesproken en hoger heeft gevolgen dan afgesproken voor de meting. *"De informatie die ik heb gehoord, is dat de meetvlucht met een te licht beladen vliegtuig is uitgevoerd. En ook te hoog heeft gevlogen waardoor de meting helemaal niet conform de afspraken gemaakt is."*
- ♦ **De toename in het aantal sportvliegers veroorzaakt ook steeds meer geluidsoverlast.**
- ♦ **Vliegen heeft gevolgen voor de gezondheid,** namelijk astma, kanker, slaapgebrek en slaapstoornissen, stress en ziekten die nu internationaal kunnen verspreiden doordat mensen zich internationaal (en ook intercontinentaal) verplaatsen.

Klimaat en milieu

- ♦ Het merendeel benoemt dat **de luchtvaart nadelige effecten heeft op het klimaat**, bijvoorbeeld CO₂-uitstoot en stikstof.
- ♦ **Men weet niet precies wat de bijdrage is van de luchtvaart aan het klimaatprobleem.** Het aandeel van de luchtvaart op het klimaat wordt geschat op 5 à 7.5%. *"Vanuit documentaires weet ik dat de voetafdruk van de luchtvaart echt heel groot is. Het een van de grootste problemen is, waardoor het nu zo slecht gaat met het klimaat."*
- ♦ **Het aandeel van de General Aviation en recreatief vliegen in de effecten op het klimaat wordt kleiner geschat.**
- ♦ **Je kunt niet echt iets doen om het vliegtuig gebruik te compenseren.** Er zouden ontelbare aantallen bomen bij geplant moeten worden om te compenseren voor CO₂-uitstoot.
- ♦ **De urgentie om klimaatmaatregelen te nemen, neemt steeds meer toe.** Zo gelooft een aantal mensen dat we nog 12 jaar hebben om iets te doen tegen de nadelige effecten op het klimaat en dat het daarna allemaal niet meer uitmaakt. Daarna is het te laat. *"Maar willen we de klimaatop serieuze nemen, dan wordt het tijd dat er wat gaat gebeuren. Of wachten we op de calamiteit? Kijk maar om je heen. Er is geen discussie meer in de wetenschap over wat er aan de hand is en we kijken allemaal van 'het overkomt ons zeker niet'. Ik hoop dat mijn kleinkinderen dat ook nog kunnen zeggen. Ik maak mij daar ernstig zorgen over. Heel erg."*
- ♦ Het is jammer dat de **militaire luchtvaart niet meegenomen** wordt in berekeningen van CO₂-uitstoot en dat er in de militaire luchtvaart niet zoveel ontwikkeling is om de motoren van de toestellen zuiniger of schoner te maken.
- ♦ **We helpen het ecosysteem om zeep** door het gebruik van fossiele brandstoffen in de lucht.
- ♦ **Het is een probleem dat luchtvaart buiten de klimaatafspraken wordt gehouden.** Dit draagt bij aan de aparte concurrentiepositie van luchtvaart t.o.v. andere vervoersmobiliteiten.
- ♦ **Het is moeilijk om als Nederland alleen klimaatmaatregelen te nemen wanneer andere landen dit niet doen.** Nederland is maar een klein land terwijl andere landen dan alsnog bijdragen aan de milieu problematiek. Daarnaast is het risico dat mensen naar het buitenland gaan om te kunnen vliegen.
- ♦ **Luchtvaart betaalt geen btw of accijns** op kerosine.
- ♦ **Luchtvaart gaat ten koste van natuurgebieden en de dieren** die daar leven.

