

BUNDEL 4

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN VAN ORGANISATIES OP DE ONTWERP-LUCHTVAARTNOTA 2020 -2050.

Zienswijzentermijn : Vrijdag 29 mei tot en met donderdag 9 juli 2020

74807692	Gemeente Lelystad
74807856	Provincie Gelderland
74811563	Vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast RotterdamAirport BTV
74812399	Beraad Vliegghinder Moet Minder (BVM2)
74812479	Provincie Zeeland
74812693	Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV)
74812767	Provincie Noord-Brabant
74812770	Provincie Utrecht
74812980	Stichting Milieu front Eijsden
74813159	Gemeente Hattem, mede namens de gemeenten Heerde, Oldebroek en Elburg
74813313	Gemeente Schiedam
74814294	Royal Schiphol Group
74815147	Stichting Verontruste Artsen
74815307	DeDurfplaats
74815596	SATL
74815702	Fruitbedrijf Pijls
74816571	GroenLinks Apeldoorn
74816659	Gemeente Gouda
74816824	evofenedex
74816829	Air Cargo Netherlands (ACN)
74816950	TLN en FENEX

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Datum : 1 september 2020

Hare Excellentie

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
			30 juni 2020
behandeld door	doorkiesnummer	bijlagen	dossiernummer
	0652011998	1	
onderwerp			pr-nummer
Zienswijze Gemeente Lelystad ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050			

Hooggeachte

Middels deze brief onderschrijven wij de door de provincie Flevoland ingediende zienswijze op de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050.

De zienswijze van de provincie is als bijlage bij deze brief gevoegd.

Hoogachtend,

het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de burgemeester,



PROVINCIE FLEVOLAND

Postbus 55
8200 AB Lelystad

Telefoon
(0320)-265265

Fax
(0320)-265260

E-mail
provincie@flevoland.nl

Website
www.flevoland.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG



Verzenddatum

6 JULI 2020

Bijlagen

1

Uw kenmerk

Ons kenmerk

2628604

Onderwerp

Zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Excellentie,

Provincie Flevoland is zich bewust van de veranderingen in het maatschappelijk debat over vliegen en de impact die de luchtvaartsector heeft op de omgeving en hinderbeleving. De luchtvaart brengt geluidshinder en emissies van CO₂, stikstof en fijnstof met zich mee. Provincie Flevoland is van mening dat het belangrijk is om de negatieve effecten van luchtvaart zo veel mogelijk te beperken.

Om te voorzien in de vliegbehoefte moet de sector stappen maken in de balans tussen luchtvaart en leefomgeving. Daarnaast zien wij dat de coronacrisis een forse impact heeft op de luchtvaartsector en dat het mogelijk nog een aantal jaar duurt voordat de sector weer op het oude niveau opereert.

Provincie Flevoland heeft met belangstelling kennis genomen van de ontwerp Luchtvaartnota. Wij maken met deze brief en bijbehorende bijlage gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

Lelystad Airport zo snel mogelijk open voor groot handelsverkeer

Zowel vanuit het perspectief van leefbaarheid, milieu en hinderreductie als vanuit het herstel van de luchtvaartsector uit de coronacrisis zien wij blijvend een belangrijke rol voor Lelystad Airport. De provincie wil daarom met kracht benadrukken dat het van belang is om zo snel mogelijk een besluit te nemen over openstelling van Lelystad Airport voor het groot commercieel handelsverkeer. Aan alle voorwaarden voor die openstelling is voldaan.

In het juiste systeem herstellen

Lelystad Airport is fysiek en operationeel helemaal gereed voor openstelling voor groot commercieel handelsverkeer (vakantievluchten). Het door tegenstanders gebruikte argument dat Lelystad Airport voorlopig niet nodig zou zijn, omdat Schiphol vanwege de coronacrisis de komende jaren voldoende capaciteit zou hebben, is onjuist: ook in en na de coronacrisis is er -vanwege historische rechten- sprake van slotschaarste op Schiphol. Door de aanhoudende slotschaarste op Schiphol is de concurrentiekracht van mainport Schiphol in het geding. De provincie is van mening dat openstelling van Lelystad Airport en de werking van de Verkeersverdelingsregel (VVR) een essentiële oplossing vormen voor de slotschaarste op Schiphol. Vanuit het herstel van de coronacrisis is het nodig om zo snel mogelijk in het juiste systeem te herstellen: Lelystad Airport voor vakantievluchten in Europa en de ruimte op Schiphol behouden voor hub-vluchten die economisch van belang zijn. Zo kan de dichtbevolkte omgeving van Schiphol nu al ontlast worden (hinderreductie) door vakantievluchten in Europa grotendeels vanaf Lelystad Airport te laten plaatsvinden en tegelijkertijd ruimte houden voor de economisch belangrijke verbindingen van Schiphol -de mainportfunctie van Schiphol- te behouden en te versterken.



Hinderreductie

Enerzijds voelt ook de provincie zich verantwoordelijk voor landelijke ontwikkelingen, anderzijds zijn we verantwoordelijk voor de leefomgeving van eigen inwoners. Vliegen op Lelystad Airport heeft per saldo minder geluidshinder tot gevolg. De vliegoperatie van Lelystad Airport zorgt voor ruim 150 ernstig geluidgehinderde personen; voor een zelfde hoeveelheid vluchten vanaf Schiphol zijn dat er ruim 100.000. De Ontwerp-Luchtvaartnota geeft aan dat de vluchten in de nacht voorkomen moeten worden of ernstig beperkt. Daarnaast staat Schiphol vanuit de omgeving onder druk om het aantal nachtvluchten te verminderen. Daarmee komt de bedrijfsvoering op Schiphol voor luchtvaartmaatschappijen die vakantievluchten uitvoeren - die gebaat zijn bij het vaker op een dag op en neer vliegen - in het gedrang. Op Lelystad Airport is de *turn-around time* - de tijd tussen het moment dat een vliegtuig landt en weer kan opstijgen - veel korter dan op Schiphol. Daarmee is Lelystad Airport voor vakantievluchten een logische en aantrekkelijke luchthaven en kunnen de bedrijfseconomisch noodzakelijke 'meerdere slagen' op een dag wel gemaakt worden. Hierbij is het van belang om te benadrukken dat de openingstijden van Lelystad Airport niet veranderen en er dus ook geen sprake van nachtvluchten zal zijn.

Lelystad Airport is een compacte en moderne luchthaven. Door de korte afstanden van de vliegtuigopstelplaatsen van en naar de startbaan, is er sprake van aanzienlijk minder uitstoot op de luchthaven; minder taxiën betekent minder ultrafijn stof, stikstof- en CO₂-emissies. Het uitblijven van openstelling van Lelystad Airport leidt niet tot lagere CO₂-emissies op Europees of mondiaal niveau, als gevolg van onder andere uitwijkgedrag van reizigers naar andere luchthavens.

Innovatie

De Ontwerp-Luchtvaartnota zet zwaar in op innovatie voor de duurzame en hinderbeperkende ontwikkeling van de luchtvaart: innovatie is de sleutel tot succes. Provincie Flevoland deelt die ambitie en kan een belangrijke rol spelen in de innovatie en verduurzaming van de luchtvaart en het beproeven van integrale mobiliteit. Zoals u weet, zijn er in Flevoland tal van innovaties op het gebied van slimme mobiliteit en verduurzaming gaande. In Flevoland is er ook fysiek ruimte om innovaties toe te passen. Er zijn mogelijkheden middels ruimte in infrastructuur, die een bijdrage (gaan) leveren aan de veilige inzet van drones, onbemande vliegtuigen, elektrisch vliegen.

Het Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum (MITC) te Marknesse met belangrijke partijen als het NLR (Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum), RDW (Dienst Wegverkeer) en German Dutch Wind Tunnels (DNW) kunnen daar samen met andere onderzoeks- en kennisinstellingen zoals TU Delft invulling aan geven. De omstandigheden op Lelystad Airport zijn ideaal om naast het bestaande en nieuwe luchtverkeer nieuwe technologieën en innovaties in de praktijk te testen.

Leefbaarheid en duurzaamheid

Veel innovaties in de luchtvaart, zowel luchtzijdig als landzijdig, dragen bij aan de verduurzaming van de sector, hinderreductie en het verbeteren van de leefbaarheid van een luchthavenomgeving. In bijgevoegde duurzaamheidsnotitie kunt u lezen wat de provincie en haar gebiedspartners reeds uitvoeren of in de planning hebben hieromtrent. Door de ligging en beperkte omvang van Lelystad Airport zijn er, in vergelijking met Schiphol, per vliegtuigbeweging minder gehinderden en wordt er slechts kort getaxied waardoor uitstoot van geluid, stikstof en CO₂ beperkt zijn. Wij willen uw aandacht vragen voor een duidelijk door het Rijk te ontwikkelen nationaal afwegingskader met betrekking tot de mogelijkheden van meer regionale spreiding van impact op de leefbaarheid en hinder als gevolg van groot commercieel handelsverkeer.

Provincie Flevoland investeert voor een periode van vier jaar in een uitgebreid geluidsinformatienetwerk als onderdeel van het omgevingsmanagement in de provincie. Doel van deze informatievoorziening is om de veranderingen in geluidsbelasting mee te beleven met inwoners van Flevoland en deze inzichtelijk te maken. Ook ontstaan door het meten mogelijkheden om de gevolgen van hinderbeperkende maatregelen te beoordelen. Bij de financiële opgaven in de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt gesteld dat de te realiseren meetsystemen kosten voor de luchtvaartsector met zich meebrengen.



Deze constatering verlangt ook voor de toekomst van het geluidinformatienetwerk Lelystad Airport om een heldere verdeelsleutel. De Ontwerp-Luchtvaartnota zou hiervoor een indicatie moeten geven.

Landzijdige bereikbaarheid

Wat betreft landzijdige ontsluiting wordt in de Ontwerp-Luchtvaartnota alleen op Schiphol ingegaan en niet op Lelystad Airport. Lelystad Airport heeft als 'overloopvluchthaven' van Schiphol een goede verbinding met Schiphol en haar omgeving nodig. Provincie Flevoland vraagt om verdere uitwerking van de onderlinge bereikbaarheid van Schiphol en Lelystad Airport, rekening houdend met zowel de overloopfunctie van Lelystad Airport, de bereikbaarheid binnen de Metropool Regio Amsterdam, als substitutie van vluchten door bus en trein.

De provincie pleit voor een aantrekkelijke en gebruiksvriendelijke mogelijkheid van emissieloos vervoer van deur tot (terminal)deur. Hiertoe pleit de provincie bij het Rijk voor een opwaardering van de openbaarvervoerbinding tussen Lelystad Airport en Schiphol. Provincie Flevoland draagt zelf reeds bij aan emissieloos voor- en natransport met de concessie voor een snelle elektrische busverbinding tussen Lelystad Airport en station Lelystad Centrum.

Omgevingsthema's: energietransitie en woningbouw

Er is aandacht nodig voor de ruimtevraag die gepaard gaat met de energietransitie en woningbouw. Het gaat daarbij niet alleen om de klimaatdoelstelling voor de luchtvaart, maar ook is de vraag van belang hoe de ontwikkeling van de luchtvaart en de noodzaak van duurzame opwekking van energie kunnen worden gecombineerd. In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt dit belang weliswaar geduid voor de gehele breedte van de leefomgeving, maar wordt nog steeds niet inzichtelijk gemaakt hoe de afstemming concreet zal plaatsvinden. Een verwijzing naar de NOVI en de Omgevingswet vinden wij in dit verband te mager. Hetzelfde geldt voor woningbouw.

In het kader van de vliegveiligheid voor zowel grote als kleine luchtvaart worden rijksregels aangekondigd voor hoge gebouwen, drones en windturbines. Ook moeten gemeenten hun bestemmingsplannen rond luchthavens afstemmen op de beperkingen voor het borgen van de veiligheid van het luchtverkeer en de omgeving van luchthavens. Veiligheid staat ook bij ons voorop en er moeten ook zeker regels zijn die ons beschermen tegen onaanvaardbare risico's. De keuzes in het ruimtebeslag zullen echter eerst via een integrale beslissing tot stand moeten komen. We willen daarbij geen nieuwe veiligheidsrisico's voor de luchtvaart, maar streven naar een meer bewuste afweging van de belangen van grootschalige opgaven, zoals voldoende duurzame energie, een gezonde luchtvaartsector en een gezonde leefomgeving.

Lelystad Airport als onderdeel van toekomstbestendig luchtvaartstelsel

In de Ontwerp-Luchtvaartnota ontbreekt een concreet afwegingskader waar groei van de luchtvaart aan moet voldoen. De rol van Lelystad Airport en regionale luchthavens worden in dit kader onvoldoende geduid. Wij achten het van belang dat de Ontwerp-Luchtvaartnota specifiek één duidelijk en samenhangend kader schetst voor het luchthavensysteem van de toekomst.

De Ontwerp-Luchtvaartnota maakt een onderscheid tussen de rol van Lelystad Airport als overloopvluchthaven en de ontwikkeling van overige regionale luchthavens. Regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen in lijn met de regio waar ze liggen; de belangrijkste lusten en lasten zijn immers ook verbonden aan de regio. Er is regionaal draagvlak¹ voor Lelystad Airport. De provincie is van mening dat, met in achtname van de afspraken over de overloopfunctie, ook Lelystad Airport zich moet ontwikkelen met maximaal profijt voor de regio. De provincie en andere gebiedspartijen moeten daartoe sterk aan tafel zitten om samen de noodzakelijke innovatie en verduurzaming van de luchtvaartsector mogelijk te maken. Lelystad Airport blijft namelijk ook een belangrijk centrum voor General Aviation en die activiteiten hebben een sterke relatie met de regio.

¹ <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/3/airports/veel-steun-onder-omwonenden-voor-uitbreiding-lelystad-airport>



Onderdeel van een toekomstbestendig luchthavensysteem is de noodzaak voor een integrale visie - door het ontwikkelen van nationaal beleid - op General Aviation, inclusief nieuwe luchtruimgebruikers zoals drones en onbemande vliegtuigen.