Sociaal en veiligheid

- ♦ **Door technologische ontwikkelingen is het niet altijd meer nodig om het vliegtuig te pakken** (afspraken kunnen ook via telefoon/Skype) maar omdat vliegen zo goedkoop is pakken we toch het vliegtuig. *"Je zou juist verwachten dat het vliegen minder wordt, omdat het niet meer nodig is. Maar omdat het zo goedkoop is, doet iedereen het."*
- ♦ **Mensen zijn zich niet altijd bewust van de impact van vliegen op de wereld.**
- ♦ **Vliegen is heel normaal geworden.** Zo kiezen mensen gemakkelijk het vliegtuig voor een stedentrip.
- ♦ **Er wordt op dit moment veel gevlogen.** Vakantievluchten zijn misschien overbodig.
- ♦ **Vliegen mag niet elitair worden.** Als vliegen duurder wordt is vliegen niet meer toegankelijk voor iedereen. Daarnaast vragen sommigen zich af of je de juiste prikkel afgeeft bij het duurder maken van vliegen: mensen die geld hebben blijven evenveel vliegen en mensen die al weinig vliegen doen het niet meer, dit levert nauwelijks iets op *"Je krijgt sociale tweedeling. Mensen met geld gaan gewoon blijven vliegen en die blijven even veel vliegen. Daar is geld echt geen prikkel voor. De mensen die nu het geld niet hebben om te vliegen, dat zijn misschien mensen die een keer per jaar vliegen. Ik vraag me af of die financiële prikkel echt iets helpt. Ik denk dat het sociaal niet wenselijk is."*
- ♦ **Het steeds lager vliegen heeft gevolgen voor de veiligheid**, bijvoorbeeld het risico op vogelaanvaringen wordt verhoogd. Vliegen over natura 2000 gebieden verhoogt het veiligheidsrisico omdat er veel trekvogels zitten. Bijvoorbeeld in de Oostvaardersplassen naast Lelystad.
- ♦ Met het **toenemend aantal vliegbewegingen in een luchtruim wat van gelijke grootte blijft**, komt de veiligheid van vliegen in het geding.

Regionaal

- ♦ **Het merendeel van de deelnemers heeft geen vertrouwen in de overheid.** Dit komt met name door niet nageleefde afspraken over geluidsoverlast. Participatie draagt niet bij aan besluitvorming als de overheid toch eigen beslissingen maakt. Ook vindt men dat er te weinig kennis is binnen het ministerie over luchtvaart en de gevolgen die luchtvaart heeft. *"Het ministerie heeft al de luchtvaartkennis de afgelopen jaren geprivatiseerd en weggehaald uit het ministerie. Er is niemand meer die wat van luchtvaart weet, dus dan gaan we het maar in het land vragen, dan hebben we tenminste nog iets."*
- ♦ **Er komen steeds meer laagvliegroutes, vooral in het recreatieve luchtverkeer.** De overlast die dit veroorzaakt jaagt recreanten weg.
- ♦ **Lage aanvliegroutes bij regionale vliegvelden, zoals Eelde, veroorzaken veel geluidsoverlast.**
- ♦ **Lokale ballonvaart zou ook aan tafel moeten zitten**, dit geeft vooral in de zomer in de buurt van Joure voor agrariërs veel klachten.
- ♦ **Het is lastig om met elkaar regionale afspraken te maken** in een sector die eigenlijk mondiaal opereert.
- ♦ **Men ervaart veel overlast van militaire luchtvaart.** Militaire luchtvaart veroorzaakt geluidsoverlast. Daarnaast bezet de militaire luchtvaart in het luchtruim boven de regio een groot gebied waardoor andere vluchten uit moeten wijken naar andere routes.
- ♦ **Angst voor de impact die openen van Lelystad Airport kan hebben** op de Friese regio.
- ♦ **Angst voor te weinig ruimte voor General Aviation** in het luchtruim. *"De luchtmacht claimt steeds meer ruimte ook in het noordelijke gebied. Daarmee beperk je dus de ruimte voor het GA-verkeer."*
- ♦ **Bedreiging van geluidsoverlast van vliegverkeer voor stilte en natuurgebieden** in Friesland. Sportvliegers krijgen de ruimte om over natuurgebieden te vliegen.
- ♦ **Groeiende grote luchtvaart** geeft minder ruimte voor de kleinere luchtvaart.

5. Belangen

Economie

- ♦ **Luchtvaart brengt geld op voor de Nederlandse staat en de regionale economie.** *"En dat heeft ook economische impact. Het is van cruciaal belang. Niet alleen of Schiphol nu wel of niet een grote banenmotor is, er gaat gewoon heel veel geld in om. Ik denk dat dat van belang is voor de Nederlandse economie."*
- ♦ **Luchtvaart draagt bij aan de bedrijvigheid en de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat** in gebieden rondom luchthavens.
- ♦ **Luchtvaart zorgt voor werkgelegenheid.** In de Friese regio creëert de militaire luchtvaart veel banen.

- ♦ Het belang van **zakelijk internationaal verbonden kunnen zijn** en contacten te kunnen hebben met klanten of collega's in andere landen.
- ♦ **Nederland is een handelsland** en kan niet zonder de luchtvaart.
- ♦ General Aviation zorgt voor **nieuwe aanwas van piloten door opleiding**. *"Als je kijkt naar General Aviation, dat is heel belangrijk want dat is de kweekvijver waar de jonge mensen enthousiast worden om het beroep als piloot te kiezen. Heb je geen goede General Aviation meer of aeroclubs of normale vliegvelden dan krijg je straks geen piloten meer uit Nederland."*
- ♦ **De regio heeft economisch belang bij toerisme**. Het is daarom belangrijk dat de recreatieve gebieden aantrekkelijk blijven voor toerisme en niet onaantrekkelijk gemaakt worden door bv. overlast van vliegverkeer.
- ♦ Het is belangrijk te **innoveren in verduurzaming van de luchtvaart** zodat we met steeds schonere en stillere vliegtuigen kunnen vliegen.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ Het is belangrijk dat mensen van de Waddeneilanden snel **met ambulancehelikopters naar de ziekenhuizen vervoerd kunnen worden**. *"Iemand moet binnen drie kwartier in het ziekenhuis zijn. Met de gewone veerboot red je dat niet. Het is een noodzaak dat we ze hebben."*
- ♦ Het **handhaven van leefbaarheid en stiltegebieden** is voor veel mensen die in het buitengebied wonen erg belangrijk. Zij zijn hier komen wonen voor hun rust.

Klimaat en milieu

- ♦ Het merendeel van de mensen geeft aan het **klimaat** erg belangrijk te vinden.

Recreatie

- ♦ **Vlieginstructeurs in de recreatieve luchtvaart** geven aan belang te hebben bij een goed luchtruim om hun vlieg hobby en vliegsport uit te kunnen oefenen.
- ♦ **Belang van de Waddeneilanden** moet ook meegenomen worden.

Sociaal en veiligheid

- ♦ Belang van het **behouden van de eigen vrijheid** (en het vrij kunnen bewegen o.a. door de lucht)
- ♦ Belang van **op vakantie kunnen gaan met het vliegtuig** wordt door de deelnemers persoonlijk afgewogen. Sommigen vinden het onzin om voor een weekendje naar een stad in Europa te vliegen en vinden dat je ook vakantie kan houden in eigen land.
- ♦ Het is belangrijk **sociaal ook internationaal verbonden te kunnen blijven**, bijvoorbeeld voor studie, familie of vriendenbezoek en eigen ontwikkeling door het leren kennen van nieuwe landen en culturen. *"De wereld wordt kleiner door de luchtvaart. Het was voor mij heel makkelijk om in het buitenland te gaan studeren. Als je kijkt naar de mogelijkheden die mijn ouders hadden. Die internationalisering vind ik wel een aspect dat erg belangrijk is."*
- ♦ Je **snel kunnen verplaatsen** is voor sommige mensen erg belangrijk en daarom kiezen zij eerder voor het vliegtuig dan de trein. *"Reizen is 16 uur met de bus en trein naar Italië. Naar Milaan met het vliegtuig is 6 uur."*
- ♦ Belang van **veilig kunnen vliegen en voorkomen van calamiteiten** door luchtvaart.

Regionaal

- ♦ **General Aviation wil genoeg ruimte in het luchtruim** voor het uit kunnen voeren van hun vluchten.
- ♦ **Efficiënter indelen van het luchtruim is belangrijk**. Op een manier dat er op een frisse manier naar heel Nederland gekeken wordt en naar zowel grote luchtvaart, kleine luchtvaart, als de mensen in de omgeving.