Dit beleid moet ook zijn doorwerking vinden in het programma Luchtruimherziening waar keuzes worden gemaakt over de beschikbaarheid van het luchtruim voor alle soorten luchtverkeer. De notie dat het Rijk de komende jaren bepaald welke General Aviation onderwerpen prioriteit krijgen, welke niet (meer) en waar ze plaats moeten vinden, biedt onvoldoende perspectief voor deze veelzijdige en wijdverspreide sector.

Betrouwbare overheid

Al in 2008 is besloten dat Lelystad Airport een belangrijke rol speelt in het Nederlandse luchthavensysteem. Door vier achtereenvolgende kabinetten is dat bevestigd. Met het herhaaldelijk uitblijven van politieke duidelijkheid, nu al voor de vierde keer, worden de regio en de luchtvaartsector sterk op de proef gesteld. Helder is dat de minister nu een openingsdatum noemt waarop we kunnen koersen. Wij rekenen erop dat het kabinet haar belofte inlost om de besluitvorming over openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel handelsverkeer deze kabinetsperiode af te ronden.

De provincie en de regio zijn klaar voor opening van Lelystad Airport en aan alle voorwaarden voor openstelling - een kloppend MER, een verkeersverdelingsregel en een einde aan de 'laagvliegroutes' - is voldaan. Ook is er zicht op een oplossing voor de stikstofproblematiek. Wij zijn van mening - net als andere direct betrokken partijen - dat alle informatie voorhanden is om spoedig tot politieke besluitvorming over het openstellingsbesluit te komen. De daadwerkelijke start met vakantievluchten vanaf Lelystad Airport is vervolgens aan de eigenaar, de Schiphol Group.

In het kader van stikstof refereren wij aan het eindadvies van het Adviescollege Stikstofproblematiek 'Niet alles kan overal' (juni 2020) waarin wordt gesteld: *"de uitgangspunten voor de NOx-emissies, ..., ook gelden voor de luchtvaart (generieke emissiereductie en beoordeling als piekbelaster voor nabijgelegen natuurgebieden, maar geen beoordeling op marginale effecten op honderden kilometers afstand)".* Diffuse spreiding van stikstof is een nationale opgave waarbij het noodzakelijk is dat voldoende stikstofruimte wordt gecreëerd om kleinere diffuse belasting - zoals die door luchtvaart worden veroorzaakt - te mitigeren.

Tenslotte

Uitvoering geven aan de gemaakte afspraken voor openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel handelsverkeer in november 2021 is nodig voor de totstandkoming van een toekomstbestendig luchthavensysteem dat balans brengt tussen de belangen van de luchtvaartsector en de belangen van de omgeving en dat bijdraagt aan het behoud van de connectiviteit van Schiphol en het beperken van hinder in de omgeving van Schiphol. De openstelling van Lelystad Airport is van groot economisch en maatschappelijk belang voor de regio, en nationaal van belang voor het behoud van de mainportfunctie van Schiphol.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,
de secretaris,

de voorzitte



PROVINCIE FLEVOLAND

Bijlage bij zienswijze provincie Flevoland op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Algemeen

- De manier waarop de mogelijke ontwikkeling van de luchtvaart is beoordeeld (en wordt gepresenteerd) aan de hand van de vier hoekpunten (veiligheid (eerst), economie, leefomgeving en klimaat) geeft een duidelijk beeld. Wel wordt een meer kwantitatief afwegingskader gemist. Verzoek is dit in de definitieve Luchtvaartnota 2020-2050 nader te duiden, zodat de luchtvaartsector en de omgeving weet waar zij aan toe is.
- De consequenties van voorgestelde besluiten zijn onvoldoende helder gemaakt, zoals die van substitutie van vluchten door trein en bus en het invoeren van hardere randvoorwaarden voor groei. Hiermee is het niet transparant hoe gekomen wordt tot heldere integrale keuzes. Door de term 'adaptieve aanpak' ontstaat de indruk dat het nog alle kanten op kan.
- Goed om te zien dat er door het Rijk geïnvesteerd gaat worden in de commissie van regionaal overleg met als doel deze commissies verder te professionaliseren. De provincie verwacht dat daarmee de belangen van de omgevingspartijen op een adequate manier meegenomen worden in het regionaal overleg.
- De link tussen de Luchtvaartnota, de NOVI en de omgeving behoeft verdere uitwerking. Hoe gaat de Luchtvaartnota met andere beleidsterreinen en belangen afstemmen?

Geluid

- Waarom is besloten stilte onder te brengen bij natuur? Wij beschermen de bestaande stiltegebieden juist voor de rustzoekende mens en vinden stilte een kwaliteit van de leefomgeving.
- Waarom wordt in de nota geen aankondiging gedaan over de integrale toepassing van de Europese rekenregels (Doc.29) voor de beoordeling van geluid, voor zowel Schiphol als voor de overige nationale en regionale luchthavens en welke mogelijke impact dit heeft?

Landzijdige bereikbaarheid

- Waarom wordt wat betreft landzijdige bereikbaarheid alleen op Schiphol ingegaan en niet op Lelystad, dat toch ook een bijzondere positie heeft als overloopluchthaven van Schiphol?
- Wat is de visie op de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad in relatie tot de functie van Lelystad voor Schiphol? De provincie is van mening dat een opwaardering van de OV-verbinding tussen Schiphol en Lelystad Airport een belangrijke bijdrage kan leveren aan het verduurzamen van de landzijdige bereikbaarheid

Substitutie van vluchten door trein en bus

- Hoe gaat de Luchtvaartnota invulling geven aan de integrale mobiliteitsaanpak?
- Wat betekent de integrale mobiliteitsaanpak voor Lelystad Airport?
- Betekent een integrale mobiliteitsaanpak voor Lelystad Airport een selectief (slot)beleid?
- Wat betekent een integrale mobiliteitsaanpak voor de bereikbaarheid (frequentie, snelheid) per trein tussen Lelystad Airport en Amsterdam/Schiphol?

Duurzaamheid

- Lelystad Airport, zijnde een greenfieldluchthaven voor groot commercieel handelsverkeer, biedt een uitgelezen kans om met name de landzijde zo duurzaam en circulair mogelijk in te richten en daarmee de luchtvaart in Nederland verder te verduurzamen. Gedacht kan worden aan circulaire gebiedsontwikkeling, korte en gezonde voedselketens, bio-based vliegtuiginterieurs en optimale verwerking van in- en uitgaande reststromen.
- In paragraaf 6.2 staat dat het aantal passagiers nog kan toenemen ondanks dat er minder vluchten zijn. Dit komt omdat de capaciteit van de vliegtuigen zal groeien. Hoe verhoudt deze aanname zich met het streven om meer elektrisch te gaan vliegen? Elektrische vliegtuigen hebben (vooralsnog) een kleinere capaciteit dan reguliere vliegtuigen.



PROVINCIE FLEVOLAND

MER

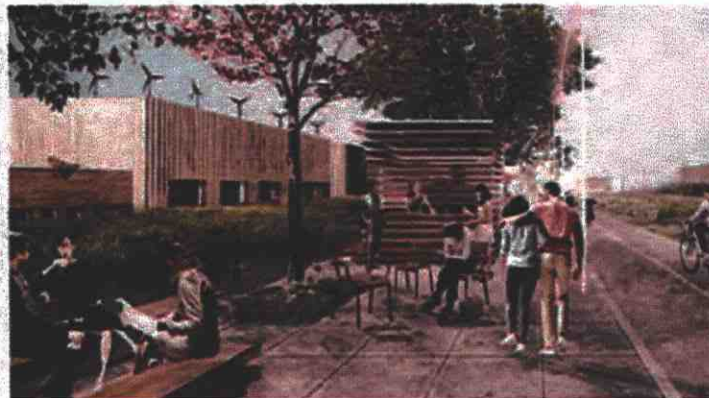
- Bij L1 worden flitspalen voorgesteld aan de kop van de baan (opstijgen) en in het verlengde van de baan waarbij voor iedere vliegtuigpassage een norm geldt voor Lmax. Welke impact heeft de maatregel L1 op de leefomgeving?
- Met maatregel L6 wil men onderzoeken hoe door een andere manier van hinderbeoordeling ook de ervaren ernstige hinder buiten de 48 dB in beeld komt. Voor de beoordeling van de herziening van het luchtruim wordt voorgesteld het terugdringen van geluid prioriteit te geven tot 6.000 voet.
Hoe verhouden beide uitspraken zich tot elkaar?
Wat is het belang van maatregel L6 in relatie tot het voorgestelde toetsingskader voor de herziening van het luchtruim?
- We hebben behoefte aan een nadere duiding van wat de effecten zijn van de luchtvaart op de mogelijkheden voor de opwekking van duurzame energie?
- In paragraaf 3.3 worden de economische effecten op de Metropoolregio Amsterdam (MRA) beschreven. Onduidelijk is of dit vanuit Schiphol of vanuit Schiphol en Lelystad wordt bekeken? Overigens valt het op dat de MRA de enige regio is waarop de economische effecten worden beschreven. Voor een integraal beeld zou het de voorkeur genieten om ook de economische effecten van regionale luchthavens te beschrijven.
- Paragraaf 8.3: aan het eind van de paragraaf wordt toegeschreven naar de opsomming van aandachtspunten die moet gaan komen. De tekst lijkt abrupt te eindigen en de volgende bladzijde gaat verder met een nieuwe paragraaf.

DUURZAME EN INNOVATIEVE ONTWIKKELING OP EN ROND LELYSTAD AIRPORT (BUSINESSPARK)



LELYSTAD AIRPORT

Overzicht projecten & initiatieven



INHOUDSOPGAVE

A. INLEIDING

Achtergrond	3
Gezamenlijke ambitie	4
Doel van dit overzicht	5

B. PROJECTEN

Overzicht en beschrijving projecten	6
-------------------------------------	---

A. ACHTERGROND

Om de economische functie van Schiphol te behouden en versterken, is afgesproken Lelystad Airport in de periode tot circa 2043 selectief te ontwikkelen als overloopluchthaven van Schiphol. De focus voor Lelystad Airport ligt op het realiseren van verbindingen met toeristische steden en regio's in Europa en de overige landen rond de Middellandse Zee. Lelystad Airport heeft de ambitie om Europe's preferred leisure airport te worden. Voor de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen wordt een ingroeipad van 4.000-7.000-10.000 vliegbewegingen voorzien. Voor verdere groei voorbij 10.000 vliegtuigbewegingen is een herziening van het Nederlandse luchtruim noodzakelijk. Daarmee ontstaat voor Lelystad Airport ruimte om door te groeien naar 25.000 en op termijn maximaal 45.000 vliegbewegingen per jaar.

Lelystad Airport, Lelystad Airport Businesspark (LAB), provincie Flevoland en gemeente Lelystad werken samen om het luchthavengebied in Lelystad zo duurzaam en circulair mogelijk te ontwikkelen en exploiteren. De partijen streven hierbij naar een eenduidige uitstraling van het gebied. Vanuit eigen beleid en doelstellingen delen zij het belang van maatschappelijke verantwoordelijkheid.