6. Participatie

Wat men nodig heeft om belangen te behartigen in participatieproces

- ♦ **Alle stakeholders moeten vertegenwoordigd zijn**. Er is behoefte aan het participeren van alle relevante stakeholders en dat deze stakeholders/belanghebbenden ook inbreng kunnen leveren en gehoord worden. Gebruik maken van de kennis die van de verschillende groepen komt.
- ♦ **Gehoord worden door overheid**. Niet alleen zorgen dat bewoners kunnen participeren in de rondetafelgesprekken, maar dat er ook teruggekoppeld en geïnformeerd wordt naar de

bewoners. Iedere participant, ongeacht hun achtergrond, moet de trein stil kunnen zetten, beargumenteerd. Goed communiceren is hier de sleutel tot succes.

- ♦ **Transparantie.** Alles begint met transparantie. Benadrukt wordt dat alle verslagen openbaar worden gemaakt. Iedereen kan daar kennis van nemen en toevoegingen doen.
- ♦ **Gesprekspartners in het veld.** Er moet een aanspreekpunt komen voor de luchtvaart met de overheid. De burgers moeten ook een aanspreekpunt krijgen en deze toevoegen aan het structurele overleg met het ministerie.

Efficiënte werkvormen voor in het participatieproces

- ♦ **Burgerparticipatie** (iedereen erbij betrekken). Bij de mensen thuis aan tafel (via de technologie die mogelijkheden voor participatie biedt. De vraag die speelt is; hoe krijg je de mensen betrokken?
- ♦ **Gebruik van social media.** Social media biedt de mogelijkheid om de grote massa aan het woord te laten zodat je ook geen vertegenwoordiger meer nodig hebt.

Verwachting burgers van overheid

- ♦ De overheid moet faciliteren en terugkoppeling geven aan de burger. Helder maken hoe standpunten van de overheid tot stand zijn gekomen met onderbouwing.

7. Dilemma's in de gesprekken

Dilemma 1: Vliegen over stedelijk gebied vs. vliegen over dunbevolkt gebied

Argumenten voor vliegen over stedelijk gebied:

- ♦ In steden is er toch al veel geluid door omgevingsgeluiden. De procentuele toename van geluid door vliegverkeer is daar geringer dan in een rustig gebied. *"In de stad is toch al zoveel omgevingslawaai, dat je de vliegtuigen niet hoort."*
- ♦ We moeten de natuur met rust laten en ontzien. We gaan slecht met de natuur om en de natuur moet beschermd worden. Stiltegebieden moeten behouden blijven.
- ♦ Natuur kan niet voor zichzelf spreken, dus moeten wij dat voor de natuur doen. *"Ik heb lijsten gezien van alles wat er inmiddels is uitgestorven in de natuur. Als dat zo verder gaat, dan zijn we straks allemaal sowieso dood. Dan is er geen vliegverkeer meer."*
- ♦ Ondernemers in natuurgebieden kunnen hun bedrijf sluiten wanneer er steeds meer overlast komt in deze gebieden, die nu vooral gebruikt worden voor recreatie.
- ♦ We hebben in Nederland nog maar weinig en kleine gebieden die dunbevolkt zijn, waardoor je al weer snel boven dichtbevolkt gebied vliegt.

Argumenten voor vliegen over dunbevolkt gebied:

- ♦ De natuur heeft geen last van geluidsoverlast.
- ♦ Dieren passen zich aan de omgeving aan.

Dilemma 2: Vliegen concentreren vs. Vliegen spreiden

Argumenten voor concentreren:

- ♦ Door te concentreren kun je innoverende ontwikkelingen eerder in gang zetten en kun je grotere stappen zetten.
- ♦ Concentreren biedt de mogelijkheid om luchtvaart zo efficiënt mogelijk uit te voeren.
- ♦ In een klein land als Nederland zorgt concentreren voor overzicht en alle dienstverlening bij elkaar. *"Nederland is zo ontzettend klein, we kunnen allemaal wel die 200 km overbruggen naar de luchthaven. Waarom moeten er dan vijf of zes zijn?"*
- ♦ Spreiding gaat ten koste van het vrijwaren van natuurgebieden van overlast veroorzaakt door vliegverkeer.
- ♦ Zoveel mogelijk overlast van luchtverkeer op de rest van Nederland beperkt houden. *"Concentreren omdat je dan de mogelijkheid hebt om rustige gebieden op te zoeken. Als je een plek hebt waar lawaai is dan kun je daarvoor kiezen om daar te gaan wonen. Om daar te gaan werken."*