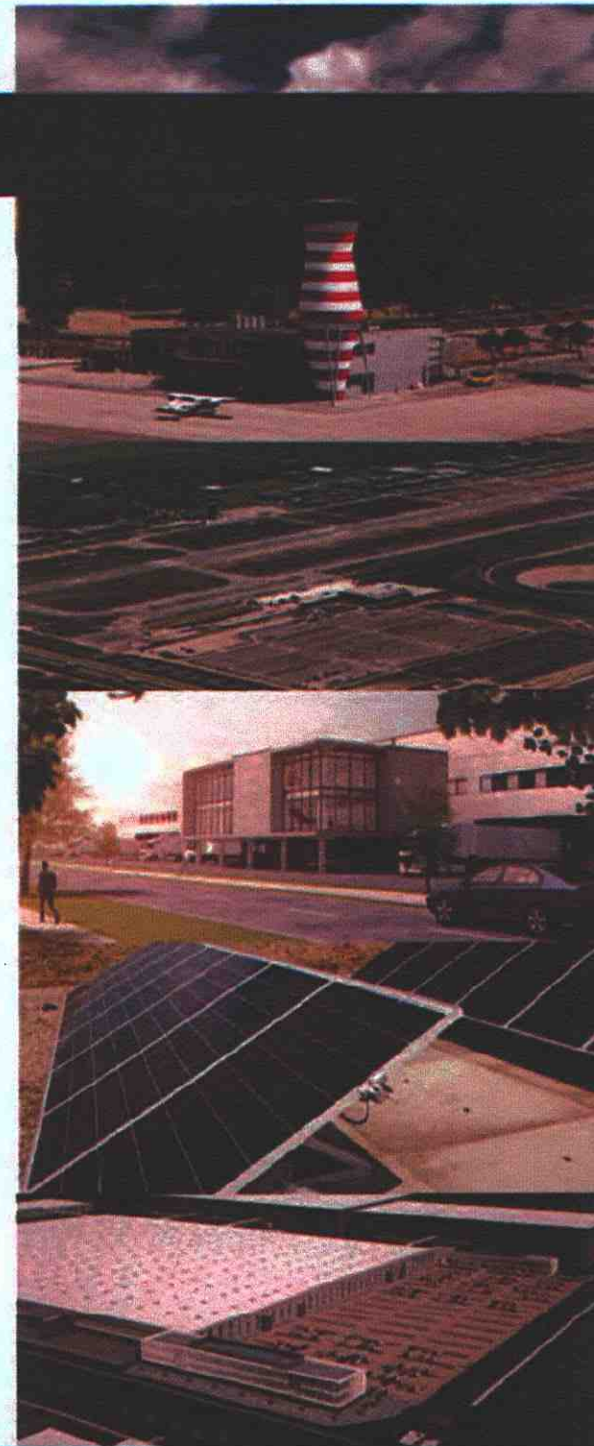
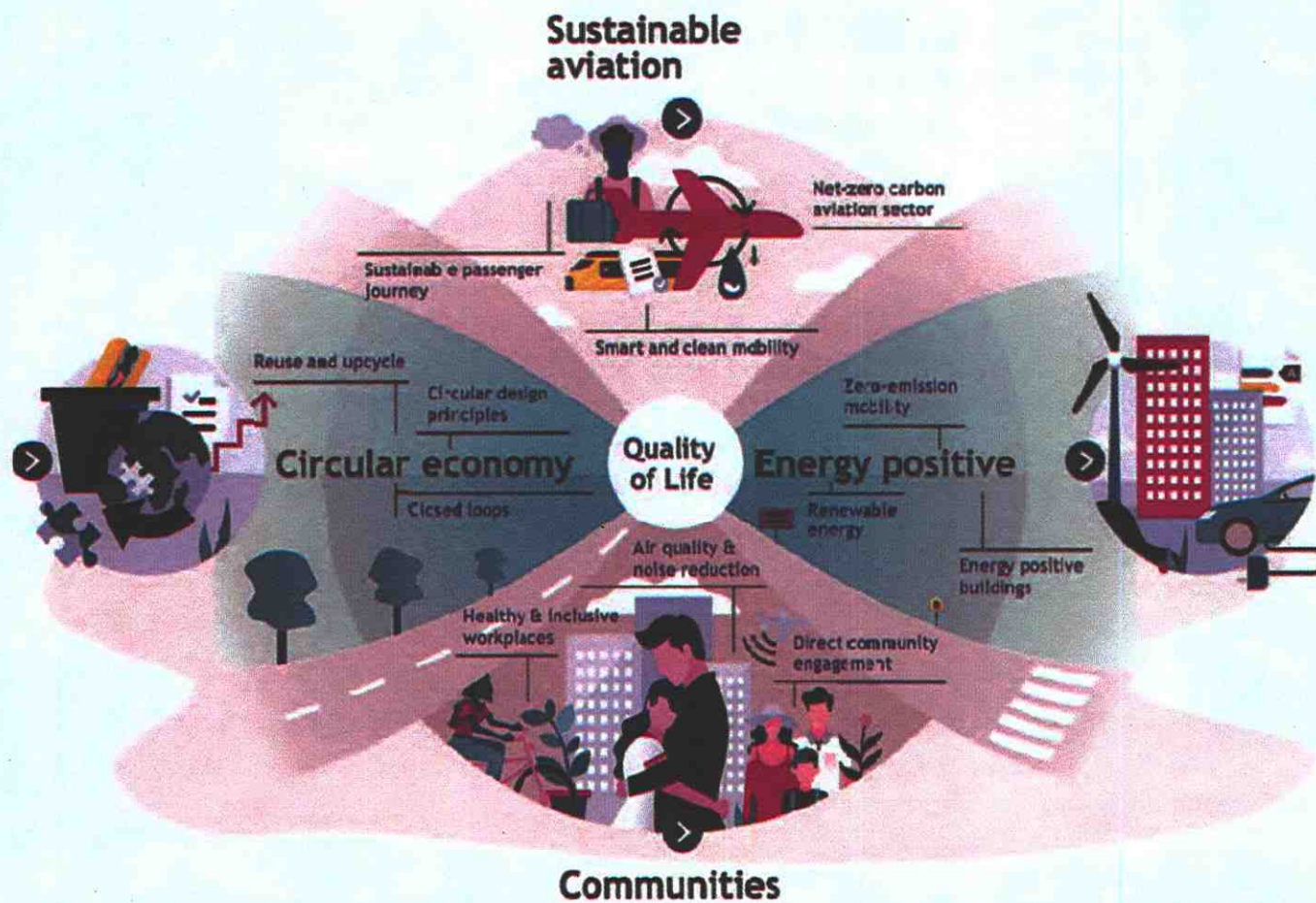
Bij de realisatie van de luchthaven en bedrijfsterreininfrastructuur nemen de partijen ambitieuze maatregelen op het gebied van energiebesparing, gebruik van duurzame energie, lokale werkgelegenheid en het delen van kennis.

Versie: juni 2020



A. GEZAMENLIJKE AMBITIE

Alle partijen richten zich op aantoonbare verbetering van de luchthaven en directe omgeving op het gebied van vier thema's.



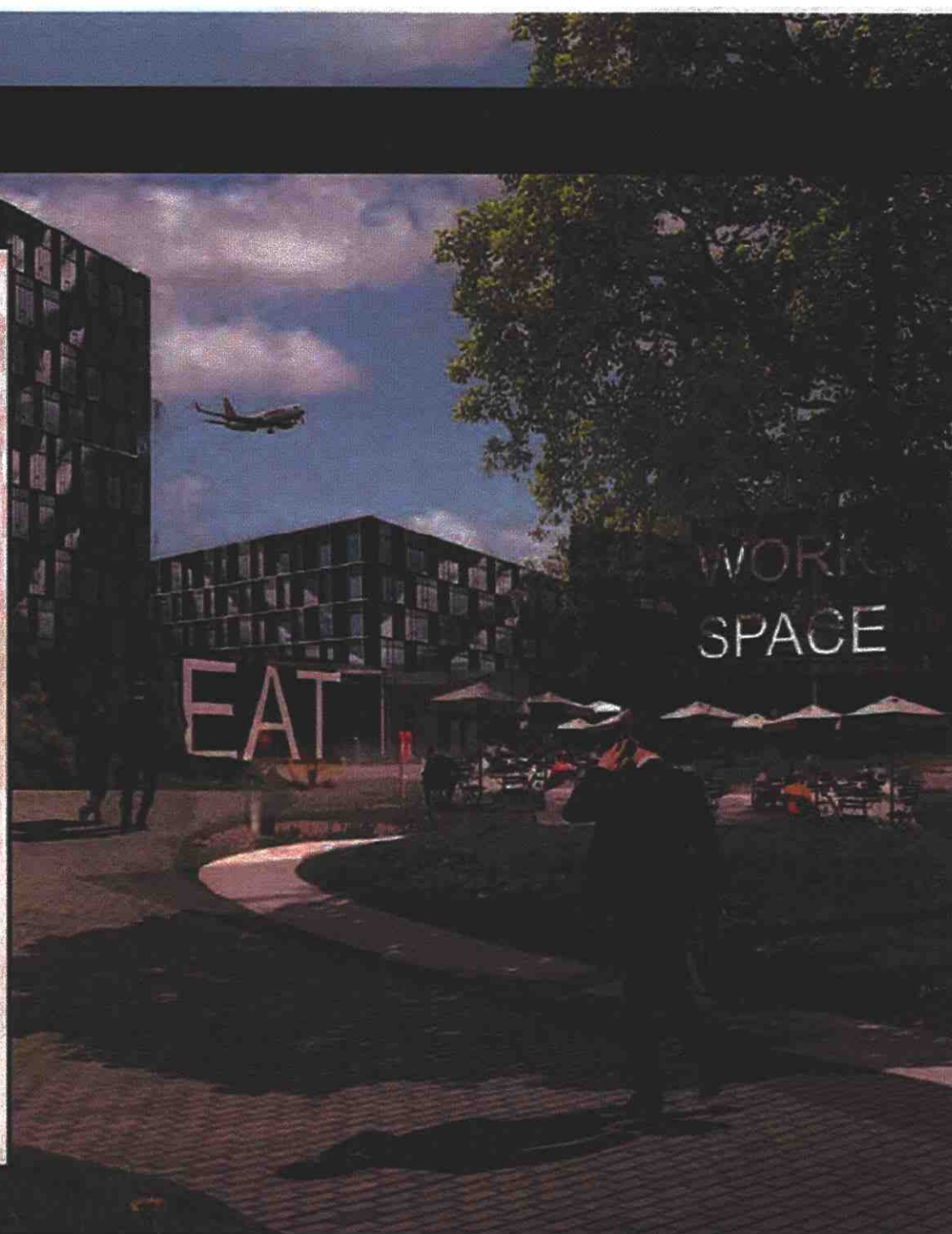
A. DOEL VAN DIT OVERZICHT

Om het luchthavengebied zo duurzaam mogelijk te ontwikkelen, informeren en inspireren partijen elkaar. De uitwisseling van kennis en projecten kan leiden tot nieuwe samenwerkingen en nieuwe kansen. Daarnaast is een gezamenlijk luchthavenfonds opgericht voor de financiering van initiatieven die de leefbaarheid, duurzaamheid en economische netwerkvorming op en rondom Lelystad Airport bevorderen.

Dit document geeft een overzicht van de duurzame projecten, inclusief omschrijving en het beoogde resultaat.

De term duurzaamheid wordt in dit document gebruikt om de brede maatschappelijke verantwoording van de betrokken partijen te benoemen. De definitie van duurzaamheid, zoals gehanteerd door de Verenigde Naties is daarbij het best van toepassing:

"Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van de toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen."



B. OVERZICHT PROJECTEN

1. EFFICIËNTE LUCHTHAVEN
2. TOEKOMSTBESTENDIGE LUCHTHAVENOMGEVING
 - 2A. OLIFANTSGRAS
 - 2B. PROEFTUIN KOOLSTOF
 - 2C. BIODIVERSITEIT
 - 2D. CITIZEN SCIENCE
 - 2E. LELYSTAD AIRPORT ALS OPLEIDINGSAIRPORT
3. ENERGIEPOSITIEF
4. INPASSING GROOTSCHALIGE ZONNE-ENERGIE
5. BIOBASED GRONDSTOFFEN
6. DUURZAME WATERKETEN
7. BODEMENERGIE
8. MATERIALENHUB
9. AFVALSTROMEN: RECYCLEN EN PREVENTIE
10. PLAN VAN AANPAK LEEFBAARHEID EN HINDER
11. MOBILITEIT
12. CONVENANT VOEDSELVEILIGHEID
13. STADSBOERDERIJ 'BOER KOK'
14. DE LELYSTADSE BOER
15. STAGE- EN WERKERVERINGSPLEKKEN
16. CERTIFICERING
17. GEBIEDSMANAGEMENT

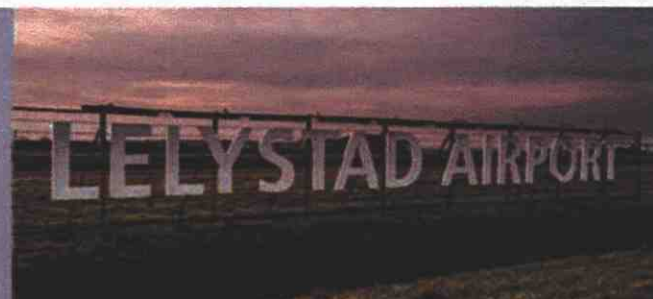
1. EFFICIËNTE LUCHTHAVEN

PROJECTOMSCHRIJVING

Er is een nieuwe luchthaven gebouwd voor voornamelijk vakantie- (leisure) en pointtopointverkeer. In de ontwikkeling en realisatie van de uitbreiding van Lelystad Airport is en wordt de Best Value-aanpak gebruikt.

Bij de aanleg van de start- en landingsbaan hebben innovatieve concepten geleid tot minder grondverzet en materiaalgebruik.

Daarnaast is de terminal circulair gebouwd (gebruik van hout en glas, demontabel en modulair uitbreidbaar). De materialen die in de terminal zijn gebruikt, zijn ook geregistreerd in het Madaster.



RESULTAAT

Een luchthaven met een energiezuinig gebouw, met innovatieve layout en toepassingen, waarbij de wensen van de reiziger en de behoeftes van de vliegmaatschappijen centraal staan.

In de aanbesteding zijn ook de eerste 15 jaar beheer en onderhoud opgenomen. Hierdoor zijn duurzame oplossingen ook in het belang van de aannemer.



FEITEN

TREKKER

Lelystad Airport

THEMA'S

Circulaire economie
Energie positief
Duurzame luchtvaart

INFORMATIE

Meer informatie over de Best Value-aanpak vind je op:

<https://www.lelystadairport.nl/uploads/documents/factsheet-best-valuedef-aanp.pdf>

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

2. TOEKOMSTBESTENDIGE LUCHTHAVENOMGEVING

PROJECTOMSCHRIJVING

In december 2019 hebben Lelystad Airport, Lelystad Airport Businesspark, gemeente Lelystad en Provincie Flevoland de Samenwerkings-overeenkomst Toekomstbestendige Luchthaven-omgeving ondertekend. Elke partij draagt bij aan toekomstige kansen en aanpak van knelpunten op het gebied van duurzame energie, klimaat, gezondheid, ecologie en economie. Lelystad Airport (Businesspark) is bij uitstek een geschikt gebied voor pilots en onderzoek voor duurzame verbeteringen van de luchthaven(omgeving).

Het 'Onderzoeks- en innovatieprogramma luchthavenomgeving Lelystad toekomstbestendig' zorgt voor verdere versterking van het hoogwaardige en duurzame karakter van Lelystad Airport (Businesspark) en omgeving. En het programma geeft een impuls aan de innovatie- en concurrentiekracht van het gebied.

Betrokken onderzoeksinstituten en omgevingspartners gaan dit programma de komende tijd verder vorm en inhoud geven. Deze versterken al lopende duurzaamheidsprojecten in het gebied, zoals omschreven in deze notitie. De al lopende duurzaamheidsprojecten laten zien waarom het gebied op en om de luchthaven bij uitstek geschikt is voor duurzame verbetering van de luchthaven(omgeving). Lelystad Airport (Businesspark) en omgeving zijn volop in ontwikkeling.

Er liggen veel kansen om het gebied zo toekomstbestendige mogelijk te ontwikkelen, waarvoor ook de ruimte beschikbaar is.

Binnen Toekomstbestendige Luchthaven worden de volgende initiatieven op dit moment verder uitgewerkt:

- a) Olifantsgras
- b) Proeftuin Koolstof
- c) Biodiversiteit
- d) Citizen science
- e) Lelystad Airport als opleidingsairport



RESULTAAT

Een onderzoeks- en innovatieprogramma op Lelystad Airport, Lelystad Airport Businesspark en omgeving om bij te dragen aan onderzoek, innovatie en het ontwikkelen en toepassen van kennis en technologie gericht op toekomstbestendige luchtvaart, luchthavens en luchthavenomgevingen. Partijen hebben als stip op de horizon een nationaal innovatiecluster waarin publieke en private instellingen, onderwijs en kennis- en onderwijsinstellingen onderzoeken doen, innoveren en nieuwe kennis en technologie ontwikkelen en toepassen die bijdragen aan deze lange termijn visie.

FEITEN

TREKKER

Provincie Flevoland, Lelystad Airport, Lelystad Airport Businesspark, Gemeente Lelystad

THEMA'S

Circulaire economie
Energie positief
Duurzame luchtvaart
Communities

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

2A. OLIFANTSGRAS

PROJECTOMSCHRIJVING

Olifantsgras draagt op meerdere manieren bij aan de duurzame, circulaire en innovatieve ontwikkeling van de luchthavenomgeving. Olifantsgras combineert mogelijkheden in de circulaire economie met geluidsreductie en een aanzienlijke CO2-vastlegging. Daarnaast heeft olifantsgras een vogelwerende werking wat de vliegveiligheid bevordert.

Op dit moment wordt gewerkt aan een onderzoeksopzet voor onderzoek naar de reductie van grondgeluid met Olifantsgras en metingen naar de verspreiding en reductie van ultrafijn stof.



RESULTAAT

Het toepassen van Olifantsgras in de luchthavenomgeving op locaties waar deze het meest bijdragen aan de reductie van grondgeluid en de reductie van ultrafijn stof.

FEITEN

TREKKER

Lelystad Airport Businesspark en Provincie Flevoland

THEMA'S

Duurzame luchtvaart
Circulaire economie
Communities

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

2B. PROEFTUIN KOOLSTOF

PROJECTOMSCHRIJVING

Door De Lelystadse Boer wordt de mogelijkheid onderzocht om koolstof vast te leggen in de bodem. Door meer organische stof (koolstof) vast te leggen in de bodem wordt die kwaliteit beter. Er ontstaat meer bodemleven. En de CO₂ die anders in de lucht komt, wordt vastgelegd. Ander positief neveneffect is het tegengaan van de uitspoeling van nutriënten en het hogere waterbindend vermogen, waardoor de bodembiodiversiteit toeneemt.

Door een drietal studenten van Aeres is onderzocht hoeveel koolstof door verschillende maatregelen kan worden vastgelegd in de bodem. Naast Aeres zijn ook Windesheim en NLR aangesloten als onderzoeks- en onderwijsinstellingen.

De grootste uitdaging hierbij is het accrediteren van koolstofcredits, waarmee de boeren gecompenseerd kunnen worden. Hierbij wordt de samenwerking opgezocht met andere initiatieven in het land.



RESULTAAT

Het vastleggen van koolstof in de bodem door De Lelystadse Boer, waarmee de bodemkwaliteit en -biodiversiteit toeneemt en CO₂ wordt vastgelegd.

FEITEN

TREKKER

Lelystadse Boer

THEMA'S

Duurzame luchtvaart
Energie positief

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

2C. BIODIVERSITEIT

PROJECTOMSCHRIJVING

Om de duurzaamheid op en rond Lelystad Airport en Lelystad Airport Businesspark integraal te benaderen, is ook aandacht nodig voor biodiversiteit en klimaatbestendigheid van het gebied. Door een verscheidenheid aan gebiedspartijen is daarom gestart met het gezamenlijk ontwikkelen van een gebiedsplan biodiversiteit. Hierbij zien de partners de beste mogelijkheden om de insectendiversiteit in het gebied te verhogen.

Daarnaast zijn, ter bevordering van de biodiversiteit natuur- en landschapswaarde, bloemen in bermen en akkerranden ingezaaid.



RESULTAAT

Een gebiedsplan biodiversiteit, waarmee de insectendiversiteit in het gebied wordt verhoogd.

FEITEN

TREKKER

Provincie Flevoland

THEMA'S

Duurzame luchtvaart

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

2D. CITIZEN SCIENCE

PROJECTOMSCHRIJVING

Om de betrokkenheid en het draagvlak in de luchthavenomgeving te vergroten en de kwaliteit van het gebied te bevorderen, kan ook gebruik worden gemaakt van de kennis en stem van de omgeving en inwoners van Lelystad. Maar hoe benut je deze kennis en op welke onderwerpen kan dit worden ingezet?

Dit project bevindt zich nog in een beginstadium. Daarom zullen studenten van meerdere technasia vanaf schooljaar 2020-2021 met ons meedenken over de inzet van citizen science in de luchthavenomgeving.



RESULTAAT

Een antwoord op de vraag hoe de stem en kennis van de luchthavenomgeving en inwoners van Lelystad kan worden ingezet ter bevordering van de betrokkenheid, draagvlak en kwaliteit van het gebied.

FEITEN

TREKKER

Lelystad Airport en
Provincie Flevoland

THEMA'S

Communities

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

2E. LELYSTAD AIRPORT ALS OPLEIDINGSAIRPORT

PROJECTOMSCHRIJVING

Met het 'SamenwerkingsCollege Amsterdam Lelystad Airport' als basis, kan de functie van Lelystad Airport als opleidingsairport verder worden versterkt. Het doel hierbij is om opleidingen en bedrijven te verbinden, volwaardige banen te creëren die passen bij de talenten van de beroepsbevolking, jongeren te motiveren voor een baan in de luchtvaartsector en verschillende opleidingsniveaus met elkaar te integreren.



RESULTAAT

Lelystad Airport staat bekend als opleidingsairport, waarbij verschillende opleidingsniveaus met elkaar zijn geïntegreerd. De banen, opleidingen en vraag en aanbod in de luchtvaartsector sluiten op elkaar.

FEITEN

TREKKER

Gemeente Lelystad

THEMA'S

Communities

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

3. ENERGIEPOSITIEF

PROJECTOMSCHRIJVING

Lelystad Airport Businesspark (LAB) heeft een overeenkomst met Liander voor het aanleggen van een toekomstbestendig energienetwerk op LA, LAB en bij mogelijke gebiedspartners, waar opwekking en consumptie zoveel mogelijk op elkaar afgestemd is.

Liander heeft als eerste project uit deze overeenkomst een gelijkstroomnet aangelegd op LAB. Het koppelen van vraag en aanbod van gelijkstroom in een lokaal stroomnet biedt voordelen zoals besparing van energie, apparatuur, ruimte en geld.



RESULTAAT

LAB is het 1^o bedrijventerrein met een publiek gelijkstroomnetwerk en legt daarmee de basis voor een onderscheidend werkmilieu.

De aanwezigheid van het hybride stroomnetwerk maakt het gebied aantrekkelijk voor innovatieve en toekomstgerichte ondernemers.

FEITEN

TREKKER

LAB

THEMA'S

Energiepositief

INFORMATIE

Meer informatie over het hybride stroomnetwerk vind je op:
<https://lelystadairportbusinesspark.nl/project/alliander-installeert-eerste-publieke-gelijkstroomstation/>

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

4. INPASSING GROOTSCHALIGE ZONNE-ENERGIE

PROJECTOMSCHRIJVING

In samenwerking met gebiedspartners wordt een zonne-energiesysteem ontwikkeld die zoveel mogelijk in de eigen energiebehoefte moet voorzien. Lelystad Airport Businesspark stimuleert bedrijven in de uitgiftevoorwaarden om zonnepanelen op het dak te realiseren.

Daarnaast spelen er meerdere zonne-initiatieven in het gebied bij verschillende initiatiefnemers (waaronder De Lelystadse Boer en Rijkswaterstaat). Partijen zijn een proces gestart om de initiatieven zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. In juni 2019 is een intentieovereenkomst tussen de provincie, gemeente, Lelystad Airport, Lelystad Airport Businesspark, De Lelystadse Boer en Liander getekend. De eerste fase van het haalbaarheidsonderzoek is afgerond. Een vervolgonderzoek heeft in kaart gebracht wat de aanvullende technische, economisch en juridische haalbaarheid is.

Door met de ontwikkelaars rondom Lelystad Airport samen te werken, kan de energie-infrastructuur tijdig en volgens de nieuwste inzichten worden aangelegd. Met als resultaat dat netwerkkosten worden bespaard en duurzame energieprojecten financieel haalbaar worden.



RESULTAAT

Het streven is een zo hoog mogelijk percentage schone energie op te wekken. Daarnaast maakt het gebruik van zonnepanelen het opwekken van duurzame energie zichtbaar voor bezoekers en levert duurzame energie voor het gebied. Het gaat hierbij niet alleen om de productie, maar ook om het lokaal gebruiken en eventueel opslaan van duurzame energie.

Op termijn is de ambitie om ook de parkeerterreinen te overkappen met solar carports en te integreren met laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (toepassen concept PowerParking).

FEITEN

TREKKER

Provincie Flevoland, LAB, Lelystad Airport en Alliander

THEMA'S

Energiepositief

INFORMATIE

Meer informatie over grootschalige zonne-energievoorziening vind je op: <https://lelystadairportbusinesspark.nl/project/lab-ondertekent-intentieovereenkomst-duurzame-energie/>

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

5. BIOBASED GRONDSTOFFEN

PROJECTOMSCHRIJVING

Rondom de luchthaven worden grassen en andere plantaardige biomassa tot groene grondstoffen verwerkt voor de transportsector, duurzame producten voor de agrarische sector en verpakkingsmateriaal. Bij de luchthaven wordt gekozen voor het verbouwen van planten die vogelwerend werken.

In het onderzoeksprogramma toekomstbestendige luchthavenomgeving is een onderzoeksvoorstel geschreven om geluiddemping, fijnstofafvang en vogelwerendheid verder te onderzoeken.



RESULTAAT

Vogelwerende gewassen rond de luchthaven dragen bij aan de vliegveiligheid. Daarnaast stimuleert het de productie van groene grondstoffen.

FEITEN

TREKKER

LAB en Lelystad Airport

THEMA'S

Circulaire economie

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

6. DUURZAME WATERKETEN

PROJECTOMSCHRIJVING

Op Lelystad Airport en Lelystad Airport Businesspark (LAB) speelt duurzaam gebruik van water een belangrijke rol. Beide partijen zoeken naar robuuste oplossingen voor watervoorziening op de lange termijn.

Een intentieovereenkomst duurzame waterketen is in juni 2017 ondertekend met als doelstelling zoveel mogelijk drinkwater te besparen, efficiënt in te zamelen en decentraal te zuiveren.

LAB is gestart met de aanleg van een vacuüm riolering systeem. Verdere innovatiekansen worden onderzocht

RESULTAAT

Beperking van het (drink)watergebruik, gevolgd door cascadering (optimaal benutten) van het watergebruik, waterarm inzamelen, zwart, grijs en hemelwater apart afvoeren en het winnen van energie en grondstoffen uit afvalwater.

FEITEN

TREKKER

Provincie Flevoland, OMALA en Waterschap

THEMA'S

Circulaire economie
Duurzame luchtvaart

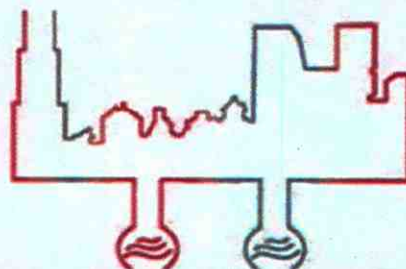
STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

7. BODEMENERGIE

PROJECTOMSCHRIJVING

Op Lelystad Airport en Lelystad Airport Businesspark (LAB) komt geen gasaansluiting. De bodem op LAB wordt gebruikt voor opslag van energie: warmte- en koudeopslag. Hiervoor is een masterplan voor de bodem ontwikkeld dat uitwisseling van thermische energie tussen gebouwen en de bodem optimaliseert.



RESULTAAT

De eerste bronnen op Flight District I worden toekomstbestendig aangelegd zodat toekomstige gebruikers er efficiënt op kunnen aansluiten.

FEITEN

TREKKER

LAB en provincie Flevoland

THEMA'S

Circulaire economie
Duurzame luchtvaart

SAMENHANG

Lokale duurzame energievoorziening

STADIUM:

Idee - **Uitwerking** - Uitvoering -
Gereed

8. MATERIALENHUB

PROJECTOMSCHRIJVING

Binnen het luchthavengebied wordt een depot aangelegd. Hier worden grondstoffen die vrijkomen bij bouwwerkzaamheden opgeslagen. Door dit lokaal op te slaan en opnieuw te gebruiken, ontstaat een gesloten grondbalans. Het doel hiervan is om zuinig met grondstoffen om te gaan.

Bij Lelystad Airport Businesspark wordt de vrijgekomen grond van de watergang in het gebied hergebruikt, onder andere voor de wegcunnetten.



RESULTAAT

We werken samen op het gebied van (zuinig gebruik van) grondstoffen, zowel bij vraag als bij aanbod. Een voorbeeld hiervan is dat vrijgekomen materialen van de uit de watergangen van Lelystad Airport Businesspark worden gebruikt in de aan te leggen geluidswal. Het eerste deel van het grondlichaam is gerealiseerd.

FEITEN

TREKKER

LAB en Lelystad Airport

THEMA'S

Circulaire economie

SAMENHANG

- Efficiënte luchthaven
- Mobiliteit

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

9. AFVALSTROMEN: RECYCLEN EN PREVENTIE

PROJECTOMSCHRIJVING

Het scheiden van afval bij de bron en de hoeveelheid afval verminderen.

Dit gebeurt efficiënt door centrale inzameling van gescheiden afvalstromen op het hele luchthaven-terrein en op Lelystad Airport Businesspark.

Het doel is om een deel van het afval lokaal te hergebruiken.



RESULTAAT

De adviezen in het rapport van het Groene Brein worden op de luchthaven geoperationaliseerd door Viggo. Op Lelystad Airport Businesspark worden nieuwe bedrijven verplicht om afval in minimaal vijf gescheiden stromen aan te bieden voor inzameling.

FEITEN

TREKKER

LAB en Lelystad Airport

THEMA'S

Circulaire economie

SAMENHANG

Efficiënte luchthaven

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

10. PLAN VAN AANPAK LEEFBAARHEID EN HINDER

PROJECTOMSCHRIJVING

Lelystad Airport zet zich in voor het zo veel mogelijk beperken van hinder rond de luchthaven.

Lelystad Airport, provincie Flevoland en gemeente Lelystad hebben gezamenlijk het Luchthavenfonds opgericht. Doel van het Luchthavenfonds is het stimuleren van duurzaamheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling op en rond de luchthaven.