Argumenten voor spreiden:

- ◆ Concentratie is een gepasseerd station. Vanwege o.a. milieuregelgeving is het onmogelijk om verder te concentreren rond bijvoorbeeld Schiphol.
- ◆ De reis naar een geconcentreerde luchthaven toe, bijvoorbeeld met de auto, levert ook nadelige effecten op voor het milieu (uitstoot).
- ◆ Spreiding biedt werkgelegenheid en economische voordelen van luchtvaart in meerdere regio's.
- ◆ Luchtvaart dichtbij de mensen brengen en bereikbaar houden is belangrijk voor kleine luchtvaart
- ◆ Bereikbaarheid van vluchten binnen Europa.
- ◆ Reistijd naar een luchthaven toe is voor veel mensen dan lang. *"Bij alles concentreren heb je dan wel allemaal transport over de grond. Iedereen moet dan heel ver rijden."*
- ◆ Militaire vluchten kunnen we spreiden want dat is een grote werkgever.

Dilemma 3:

Zo kort mogelijke routes (minder CO2) vs. zo stil mogelijke routes (minder geluid)

Argumenten voor kortste route (minder CO2-uitstoot):

- ◆ Er zijn andere manieren om geluidsoverlast op te lossen. Tegen geluid kun je iets doen, zoals verhuizen, tegen CO2-uitstoot niet.
- ◆ Op CO2-uitstoot heb je zelf geen grip, maar het is wel belangrijk dat de overheid het vermindert.
- ◆ Mensen ervaren gezondheidsklachten als gevolg van CO2-uitstoot, zoals longklachten.
- ◆ Geluid is tijdelijk en CO2-uitstoot blijft langer hangen
- ◆ CO2 uitstoot heeft lange termijn consequenties zoals versterking van het broeikaseffect.
- ◆ We kunnen als individu zelf iets doen tegen geluidshinder door bijvoorbeeld ons huis te isoleren.

Argumenten voor stilste routes (minder geluid):

- ◆ Geluidsoverlast wordt als erg hinderlijk ervaren en heeft ook gezondheidsgevolgen.
- ◆ We kunnen als individu zelf minder CO2 uitstoten door bewuste keuzes te maken en minder met het vliegtuig of de auto te gaan.

Argumenten om geen keuze te maken:

- ◆ De keuze moet gemaakt worden in verhouding, heel veel CO2 winst met gigantische productie van geluidsoverlast is uit proportie.
- ◆ Sommigen vinden het een rare keuze en geloven dat je door sneller te stijgen brandstof kunt besparen en minder geluidsoverlast ervaart op de grond.
- ◆ Het is erg situatieafhankelijk. Men ervaart liever geen geluidsoverlast in de eigen achtertuin.

8. Participatie

Wat men nodig heeft om belangen te behartigen in participatieproces

- ◆ **Bewoners op tijd betrekken** in een participatieproces
- ◆ In gesprekken **meer specifieke onderwerpen bespreken** om goede discussies te kunnen voeren, dieper op onderwerpen in te gaan en kritische geluiden te kunnen uiten. Er moet genoeg tijd zijn om de complexe problematiek te bespreken en verdieping aan te brengen.
- ◆ **Overheid moet meer gehoor geven aan uitkomsten van onderzoeken** naar gezondheidseffecten veroorzaakt door luchtvaart en geluidmetingen. *"We hebben al veel bewonersoverlegsituaties gehad. We hebben weken aan rapporten zitten schrijven op het verzoek van het ministerie. Het ging zo de prullenbak in. Ze deden er niets mee, deden er cynisch over. We hebben de MER onderuitgehaald, we hebben met berekeningen laten zien dat het niet klopte. Vanuit burgers in het algemeen is er heel veel wantrouwen."*
- ◆ **Gehoord worden als burger en stem van de burger laten meetellen in ontwikkeling van beleid en besluitvorming.** Meer zeggenschap voor bewoners en serieus worden genomen.
- ◆ De **juiste betrokkenen aan tafel** hebben zitten. De wens is om ieder geval de volgende belanghebbenden aan te laten sluiten: bedrijven, vliegclubs, goedkope vliegers, natuurorganisaties, platteland/landbouworganisaties, burgers, luchtvaart, militaire luchtvaart en verkeersleiding.
- ◆ De **juiste informatie en feiten moeten bij iedereen bekend zijn** om een goede discussie te kunnen voeren over de complexe vraagstukken rondom luchtvaart.