Door de provincie en Lelystad Airport wordt in samenwerking met de gemeenten en omgeving een geluidmeetnetwerk opgezet en een meldpunt ingericht. Daarnaast wordt door Lelystad Airport een omgevingswebsite gerealiseerd, waarin informatie beschikbaar en toegankelijk is voor de omwonenden van de luchthaven en andere geïnteresseerden.



RESULTAAT

Een plan van aanpak zorgt dat adequaat gehandeld wordt bij het beperken van hinder waar mogelijk en bij het behoud van de leefbaarheid. Met als resultaat dat de uitbreiding van de luchthaven niet botst met de omgeving.

FEITEN

TREKKER

Lelystad Airport

THEMA'S

Communities

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

11. MOBILITEIT

PROJECTOMSCHRIJVING

De nieuwe provinciale weg (Anthony Fokkerweg, N727) tussen de A6 en de luchthaven is cruciaal voor de bereikbaarheid. De aanleg van de provinciale weg omvat een aantal duurzame aspecten.

Bij de verbreding van de A6 wordt extra op duurzaamheid ingezet, onder andere door een onderzoek van RWS naar zonnepanelen.

De bus tussen Lelystad en Lelystad Airport wordt elektrisch.

Daarnaast is een e-bikeroute met snelfietspad van station Lelystad Centrum naar de luchthaven aangelegd. In het gebied worden tevens e-bikes ter beschikking gesteld.

Tevens is een autodeelsysteem in gebruik genomen om elektrisch personenvervoer op maat te faciliteren tussen Lelystad Centraal en Lelystad Airport Businesspark.



RESULTAAT

Minder energie en grondstofgebruik, zichtbaarheid van duurzame keuzes en toekomstbestendig maken van de infrastructuur voor toekomstige veranderingen in het mobiliteitssysteem.

FEITEN

TREKKER

Provincie Flevoland

THEMA'S

Duurzame luchtvaart
Energie positief

INFORMATIE

Meer informatie over de mobiliteit vind je op:
<https://lelystadairportbusinesspark.nl/e-bike-autodeelsysteem/>

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

12. CONVENANT VOEDSELVEILIGHEID

PROJECTOMSCHRIJVING

In maart 2015 hebben het ministerie van Infrastructuur & Milieu, Stichting Comité Direct Omwonenden (CDO), Lelystad Airport en provincie Flevoland afspraken vastgelegd in het convenant 'Voedselveiligheid en nadeelcompensatie in de omgeving van Lelystad Airport'.

Hierin zijn afspraken gemaakt over het toekomstig monitoren van landbouwgewassen in de omgeving van de luchthaven.



RESULTAAT

Uit de uitgevoerde metingen blijkt dat de luchthavenactiviteiten geen nadelige invloed hebben op landbouwgewassen in de omgeving.

FEITEN

TREKKER

Provincie Flevoland

THEMA'S

Communities

SAMENHANG

- Plan van aanpak leefbaarheid en hinder
- Stadsboerderij 'Boer Kok'

INFORMATIE

Meer informatie over het convenant voedselveiligheid vind je op:
<https://www.lelystadairport.nl/actueel/lelystad-airport-heeft-geen-negatieve-invloed-op-landbouwgewassen>

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

13. STADSBOERDERIJ 'BOER KOK'

PROJECTOMSCHRIJVING

Een boerderij gelegen binnen het gebied van Lelystad Airport Businesspark waar voedsel verbouwd wordt met een breder doel dan alleen productie. O.a. door jongeren bekend te maken met de oorsprong van voedsel en mensen met afstand tot de arbeidsmarkt hier te laten werken.



RESULTAAT

Boer Kok zorgt voor een sociale bijdrage aan de regio, zichtbare duurzame keuzes, een aantrekkelijke bestemming en vergroening van het luchthavengebied.

FEITEN

TREKKER

Boer Kok en LAB

THEMA'S

Communities

SAMENHANG

- Convenant voedselveiligheid
- Stage en werk- ervaringsplekken

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

14. DE LELYSTADSE BOER

PROJECTOMSCHRIJVING

Een agrarisch gebied rondom Lelystad Airport, met ondernemers in verschillende agrarische sectoren. Stichting De Lelystadse Boer wil met zijn activiteiten een bijdrage leveren aan bredere maatschappelijke effecten (sociale cohesie, leefbaarheid, vergroten acceptatie luchthaven en duurzaamheid).

De Lelystadse Boer kent drie werksporen:

1. Rentmeesterschap: onderhoud luchthavenomgeving
2. Hofleverancier: lokaal voedsel, lokaal gegeten,
3. Duurzame landbouw



RESULTAAT

Dura Vermeer heeft voor het beheer van Lelystad Airport een overeenkomst gesloten met De Lelystadse Boer. Tevens wordt het bermbeheer bij Lelystad Airport Businesspark door De Lelystadse Boer uitgevoerd.

De Lelystadse Boer onderzoekt de mogelijkheden voor het opwekken van zonne-energie op dak en grond en onderzoekt de mogelijkheden voor een voedselconcept voor Lelystad Airport.

FEITEN

TREKKER

Stichting de Lelystadse Boer

THEMA'S

Circulaire economie
Energiepostief
Communities

SAMENHANG

- Convenant voedselveiligheid
- Bio-based grondstoffen

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

15. STAGE- EN WERKERVARINGSPLEKKEN

PROJECTOMSCHRIJVING

Het ROC van Amsterdam, het ROC van Flevoland, Lelystad Airport, Werkbedrijf Lelystad, Luchtvaart - Themapark Aviodrome, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad hebben de overeenkomst 'SamenwerkingsCollege Amsterdam Lelystad Airport' ondertekend.

De onderwijsportfolio bevat vier onderdelen:

- Leisure & Hospitality;
- Maintenance, Repair and Overhaul;
- Airport Services;
- Logistiek.



RESULTAAT

Kansen creëren voor de arbeidsmarkt. Dit project vormt een impuls voor starters en herintreders op de arbeidsmarkt in de regio.

FEITEN

TREKKER

Gezamenlijk i.s.m. SCALA en Hogeschool van Amsterdam

THEMA'S

Communities

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

16. CERTIFICERING

PROJECTOMSCHRIJVING

BREEAM-NL is het instrument om integraal de duurzaamheid van nieuwe en bestaande gebouwen, gebieden en sloopprojecten te meten en te beoordelen. BREEAM-NL is afgeleid van het internationale BREEAM en wordt beheerd en ontwikkeld door de Dutch Green Building Council. Voor de ontwerpfase van Lelystad Airport Businesspark is een certificaat behaald.

Inditex bouwt conform de LEED Gold certificaat eisen.

Tevens is de terminal conform LEED Gold certificaat gebouwd. Leed is het internationaal erkende systeem voor het rangschikken van de verduurzaming van gebouwen. De certificering volgt de 'certified, silver, gold, platinum' trap.



RESULTAAT

Lelystad Airport Businesspark heeft voor de planvorming een BREEAM waardering gekregen van drie sterren en is daarmee het eerste bedrijventerrein in Nederland met een BREEAM-certificaat. Inmiddels zijn er meerdere. Bij de realisatie van het bedrijventerrein is het de ambitie om minimaal deze sterren te behouden.

FEITEN

TREKKER

LAB en LA

THEMA'S

Communities

INFORMATIE

Meer informatie over BREEAM-NL vind je op: <https://www.breeam.nl/projecten/lelystad-airport-businesspark-0>

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

17. GEBIEDSMANAGEMENT

PROJECTOMSCHRIJVING

Bij Lelystad Airport Businesspark (LAB) wordt nadrukkelijk ingezet op gebiedsmanagement en mobiliteitsmanagement voor energie, data-communicatie, kwaliteit van de openbare ruimte en veiligheid. Door onder meer het in eigendom houden van een deel van de openbare ruimte en de infrastructuur, die door de gebiedsmanagement organisatie worden beheerd, kan LAB maximale efficiëntie en een integrale uitstraling behalen.



RESULTAAT

- Opzetten van dynamisch verkeers-informatiesysteem in samenwerking met COBRA
- Gestart met e-bike en e-car deelsysteem

FEITEN

TREKKER

LAB en gemeente Lelystad

THEMA'S

Communities
Circulaire economie

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

COLOFON



Datum
14 juli 2020

Zaaknummer
2016-004655

Onderwerp
Zienswijze Provincie Gelderland over
Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050

Inlichtingen bij
Provincieloket
026 359 99 99
post@gelderland.nl

Blad
1 van 2

Aan:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
(via Platform Participatie)

Referentie (pro forma zienswijze)
74807856

Geachte minister,

In aanvulling op de interprovinciale reactie met inzichten van meerdere provincies (zoals met u gedeeld op 17 juni 2020), geeft de ontwerp-Luchtvaartnota aanleiding tot de volgende aandachtspunten vanuit het belang van de woon- en leefkwaliteit zoals verwoord in het coalitieakkoord van Gelderland. Wij beschouwen het bewaken van de woon- en leefkwaliteit onze kerntaak.

We benaderen luchtvaart vanuit het belang voor Nederland; we staan voor een hoogwaardig netwerk van verbindingen voor Nederland die tevens bijdragen aan de duurzame Gelderse economie. Hierbij zetten we de woon- en leefkwaliteit (inclusief natuur) centraal. Daarbij vinden wij het belangrijk ook te blijven zoeken naar eventuele mogelijkheden waarmee reizen via de lucht positief en duurzaam kunnen bijdragen aan de Gelderse economie, bijvoorbeeld door schonere vliegtuigen.

Wij willen vanuit de provinciale verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving graag met het Rijk meedenken over de effecten die het civiele en militaire vliegverkeer hierop heeft. Dit meedenken willen we proactief invullen. Het stelt ons teleur dat de ontwerp-Luchtvaartnota in haar huidige vorm nauwelijks aanknopingspunten biedt om omgevingseffecten (met inbegrip van de aspecten klimaat en stikstof) goed te kunnen wegen. De nota beperkt zich nu tot alleen het geven van het eindbeeld dat wordt nagestreefd, zonder dat dit nader wordt ingevuld en gekwantificeerd. Deze aanpak biedt voor ons onvoldoende houvast. Graag hadden wij gezien dat er mijlpalen en een tijdspad waren gemarkeerd om de nagestreefde verduurzaming van de luchtvaart daadwerkelijk te realiseren.

Onze belangstelling gaat met name uit naar de consequenties voor de Gelderse omgevingskwaliteit van de nu voorbereide luchtruimherziening. Wij hechten daarbij aan de uitgangspunten die de

Datum
14 juli 2020

Zaaknummer
2016-004655

Blad
2 van 2

minister heeft vastgelegd in haar brieven aan de Tweede Kamer van 31 maart 2020 (uitstel van de opening van Lelystad Airport tot november 2021) en van 18 april 2019 (voortuitlopend op de luchtruimherziening al eind 2021 beëindigen van het laagvliegen boven Gelderland en Overijssel). Specifieke aandachtspunten hierbij zijn de gevolgen voor Gelderland van:

- de voorziene vermindering van militair luchtruimgebruik boven Gelderland (in relatie tot het al dan niet hiervoor in de plaats komen van civiel vliegverkeer);
- de aanvlieg- en vertrekroutes van Lelystad Airport die uiteindelijk zullen resulteren uit de luchtruimherziening (in relatie tot de B+-route waarvan wordt uitgegaan in het huidige luchthavenbesluit Lelystad).

Essentieel in dit verband achten wij het borgen van voldoende monitoring van de omgevingseffecten onder de huidige vliegroutes boven Gelderland (zowel civiel als militair), tot een hoogte van minstens 6000 voet oftewel 1800 meter. Evenwel vinden wij dat ook boven die hoogte de omgevingseffecten gemonitord moeten worden.

Wij bevelen het volgende in het bijzonder aan:

- **Fijnstof:** Zolang er nog geen normering is voor fijnstof, zou er naar gestreefd moeten worden dat de uitstoot van ultrafijnstof afneemt. Dit is ook in lijn met het advies van de Raad voor de Leefomgeving over dit onderwerp.
- **Stikstof:** Er wordt gewacht op Europese ontwikkelingen voor beleid rond stikstof uitstoot boven de 3000 meter. Wij bevelen aan dat u daar niet op wacht, maar in Nederland alvast start met monitoring en daar beleid op baseert.

Wij hebben onze zienwijze ook afgestemd met onze partners (Gemeenten, Recron/Hiswa en Natuur en Milieu Gelderland) in de Provincie Gelderland. Onze zienwijze wordt onderschreven, onverminderd hetgeen zij eigenstandig in een eigen zienwijze met u zullen delen.

Met vriendelijke groet,
Gedeputeerde Staten van Gelderland

Commissaris van de Koning

Secretaris

Bijlage(n)

Gezamenlijke inzichten provincies over de Ontwerp Luchtvaartnota d.d. 17 juni 2020

Samen werken aan het luchtruim

Reactie provincies op ontwerp-Luchtvaartnota 17 juni 2020

Met belangstelling hebben de wij kennisgenomen van de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050. Met deze nota geeft u, vanuit uw Rijksverantwoordelijkheid, antwoord op de vraag hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

Het bewaken van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een kerntaak van de provincies. Dit vraagt om een gecombineerde inzet van het rijk en van de provincies. In dit kader hebben wij u op 29 augustus 2019 de handreiking "Samenwerken aan het luchtruim" aangeboden.

Onze reactie op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 is tweeledig. Enerzijds vanuit onze rol als kwaliteitsbewaker van de woon- en leefomgeving en anderzijds in het verlengde hiervan de rol als bevoegd gezag voor de niet nationale luchthavens en luchtvaart.

1. De provincies als kwaliteitsbewaker van de woon- en leefomgeving.

Kwaliteitsdoelstellingen ontbreken

In de Ontwerp Nationale Omgevingsvisie wordt een integrale lange termijnvisie gepresenteerd op de toekomst en ontwikkeling van de leefomgeving. De verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid wordt voor een groot deel bij de decentrale overheden neergelegd. Het gaat dan om taken op bijvoorbeeld woningbouw, energietransitie en natuur. Deze taken raken het luchtvaartbeleid. Hoewel in de Luchtvaartnota wordt geconstateerd dat het belangrijk is dat de kwaliteit van de omgeving en de natuur rond de luchthavens verbetert, worden er geen kwaliteitsdoelstellingen of kaders meegegeven waaraan een verdere uitwerking getoetst moet worden. Daarnaast zien wij het als een gemiste kans om de luchtvaartregelgeving, voor zover dit betrekking heeft op het gebruik van het luchtruim boven Nederland met impact op de grond, niet in de Omgevingswet op te nemen. De Omgevingswet beoogt immers een integrale afweging van alle belangen. Nu de luchtvaartregeling niet daarin is opgegaan, is het risico op een sectorale belangenafweging groot en levert dit uitvoeringsproblemen bij het omgevingsbeleid op. Illustratief is de aanvullingsregeling voor cumulatie waarbij de sectorale insteek de facto een bouwstop op de hele Randstad legt. Toch geeft u aan dat de luchtvaart gewoon kan blijven groeien.

U geeft aan dat u wil verkennen of de instrumenten van de Omgevingswet kunnen helpen bij een betere afstemming van de ruimte voor luchtvaart en voor onder meer wonen, bedrijfsactiviteiten, energietransitie en ook de natuur. Al deze aspecten raken het werkveld van de provincie. In aansluiting op de eerdergenoemde Handreiking bieden wij aan vanuit onze adviserende rol in de ontwikkelingen van de luchtvaart mee te denken bij deze verkenning. Wij constateren dat het publieke belang, een gezonde- en aantrekkelijke leefomgeving, voor het grootste deel nog uitgewerkt moet worden. Er worden geen kwalitatieve doelstellingen meegegeven. Wel wordt in de Luchtvaartnota aangegeven dat bij de herziening van luchtruim het beperken van geluidsoverlast prioriteit heeft tot een vlieghoogte van 6000 voet. Waarom wordt deze hoogte aangehouden? Geluidseffecten zijn, afhankelijk van type luchtvaart, nog zeker aanwezig. Wat is de impact van deze grens op de beoogde hinderreductie.

Vanuit onze provinciale opgaven is het wenselijk dat de provincie bij alle ontwikkelingen en activiteiten in het luchtruim actief worden betrokken. Illustratief is het toestaan van General Aviation boven natura 2000 gebied.

Aanbeveling: Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Luchtvaartnota ons nog weinig kaders om op een volwaardige wijze de alle relevante belangen af te wegen. Wij vinden het belangrijk om bij de verdere uitwerking hiervan samen te werken en actief te worden betrokken.

2. Bevoegd gezag voor de niet-nationale luchtvaart.

Evaluatie van het RBML

In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de uitvoering van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). De bereidheid wordt uitgesproken om over specifieke vraagstukken en knelpunten in gesprek te gaan. In de overleggen over de uitvoering van de RBML is herhaaldelijk door zowel de provincies als de sectorpartijen aangegeven dat een gezamenlijke evaluatie noodzakelijk wordt geacht. Problemen worden ervaren op het terrein van de uitvoering voor wat betreft helihavens, de afstemming met de verschillende handhavende instanties, uitvoeringsproblemen in verband met de natuurtaken die ook bij de provincie zijn gekomen na de inwerkingtreding van de RBML, de gewijzigde rol van ILT en de consequenties daarvan voor de provincies, het feit dat er geen totaaloverzicht van alle luchtvaartactiviteiten meer is etc.

Conform de afspraken uit 2009 vragen wij u hiervoor spoedig een grondige evaluatie te starten.

Aanbeveling: De problematiek rond de bevoegdheidsverdeling in het RBML en het voorstel voor een brede, gezamenlijke evaluatie van de RBML-regelgeving zien wij graag prominenter terug in de definitieve Luchtvaartnota.

Verduurzaming en synergie tussen luchthavens

De Rijksoverheid zou onzes inziens meer oog moeten hebben voor betere benutting van de bestaande capaciteit op de Nederlandse luchthavens, waaronder ook regionale luchthavens, MAA en GAE. Elke luchthaven kan vanuit een helder eigen profiel en de eigen regionale context op die manier een bijdrage leveren aan de totale bereikbaarheidsvraag met een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten. Dat voorkomt schommelingen in vervoerstromen en inefficiëntie. Daarnaast biedt verduurzaming en elektrificatie van kleinere vliegtuigen nieuwe kansen voor het vormgeven van de interregionale bereikbaarheid van zowel vracht als passagiers (750 km). Wij verwachten van de minister dat zij in een toekomstvisie tot en met 2050 die potentie beter in beeld brengt.

Aanbeveling: Breng de mogelijkheden van verduurzaming en synergie van de diverse luchthavens beter in beeld. Werk toe naar één luchthavensysteem waarin elke regio en iedere luchthaven vanuit zijn eigen behoeften en context hierin haar rol kan pakken. Wij denken op dit onderwerp graag mee.

Wij zijn blij met uw reactie in ons Bestuurlijk Overleg Luchtvaart van 17 juni waarin u heeft toegezegd met ons in gesprek te gaan over onze aanbevelingen.

Deze inzichten worden ondersteund door:

1. Provincie Noord Brabant
2. Provincie Drenthe
3. Provincie Gelderland
4. Provincie Groningen
5. Provincie Flevoland
6. Provincie Fryslân
7. Provincie Limburg
8. Provincie Noord-Holland
9. Provincie Overijssel
10. Provincie Utrecht
11. Provincie Zeeland
12. Provincie Zuid-Holland



Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Rotterdam, 7 juli 2020

Betreft: Zienswijze BTV Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte

De bewonersvereniging tegen vliegtuigoverlast RTHA (hierna BTV) heeft kennisgenomen van de ontwerp-luchtvaartnota, waarin u de beleidskeuzes ten aanzien van de luchtvaart tot 2050 uiteenzet. Uw nota verschijnt in een periode waarin de luchtvaart als gevolg van de Coronacrisis bijna volledig tot stilstand is gekomen. Dat geeft de mogelijkheid en de ruimte om essentiële vragen en twijfels over de omvang van het vliegverkeer en de effecten daarvan in ogenschouw te nemen en opvattingen daarover te heroverwegen.

Daar is alle aanleiding toe. In de afgelopen maanden heeft iedereen kunnen ervaren wat het betekent om zonder geluidsoverlast en luchtvervuiling te leven. Dat heeft tot gevolg dat nog meer dan voorheen heel veel Nederlanders zich afvragen wat nu de meerwaarde is van al dat vliegverkeer en of het niet een beetje minder kan. Maar in uw nota gaat u ervan uit dat over enkele jaren alles weer business as usual is en dat de luchtvaart dan weer verder kan groeien. U schetst mooie vergezichten over hoe schoon en stil het vliegverkeer wordt en hoe verbindend het allemaal is. Talloze onderzoeken, metingen, wetenschappelijke artikelen, hebben de afgelopen jaren duidelijk gemaakt dat de luchtvaart is ontwikkeld tot een sector die een enorme bedreiging vormt voor klimaat, welzijn en gezondheid. Vooruitzien is belangrijk en het vooruitzicht op een toenemende weerstand tegen (en daarmee een afnemende vraag naar) luchtvaart lijkt ons realistischer dan uw verwachting dat alles weer als vanouds wordt.

Het belangrijkste punt van onze zienswijze is daarom dat u, aangezien deze nota de plank mislaat als het over de toekomst van de luchtvaart gaat en gedegen analyses van voor- en nadelen ontbreken, er goed aan zou doen om deze nota terug te nemen en met een nieuwe versie daarvan te komen waarin niet groei van de luchtvaart centraal staat maar een terugkeer naar een omvang die ons land nodig heeft zonder noodzaak om transferpassagiers aan te trekken. De maatschappij vraagt om een nota die aangeeft hoe de luchtvaart gereguleerd wordt, zodanig dat deze de maatschappij dient en die op eenzelfde manier als andere sectoren behandeld wordt, zoals de RLI in een recent rapport aangaf. Het voorgestelde groeiverdienmodel staat buiten elke realiteit. Het moet nog ontwikkeld



worden, objectieve criteria en kwantitatieve terugkoppelmechanismen ontbreken en ervaringen in het verleden bieden geen enkele garantie voor de toekomst.

Hierna treft u onze visie en voorstellen over onderdelen van de nota aan.

Tevens treft u aan een review van de ontwerpluchtvaartnota 'Luchtvaart als privaat belang', die de economen op verzoek van de BTV hebben uitgebracht.

Deze review maakt onlosmakelijk deel uit van onze zienswijze en wij verwachten dan ook dat u er in uw reactie op ingaat.

Verbinding

Nederland goed verbinden is één van de vier publieke belangen die centraal staan in de Luchtvaartnota. In de zogeheten Passende beoordeling van de PlanMER Luchtvaartnota lezen we: 'Het is niet meer vanzelfsprekend om alle vraag te accommoderen. De nadruk ligt op het accommoderen van de vraag waar dat van toegevoegde waarde is voor de behoefte van de Nederlandse gebruikers en economie.'

Op pagina 10 van de nota: "Het kabinet wil daarom zoveel mogelijk voorrang geven aan luchtvaart met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid."

Mooie zinnen die een positieve lading proberen te geven aan een streven dat vooral vragen oproept en lijkt te blijven steken in goede bedoelingen en vage voornemens. Wat is nu eigenlijk de behoefte van de Nederlandse gebruikers? Is daar onderzoek naar gedaan? Wat was het effect van de grens van 500.000 vliegbewegingen? Werd Nederland er beter of slechter van? We weten het niet.

De luchtvaartnota komt niet veel verder dan de aankondiging van een beleidskader.

Verbinding is een goede zaak maar in de luchtvaart bestaat dat grotendeels uit het accommoderen van het massatoerisme, waarbij niemand verbonden wordt met elkaar, waarbij niet de vraag van de gebruiker voorop staat, maar het aanbod van de vliegmaatschappijen, die elkaar in een prijzenoorlog de tent uitvechten. Het Rijk heeft het nakijken en het heeft er alle schijn van dat het in deze nota de instrumenten om de luchtvaartmarkt te reguleren, zoals quoterings en beprijzing, van de hand doet.

Gedegen onderzoek en analyse van de reële behoefte en een prijsbeleid op basis van de werkelijke kosten van het vliegen is noodzakelijk om tot een verantwoord luchtvaartbeleid te komen.



Geluid

In paragraaf 4.2 Minder geluidshinder wordt maar weer eens aangegeven dat de Rijksoverheid de grenzen voor geluidsoverlast van luchthavens vaststelt aan de hand van rekenmodellen. Onderzoek wordt aangekondigd naar aanvullende indicatoren die de hinder kunnen verklaren en tot een beter geluidsbeleid zouden kunnen leiden. Gemiddeld worden vliegtuigen 1 % stiller per jaar (LVN blz.61). De luchtruimherziening gaat vanaf 2023 zorgen voor een beperking van de geluidsoverlast van het luchtruim tot 1800 m. (LVN blz.65). Dat betekent overigens dat heel Nederland mogelijk te maken krijgt met luchtverkeer vanaf 1800 meter.

Wordt de toekomst werkelijk zo mooi? In de Luchtvaartnota wordt verwezen naar het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie. De WHO adviseert een geluidswaarde van 45 dB Lden en maximaal 40 dB L night voor de nacht (LVN blz.64). Het RIVM heeft deze adviezen overgenomen en doet aanbevelingen om deze te verankeren in wet- en regelgeving. Maar in de nota staat slechts te lezen dat het advies van de WHO uit 2018 wordt 'meegenomen'.

Geluidsoverlast is voor omwonenden van RTHA nummer 1 op de lijst van hinder die wordt ervaren. Dat blijkt ook uit de toenemende hoeveelheid meldingen daarvan (62.000 volgens de jaarrapportage van de DCMR over 2019).

- De BTV pleit ervoor dat het WHO-advies het uitgangspunt wordt en dat passende maatregelen worden genomen om er voor te zorgen dat deze normen worden nageleefd.
De meest voor de hand liggende methode daarvoor is de vermindering van het vliegverkeer.

Uitstoot

In hoofdstuk 7 Innovatie valt te lezen dat de minister haar hoop heeft gevestigd op innovaties als elektrisch vliegen, duurzame brandstoffen, drones, verticaal stijgen en landen. In de visie van de minister is een schonere luchtvaart met minder uitstoot mogelijk door bijmenging met biobrandstoffen, synthetische brandstoffen en elektrisch vliegen. Deze suggesties staan in geen verhouding tot de omvang van het huidige en toekomstige klimaatvraagstuk. De internationale invoering van een effectieve CO2 taks is realistischer dan de OLVN vermoedt.

Over de nadelen van biobrandstoffen is al veel gezegd en geschreven. Om aan de toenemende vraag naar biobrandstoffen te voldoen is een groot landbouwareaal nodig. Het produceren van synthetische kerosine is nu nog tussen de vier en zes keer zo duur als gewone kerosine en kost veel energie. (Zie interview met _____ in XTR bij NRC 24-6-2020). De overstap naar biobrandstof en synthetische kerosine is economisch niet haalbaar.



Elektrisch vliegen is technisch illusoir. U heeft het zelf onlangs tot een niet-realistisch alternatief verklaard en derhalve kan het als verduurzamingsmaatregel geschrapt worden. De verwachtingen over deze innovaties kunnen het best aangeduid worden als luchtfietseriej. Ook hier geldt dat de vermindering van het vliegverkeer door regulering de meest efficiënte methode is om de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen.

Economie

De bijdrage aan de economie en werkgelegenheid wordt schromelijk overdreven, zeker voor RTHA geldt dat de netto-bijdrage nagenoeg nihil is. Zoals gebruikelijk worden de baten in de nota in de schijnwerpers gezet en wordt de kostenkant voor de maatschappij verwaarloosd. Zeker, de nota bespreekt ook de schadelijke effecten en komt met voorstellen en ideetjes om daar iets aan te doen. Maar het is duidelijk dat het financieel-economisch belang voorop staat. Voor een inzicht in de werking van de luchtvaartmarkt wordt hier verwezen naar de bijgevoegde review van

De luchtvaartnota neemt de situatie van voor coronacrisis als vaststaand aan en er wordt niet eens een poging gedaan om een goede maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken. De instrumenten die de overheid heeft om de luchtvaartmarkt te reguleren worden vaarwel gezegd en de luchtvaart krijgt een verdienmodel in de schoot geworpen dat niet uitvoerbaar is.