"Ik vind deze discussie een mooi initiatief, maar ik had van tevoren wel wat meer achtergrondinformatie willen hebben. Gewoon wat data; waar hebben we het over in percentages en bewegingen bijvoorbeeld"

- ♦ In participatie wordt men nu vaak van het kastje naar de muur gestuurd. Het zou helpen als er **meer helderheid komt in bij wie men moet zijn**.
- ♦ **Eerlijkheid en transparantie van de overheid** in informatie, onderzoek en beleidsvorming.
- ♦ **Vertrouwen in de overheid**. Het merendeel van de deelnemers geeft aan op dit moment geen vertrouwen meer te hebben in de overheid. *"Vanuit burgers in het algemeen is er heel veel wantrouwen."*
- ♦ Voor participatie is het nodig om met elkaar een **duidelijke visie** te hebben over waar we naar toe willen met luchtvaart. Alleen een aftastende vergadering over issues en belangen is niet genoeg.
- ♦ **Discussie moeten open gevoerd kunnen worden met respect voor ieders perspectief**.
- ♦ Jaarlijks een terugkerend overleg met burgers inrichten.
- ♦ Betrokkenheid middels digitale publicaties waarop besluiten en wijzigingen in beleid kenbaar gemaakt kunnen worden en mensen op kunnen reageren. Op een website zou ook kennis en recente ontwikkelingen gebundeld kunnen worden, net als de gespreksverslagen van bijvoorbeeld dit traject.
- ♦ Een loket openen voor eenduidigheid op het gebied van vragen, mogelijkheden en suggesties rondom luchtvaart.
- ♦ Regionale gesprekstafels.

Efficiënte werkvormen voor in het participatieproces

- ♦ Jaarlijks een **terugkerend overleg met burgers** inrichten.
- ♦ **Betrokkenheid middels digitale publicaties** waarop besluiten en wijzigingen in beleid kenbaar gemaakt kunnen worden en mensen op kunnen reageren. Op een website zou ook kennis en recente ontwikkelingen gebundeld kunnen worden, net als de gespreksverslagen van bijvoorbeeld dit traject.
- ♦ **Een loket openen voor eenduidigheid** op het gebied van vragen, mogelijkheden en suggesties rondom luchtvaart.
- ♦ **Regionale gesprekstafels**.

9. Keuzes voor kabinet en mogelijke maatregelen

Andere vervoersmodaliteiten

- ♦ Formuleer een integrale visie op mobiliteit die zich richt op de toekomst. Focus niet alleen op luchtvaart en houd ook rekening met de impact van de vervoersmodaliteiten op de omgeving.
- ♦ Openbaar vervoer opties, net name de trein, moeten verbeterd worden: snelle treinverbindingen, betere aansluiting op het treinnetwerk van andere landen, aanleg hogesnelheidslijnen.
- ♦ Regionale en korte reisafstanden per vliegtuig minder aantrekkelijk maken door betere en goedkopere alternatieven aan te bieden op spoor/weg/water. *"Er moeten ook goede alternatieven geboden worden. Nu is het vliegtuig nog zo handig. Zorg voor goede treinverbindingen. Zorg dat alternatieven ook betaalbaar worden."*
- ♦ Openbaar vervoer weer hip maken.

Gezondheid en leefbaarheid

- ♦ Voorkom nadelige gevolgen op de gezondheid van mensen.
- ♦ Doe meer onderzoek naar uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof en kijk wat voor effecten dit heeft op de gezondheid van burgers.
- ♦ Geen nachtvluchten meer toestaan.