De overheid zou een serieus onderzoek van een krimpscenario voor de luchtvaart moeten entameren, zoals de Commissie MER. heeft geadviseerd (p.107). Dat advies heeft de minister notabene overgenomen. Een dergelijk onderzoek zou vooraf moeten gaan aan de luchtvaartnota. Dat is een reden te meer om dit ontwerp terug te nemen. Hetgeen wij de minister, zoals eerder in deze zienswijze aangegeven, dringend adviseren.

Gebrekkige analyses

De OLVN gaat er van uit dat groei van de luchtvaart noodzakelijk zou zijn voor het vestigingsmilieu. Maar een analyse hiervan ontbreekt. Vestigingsplaatsfactoren zijn in hoge mate ook van andere factoren afhankelijk, die niet in beeld zijn gebracht of geanalyseerd. In de nota wordt voorts in paragraaf 8.5 terecht aangegeven dat voor besluiten over de luchtvaart een duidelijke kennisbasis essentieel is. Er worden onderwerpen benoemd waarover geen kennis aanwezig zou zijn en die daarom nader onderzoek behoeven. Wij merken hierbij op dat op onderdelen zoals reistijdwaardering (Voetnoot: National Academy of Sciences, 2019 Second opinion Verkennende MKBA), discontovoet (richtlijnen Werkgroep Discontovoet) en relatie economie-luchtvaart wel degelijk voldoende gedegen kennis is, alleen is deze kennis niet benut in het onderzoek ten behoeve van de OLVN. Juist deze onderdelen bepalen in hoge mate het saldo van maatschappelijke kosten en baten van de luchtvaart.



In het algemeen stellen wij ons op het uitgangspunt dat deze onderzoeken eerst moeten zijn uitgevoerd, zodat de Luchtvaartnota op een gefundeerd fundament gebaseerd kan zijn.

Rol en betekenis regionale luchthavens

Regionale luchthavens moeten meer aanvullend op elkaar worden benut (hoofdstuk. 6, blz.71), "maar wel op een manier die past bij de regio's waarin ze liggen". Het lijkt ons dat de regio's zelf moeten kunnen bepalen wat bij ze past, en wat het draagvlak is voor de ontwikkeling van het concrete regionale luchthaven. Het is bekend dat RTHA stevige groeiambities heeft. In 2017 heeft verkenner Joost Schrijnen in opdracht van de BRR onderzoek gedaan naar het draagvlak in de regio voor groei van RTHA en geconcludeerd dat dat er niet was, aangezien de overlast voor omwonenden niet opwoog tegen de voordelen van een vliegveld in de buurt. De gemeenteraden van Rotterdam, Den Haag, Schiedam en Lansingerland en de Provinciale Staten Zuid-Holland hebben zich hiervoor uitgesproken. Toch wordt in de OLVN uitgegaan van een groeiscenario, en wordt de voorkeur van de lokale politiek in de wind geslagen, zonder uitleg. Waarom de groeiambities van de sector zwaarder wegen dan maatschappelijke en politieke voorkeuren in de regio is niet uitgelegd in de OLVN.

- Het voorstel van de BTV is dat RTHA in de eerste plaats moet passen in de ontwikkelingsplannen van de regio zelf, waarbij de nationale ambities van de luchtvaartsector secundair zijn. Dat betekent terugkeer naar een zakelijk vliegveld. Daarbij moet regulering in de vorm van lokaal prijs- en hoeveelheidsbeleid mogelijk zijn.

We zijn er van overtuigd dat het enige scenario waar bewoners van de regio iets aan hebben, het scenario van krimp is. Krimp die ingevuld kan worden door naast één nationale luchthaven (Schiphol) uit te gaan van één regionale luchthaven (Eindhoven) i.p.v. vijf regionale luchthavens die elk min of meer hetzelfde bestemmingenaanbod hebben. Omdat de andere regionale luchthavens in Nederland min of meer hetzelfde bestemmingenaanbod in Europa hebben, voegen zij aan de internationale connectiviteit, het doel van de OLVN, niets toe. Krimp van de luchtvaart past de Metropoolregio Rotterdam Den Haag beter, gezien het tekort aan woonruimte en groen. Een verdienmodel, waarbij bij verminderde overlast weer ruimte vrijkomt voor meer vliegverkeer, is niet in het belang van omwonenden. Per saldo wordt de belasting van de leefomgeving (geluid en vervuiling) namelijk niet verminderd.

Bereikbaarheid van een regio valt of staat niet met per se met een vliegveld. Naar meer dan de helft van de vliegbestemmingen van RTHA kan men eenvoudig met de trein vanuit Rotterdam Centraal. De snelle treinverbinding tussen Rotterdam Centraal en Amsterdam CS maakt het vliegen van RTHA overbodig: de reis per bus naar RTHA is nagenoeg even lang. Hetzelfde geldt voor het traject tussen Den Haag - RTHA en Den Haag Schiphol. Om snel bij



een vliegveld te zijn vanuit Rotterdam of Den Haag heeft men geen RTHA nodig. Toeristen voor Amsterdam kiezen ook voor hotels in Rotterdam, vlakbij het station. Door het overaanbod van luchtvaart is er extra druk op regionale vliegvelden. Schaal- en netwerkvoordelen leiden ertoe dat ruimtelijke concentratie van luchtvaart aantrekkelijk is. Bij een optimale maatschappelijke hoeveelheid luchtvaart is er in Nederland behoefte aan twee luchthavens, namelijk Amsterdam en Eindhoven. De 'catchment area' van Schiphol en Eindhoven tezamen bestrijkt immers geheel Nederland.

Nachtvluchten

Slaapverstoring is een van de belangrijkste oorzaken voor de klachten door omwonenden van RTHA. Het streefgetal van 849 nachtvluchten per jaar, ooit afgesproken met één van uw voorgangers, blijkt onmogelijk te handhaven. Jaarlijks, en dus systematisch, wordt dit quotum met meer dan 25% overschreden. RTHA komt telkens met weinig plausibele verklaringen voor de noodzaak van de vluchten, en geeft daarbij aan dat de toegestane geluidsruimte niet wordt overschreden. Maar daar hebben omwonenden, die midden in de nacht uit hun slaap worden gehaald omdat de piekbelasting extreem hoog is, niets aan. "Minder nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur zonder verschuiving naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00)", zie OLVN paragraaf 4.5.4, lijkt daarom een beslissing waar de omwonenden echt iets aan hebben. Helaas wordt dit goede voornemen gelijk afgezwakt: het een en ander moet nog worden onderzocht, en het is daarbij volkomen onduidelijk wat de afname van het aantal geplande nachtvluchten op RTHA zal (kunnen) zijn. Dat geeft ons geen zekerheid dat dit voornemen ook enig positief effect zal hebben voor de nachtrust. Wij stellen ons op het standpunt dat in de dichtbebouwde omgeving van RTHA geen ruimte bestaat voor geplande nachtvluchten. Bewoners, die overdag al in een drukke omgeving leven tussen verschillende snelwegen en een luidruchtige HSL, hebben recht om 's nachts te kunnen uitrusten. We vragen u daarom om, net als Eindhoven airport en de luchthaven bij Frankfurt, de nachtvluchten van commerciële luchtvaart op RTHA te verbieden.

In de afgelopen tijd hebben wij veel vluchten zien verschuiven naar de randen van de nacht, zo stijgt stipt na 7.00 uur de ene vlucht na de andere boven de hoofden van inwoners van Rotterdam (Overschie, Schiebroek en Hillegersberg) Schiedam of Lansingerland. Dit is te wijten aan de berekeningen van de Lden systematiek, die de vliegbewegingen vóór 7.00 tien (10) keer zo zwaar weegt dan ná 7.00 uur. Daarom verzoeken wij u met een regeling te komen waarbij de vliegbewegingen in de randen van de nacht een zwaardere weegfactor wordt toegekend, zodat er een betere verhouding ontstaat.

Maatschappelijk vliegverkeer

De OLVN stelt (paragraaf 4.1.1) dat spoedeisende hulpverlening en politietaken in luchthavenbesluiten een aparte gebruiksruimte moeten krijgen. Wij zien daar het nut niet van in. In het huidige systeem is er namelijk voldoende ruimte om het functioneren van dit



maatschappelijk verkeer te garanderen. Wij zijn er tegen omdat we voorzien dat dit (weer) zal leiden tot groei van het commerciële verkeer. In de OLVN geeft u wel aan dat het apart zetten van deze gebruikruimte niet zal leiden tot het vergroten van de gebruikruimte voor groot commercieel verkeer, maar u geeft daar geen garanties voor. Uit ervaring weten wij dat elke ruimte, ook al is het niet verdiend, onmiddellijk gebruikt wordt voor meer vliegbewegingen van commerciële luchtvaart. Wij verzoeken u dan ook om in de OLVN op te nemen dat er geen aparte gebruikruimte voor maatschappelijk verkeer komt omdat dit niet nodig is.

Democratie en inspraak

Het zal u niet verbazen dat wij als vereniging van bewoners hebben uitgekeken naar dit onderdeel van de luchtvaartnota. Onze ervaringen met inspraak al dan niet in georganiseerd verband zijn niet positief en wij staan daarin niet alleen (zie ook de zienswijze van bewonersvertegenwoordigers in de CRO Rotterdam Airport op dit punt).

Het is weinig zinvol om te overleggen als je gesprekspartner voortdurend roept (zoals ook de nota te lezen valt): 'Groei is goed' en 'groei moet'. We constateren telkens weer dat we worden aangehoord maar dat er niet wordt geluisterd. Het model dat u schetst in de nota (hoofdstuk 8) is een top-down verhaal, waarin u klankborden optuigt, opleidt en instrueert, die mogen adviseren onder leiding van een hotemetoot, die onder toezicht van het Ministerie functioneert. En dan is het klaar. Teleurstellend en meer van hetzelfde dus. Er zijn modellen in ontwikkeling waarin participatie *wel* centraal staan en waarin adviezen van burgers *niet* in de la verdwijnen, maar moeten worden overgenomen en vertaald in wet- en regelgeving. De zienswijze van de BTV is dat elk advies van de CRO door de gemeenteraad en Provinciale Staten dient te worden getoetst en bij meerderheid te worden aangenomen. Zo niet, hebben de adviezen van de CRO geen enkele democratische en maatschappelijke legitimatie.

Neemt u een voorbeeld aan hoe dat in Frankrijk wordt aangepakt en zorg er voor dat burgers echt kunnen participeren met resultaten als gevolg. Dat is ons dringende advies.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet,
Hoogachtend, /

Luchtvaart als privaat belang

een review van de ontwerp-luchtvaartnota

Op verzoek van Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV), Rotterdam

7 juli 2020

NEO
OBSERVATORY

© /NEO Observatory. Gebruik van informatie uit deze publicatie is op voorwaarde van bronvermelding toegestaan.

Inhoud

Zienswijze BTV in tien punten	4
Inleiding.....	6
1 Goed verbonden: publiek of privaat?	7
2 Overaanbod van overheidswege: marktverstoring en perverse prikkels	12
2.1 Luchtvaart bedrijfseconomisch kwetsbaar	12
2.2 Meerwaarde extra internationale connectiviteit niet onderbouwd	13
2.3 Agglomeratievoordelen maken krimp mogelijk	15
2.4 Conclusie: paradoxaal en riskant beleid	16
3 De haalbaarheid van het groeiverdienmodel	18
4 Wetenschappelijke inzichten ontkend	21
5 Governance van het groeiverdienmodel: Rijk en regio	23
5.1 Het Rijk heeft de regie	23
5.2 Regionale luchthavens.....	25
Literatuur	26

Zienswijze BTV in tien punten

1 De luchtvaart is in principe een privaat goed, waarvan de negatieve externe effecten door overheidsfalen onvoldoende worden beheerst. Markt- en overheidsfalen wordt door de overheid de komende 30 jaar in stand gehouden. De overheid geeft in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 twee instrumenten om de luchtvaartmarkt te reguleren weg, namelijk beprijzing en het quotum. De overheid dient te streven naar een correcte beprijzing, de hoeveelheid te quoteren en de negatieve externe effecten te limiteren door te sturen op een maatschappelijk optimale en verantwoorde prijs en hoeveelheid. Deze regulering van overheidswege dient wettelijk verankerd te worden.

2 Het relatieve overaanbod van luchtvaart en connectiviteit zetten extra druk op de rentabiliteit van de al financieel kwetsbare luchtvaart in Nederland. Dit leidt tot relatief meer negatieve externe effecten, in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in het bijzonder door de schaarse ruimte. Onderzoek wijst uit dat de negatieve effecten zodanig groot zijn dat groei van de luchtvaart een maatschappelijk negatief saldo oplevert.

3. De in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 als gematigd gepresenteerde groei van 1-1,5% is business as usual. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 sluit hogere groei niet uit en is daardoor zeer wel mogelijk. Dit is maatschappelijk ongewenst.

4 Door het overaanbod van luchtvaart is er extra druk op regionale vliegvelden. Schaal- en netwerkvoordelen leiden ertoe dat ruimtelijke concentratie van luchtvaart aantrekkelijk is. Bij een optimale maatschappelijke hoeveelheid luchtvaart is er in Nederland behoefte aan twee luchthavens, namelijk Amsterdam en Eindhoven.

5 Van alle vluchten van Schiphol gaat 40 procent naar een bestemming van op 750 kilometer afstand of minder, waaronder meer dan 50 vluchten per dag naar Londen. Het HSL spoor is in deze markt een alternatief. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 geeft niet aan hoe dit alternatief ontwikkeld wordt, omdat beprijzing niet in overweging wordt genomen. Beprijzing is het enige effectieve instrument.

6 Er ontbreekt een analyse waarom groei van de luchtvaart noodzakelijk zou zijn voor het vestigingsmilieu. Vestigingsplaatsfactoren zijn ook van andere factoren zoals het belastingklimaat afhankelijk, maar deze zijn niet in beeld gebracht of geanalyseerd. Als het vestigingsmilieu meer waard is, is dit een reden om de prijzen te verhogen.