Afwegen belangen verschillende partijen

- ♦ Meer aandacht besteden aan de bijzondere positie van helihavens bij ziekenhuizen.
- ♦ Zoek samenwerking met andere ministeries.

Regionale vliegvelden

- ♦ Ontwikkeling van regionale luchthavens voor budgetvluchten. Sommigen pleiten ook voor meer tijdelijke ontheffing) veldjes voor kleine luchtvaart om regionale vliegvelden te ontlasten.
- ♦ Geen beperking opleggen aan General Aviation en zweefvliegen.

- ◆ Sportvliegen serieus nemen. Het fungeert als een kweekvijver voor de luchtvaart.
- ◆ Tijdelijke ontheffing voor lokale vliegvelden en kleine vliegtuigen ruimhartig toestaan zodat regionale vliegvelden meer ontlast kunnen worden.

Herzien luchtruim/ behoefte luchtruim

- ◆ Herindeling eerst afronden en daarna pas overgaan op andere keuzes, zoals het wel of niet openen van Lelystad Airport.
- ◆ Civiele luchtruim inrichten in het omgekeerde taartmodel.
- ◆ Zo snel mogelijk stijgen en zo hoog mogelijk vliegen.
- ◆ Zo efficiënt mogelijke routes creëren.
- ◆ In iedere provincie een kleine luchthaven.
- ◆ Niet meer luchtruim claimen voor beroeps- en militaire vluchten dan aantoonbaar nodig is.
- ◆ Concentreren van verkeer rondom luchthavens verticaal in plaats van horizontaal.
- ◆ Probeer aansluiting te vinden bij het Duitse luchtruim
- ◆ Creëer genoeg ruimte voor General Aviation.
- ◆ CTR's (Control Traffic Region) efficiënter indelen.
- ◆ Geen helikoptervluchten naar de Waddeneilanden meer.
- ◆ Spreiding van geluid door Micro Light Aircraft op meer locaties toe te staan.

Luchthaven in Noordzee

- ◆ Veel mensen geven aan een oplossing te zien in het concentreren op de Noordzee en een luchthaven in zee te bouwen.

Nadenken over grenzen van groeien

- ◆ Ook aandacht besteden aan de implicaties die dit heeft voor het klimaat
- ◆ Nagaan hoe belangrijk het is dat luchtvaart al maar groeit
- ◆ Een stop op de groei van luchtvaart.
- ◆ Lelystad Airport niet openen.

Innovatie in luchtvaart

- ◆ Stimuleer innovatie in vliegverkeer door hier financieel in te investeren.
- ◆ Zorg voor een heldere regelgeving rondom drones.
- ◆ Energieneutraal maken van vliegvelden, bv zonnepanelen op daken van luchthavens.
- ◆ Duurzame brandstof ontwikkelen en gebruiken, bijvoorbeeld BTL (synthetische diesel of kerosine van afval).

Klimaatafwegingen

- ◆ Luchtvaart moet het klimaatakkoord volgen.
- ◆ Pak het luchtvaartvraagstuk internationaal aan. Maak internationale afspraken over regelgeving en het invoeren van klimaatmaatregelen.
- ◆ Er worden verschillende klimaatmaatregelen genoemd waar de overheid naar zou moeten kijken:
 - ◆ Impact van vliegen op persoonlijke footprint inzichtelijk maken.
 - ◆ Targets stellen aan wat de footprint mag zijn per kilometer en termijn doel stellen voor het verminderen van deze footprint.
 - ◆ Vliegen met nieuwe (schonere) toestellen stimuleren en vliegen met oude (vervuilendere) toestellen zwaarder belasten
 - ◆ Ontmoedigen van vakantievluchten
 - ◆ Efficiënter gebruiken van vliegtuigen. Alleen vliegen met vol bezette vliegtuigen en bij onderbezetting terug schalen naar kleinere toestellen.

Vliegen eerlijke prijs geven

- ◆ Vliegen duurder maken door accijns en btw op brandstof en de vervuiler laten betalen.
"Maak vliegtickets duurder via btw en accijns op brandstof"
- ◆ Tarieven in de kleine luchtvaart zijn nu veel te hoog, voer hier passende tarieven in.
- ◆ Invoeren van een vliegtaks.