7 Het groeiverdienmodel is praktisch niet uitvoerbaar, omdat het onderlinge gewicht van geluid, CO₂ en emissies niet is bepaald en in welke mate elk bijdraagt aan het verdienen van groei. De uitkomsten van groeiverdienmodel worden niet getoetst. Ze kunnen maatschappelijk sub-optimaal zijn. Het advies van de WHO over de grenswaarden van geluid dient overgenomen te worden als een wettelijke norm.

8 Elektrisch vliegen is technisch illusoir en evenals biobrandstoffen economisch onhaalbaar. Een internationale CO₂ taks is zeer waarschijnlijk in de toekomst en zeer effectief. Juist voor het klimaatvraagstuk zijn beprijzing en quoteren noodzakelijke en effectieve vormen van regulering en overheidsingrijpen. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 dient dit in beeld te brengen.

9 Relevant wetenschappelijk onderzoek is niet benut, in het bijzonder over reistijdwaardering en de relatie luchtvaart-economie. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 zou zich daarop dan wel op de laatst bekende inzichten moeten baseren en indien dat ontoereikend is, uit moeten gaan van het voorzorgsprincipe.

10 Regulering van de luchtvaart dient geen uitkomst te zijn van een groeiverdienmodel, dat in de praktijk neerkomt op onderhandelingen tussen de Schiphol Group NV enerzijds en bewonersgroepen anderzijds. Regulering dient door de nationale overheid aan de sector opgelegd te worden. Op de besluitvorming in het groeiverdienmodel in de CRO is bovendien geen democratische controle mogelijk. Adviezen aan het Rijk van de CRO RTHA hebben politieke en bestuurlijke instemming bij meerderheid van de gemeenteraden van Rotterdam en Den Haag, alsmede van Provinciale Staten Zuid-Holland, nodig. De rol van bewoners en natuurorganisaties in de CRO dient gelijkwaardig en professioneel geborgd te zijn. De ambities van de Schiphol Group NV met RTHA worden door de lokale politiek getoetst, waarbij beprijzing en/of quoterings om negatieve externe effecten te beperken en te verminderen beschikbare instrumenten zijn. Toezicht en onderzoek dienen afzonderlijk van het MinlenW uitgeoefend en uitgevoerd te worden.

Inleiding

In deze zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 (OLVN) gaat het om vijf vraagstukken.

1 Het eerste is het vooruitzicht van de markt voor vervoer door de lucht in de komende 30 jaar tot 2050.

2 Het tweede is de onderbouwing om daar overheidsbeleid voor te voeren. De overheid acht internationale connectiviteit een publiek belang. Het wordt van zodanig belang geacht voor de Nederlandse maatschappij dat de overheid dat belang niet aan de markt toevertrouwt door middel van voorwaardenscheppend beleid, maar actief ingrijpt in deze markt.

3 Het derde onderdeel betreft het ontstaan van zowel positieve als negatieve externe effecten door de luchtvaart. De negatieve externe effecten dragen aanzienlijk bij aan het marktfalen op deze markt. Dat is voor de overheid eveneens een reden om in te grijpen in deze markt.

4 Het vierde onderdeel betreft de emissie van CO₂ door de luchtvaart en hoe het ministerie emissie-reductie, in lijn met het Parijs-Akkoord van 2015 en - ongewoon snel – al in 2016 geratificeerd, voor ogen heeft.

5 Het vijfde onderdeel betreft de verdeling van de luchtvaart over de regionale vliegvelden in Nederland en de rol van het Rijk en de Schiphol Group daar in.

Per onderdeel wordt begonnen met de belangrijkste feitelijke ontwikkelingen, die de OLVN niet geeft, en worden deze tegen het beoogde beleid aan gehouden.

1 Goed verbonden: publiek of privaat?

De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 definieert het publieke belang als vier doelstellingen:

- 1 Een veilige luchtvaart
- 2 Goed verbonden
- 3 Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving
- 4 Duurzame luchtvaart

Het borgen van de continuïteit en kwaliteit van het luchtvaartnetwerk is een publiek belang (Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, p29). De vraag is of dat zo is. Een marktanalyse ontbreekt. In zo'n marktanalyse gaat het om verschillende punten:

- Functioneert de markt voor luchtvaart?
- Hoe komen prijs en hoeveelheid tot stand?
- Is de markt efficiënt, is er sprake van marktfalen?
- Of is er sprake van overheidsfalen?
- Wat zijn de externe effecten?
- Hoe verschillen de werkelijke prijs (marktprijs, of ticketprijs gebruiker) en de schaduwprijs (ticketprijs inclusief externe effecten en marktfalens)?
- Wat rechtvaardigt overheidsingrijpen door dit als publiek belang te definiëren?
- Wat is de balans van positieve en negatieve externe effecten?

Luchtvaart is een privaat goed

In principe is vliegen een privaat goed. De opkomst van de low-cost carriers vanaf de jaren negentig heeft dat laten zien. Het is in principe een toegankelijke markt voor nieuwe aanbieders. Consumenten hebben een ruime keus en helder inzicht in het aanbod. Door internet is de prijsvorming efficiënt. Consumenten betalen de prijs die ze een vlucht maximaal waard vinden, en de aanbieder verkoopt deze voor een prijs die bedrijfseconomisch verantwoord is. Door de transparantie en letterlijke bereikbaarheid – iedere aanbieder kan in principe een luchthaven aandoen – is de concurrentie maximaal. Het consumentensurplus – het nut dat de gebruikers van tickets ontvangen ten opzichte van de betaalde marktprijs – is nagenoeg maximaal, waarbij luchtvaartmaatschappijen dit surplus middels 'yield management' trachten af te romen. Door de transparantie en toegankelijke markt voor concurrerende aanbieders zijn overwinsten niet mogelijk. Overheidsingrijpen in de vorm van belastingheffingen, accijnzen etc ontbreken nagenoeg. De markt voor luchtvaart is kortom zeer concurrerend – er is sprake van een volkomen markt (exclusief externe effecten). Echter, de overheid laat in deze markt na accijnzen en BTW te heffen, dan wel structureel maatregelen te nemen om de negatieve externe effecten tegen te gaan. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 geeft geen marktanalyse die aangeeft dat luchtvaart een publiek belang dient waar overheidsingrijpen voor nodig is.

Afschaffen overheidsingrijpen: het publieke belang

‘De Rijksoverheid wil daarom ook niet langer sturen op aantallen vluchten maar op heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen.’

Dit is de kern van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050: afschaffen van beperkingen aan de luchtvaart door het loslaten van een maximaal toegestaan aantal vluchten, waarbij het publiek belang niet is gedefinieerd. Het ‘daarom’ is ambigu en laat de invulling aan de lezer over. In dit geval is dat de maximale internationale connectiviteit en ongelimiteerde groei van de luchtvaart. Daarmee geeft de overheid het overgebleven instrument om de luchtvaartmarkt te reguleren weg: een maximum toegestane hoeveelheid (het quotum). We benadrukken dat het Ministerie van IenW in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 het andere instrument om de markt te reguleren niet eens overweegt, namelijk minimumprijzen, belastingen en heffingen in Europees verband. Samengevat trekt de overheid zich volledig terug uit de markt voor luchtvaart door in de OLVN de komende dertig jaar niet te reguleren via prijs en/of hoeveelheid. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 kondigt aan de markt voor luchtvaart volledig vrij te laten.

De zinsnede: *‘Maar de luchtvaart is sterk geliberaliseerd. Dit beperkt de beleidsruimte voor de Rijksoverheid.’* (Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, p36) is daarom niet consistent met het voorgestelde beleid, namelijk het stellen van heldere randvoorwaarden. De liberalisering is het gevolg van overheidsbeleid, en dat is een politieke keuze van diezelfde Rijksoverheid. Deze politieke keuze kan onmogelijk een beperking zijn voor de beleidsruimte van de overheid. De conclusie had evengoed kunnen zijn om de liberalisering terug te draaien en voor regulering te kiezen: *‘Maar de luchtvaart is sterk geliberaliseerd. Daarom kiest de Rijksoverheid voor regulering.’*

De rol van de overheid

Vooralsnog is in het geval van Nederland op vier manieren sprake van overheidsingrijpen.

- 1 Dat is ten eerste de slotverdeling. Regelgeving en toezicht zijn nodig om de toegankelijkheid van luchthavens voor concurrerende maatschappijen te borgen.
- 2 De tweede is het quotum van 500.000 vluchten op Schiphol, dat in de OLVN wordt afgeschaft.
- 3 De derde manier is het door de nationale overheid (tevens door regionale overheden, in het bijzonder de provincie Limburg) gesteunde business model van de Schiphol Group en de KLM. Nederland heeft daardoor een luchtvaartsector die groter is dan de vraag op de nationale thuismarkt rechtvaardigt. Dit is tegen de markt in, en het leidt tot extra omvangrijke externe effecten. Bovendien heeft dit een onbedoeld neveneffect: overaanbod, hetgeen de prijzen en de winstgevendheid drukt. Dit wordt hieronder toegelicht.
- 4 De overheid laat in de OLVN na te sturen op negatieve externe effecten via beprijzing en/of quoterings. Nalaten is ook een vorm van overheidsingrijpen.

De vraag naar vervoer door de lucht

De OLVN stelt dat er in een optimistisch scenario ruimte is voor gematigde groei van 1 à 1,5 procent per jaar. In de volgende alinea (Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, p71) komt de intentie van het Ministerie van IenW samen.

In een optimistisch scenario biedt dit volgens de plan-MER, onder de in de vorige hoofdstukken genoemde voorwaarden, ruimte voor gematigde groei van 1 à 1,5% per jaar van de luchtvaart in heel Nederland. Dit betekent van ongeveer 565.000 vluchten voor handelsverkeer nu, naar zo’n 650.000 vluchten in 2030 en 800.000 in 2050. Dit zijn schattingen, gebaseerd op de aanname dat de klimaatafspraken uit het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart zijn geborgd. Internationaal streeft het Rijk ernaar deze ambities verder aan te scherpen. Verder zijn deze berekeningen gevoelig voor aannames over het tempo van innovaties, de capaciteit van landingsbanen en het schoner en stiller

worden van vliegtuigen. Veranderen de aannames, dan veranderen de uitkomsten. De Rijksoverheid wil daarom ook niet langer sturen op aantallen vluchten maar op heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen. OLVN p 71

Het prospect van de genoemde groei van het aantal vliegbewegingen wordt als een optimistisch scenario gepresenteerd – namelijk 1-1,5% groei van het aantal vliegbewegingen per jaar. We merken op dat dit niet een optimistisch scenario is, maar een pessimistisch scenario. De OLVN verkoopt hier knollen voor citroenen.

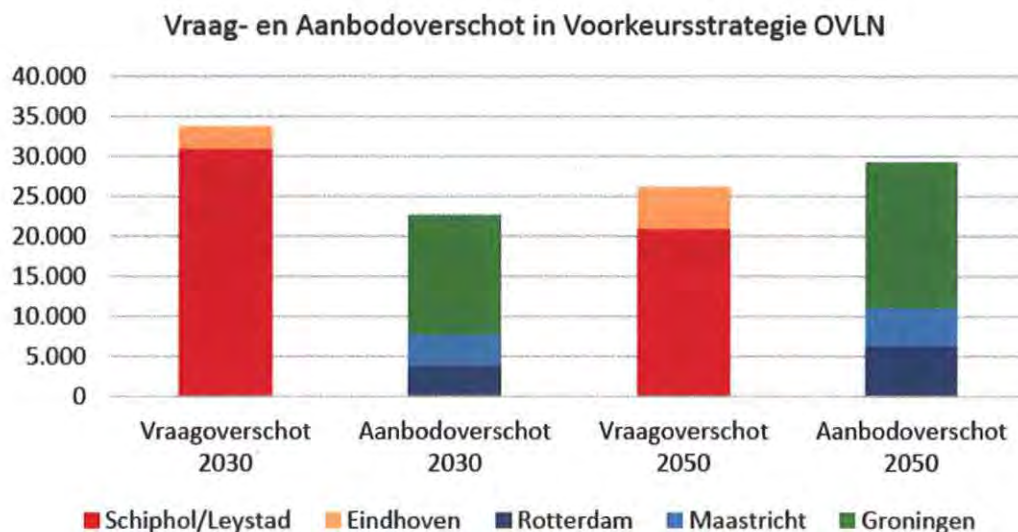
De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 geeft doorkijkjes naar 2030 en 2050. Terugkijkend naar de periode 2006-2019 bedroeg de jaarlijkse groei van het aantal vliegbewegingen gemiddeld 1,4 procent, in de periode 1999-2019 was dit 1,5 procent. In dezelfde periode is het aantal passagiers met gemiddeld 4% per jaar gestegen. Ten opzichte daarvan lijkt de groei van 1-1,5 procent van het aantal vliegbewegingen gematigd te zijn. Dat is het niet, vanwege het effect van de hoeveelheid (2 procent van honderd euro is 2 euro, en 1 procent van 300 euro is 3 euro). In het tweede geval is het groeipercentage lager, maar is de absolute toename groter.

De genoemde groei past in de scenario's analyse van het luchtvaartprognosemodel AEOLUS in een update (eind 2018) voor de luchtvaart van de WLO-scenario's uit 2015. Zonder capaciteitsrestricties op de Nederlandse luchthavens voorziet AEOLUS in het scenario Laag een gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal vliegbewegingen tot 2050 van 1,1 procent. In het scenario Hoog is dat 2,4 procent per jaar. Dan komt het aantal vliegbewegingen in 2050 op 1.195 duizend vliegbewegingen – anders gezegd, 1,2 miljoen.

De OVLN ontleent het optimistische groeipercentage aan haar Voorkeursstrategie die in het PlanMER getalsmatig nader is uitgewerkt. Hieruit blijkt dat volgens de Voorkeursstrategie tot 2030 een jaarlijkse groei van 1,2% en tussen 2030 en 2050 een jaarlijkse groei van 1,1% van het aantal vliegbewegingen mogelijk is. Door in de OVLN van "1 à 1,5% per jaar" te spreken, wordt tekstueel de groeiruumte met 0,3% tot 0,4% per jaar opgeplust.

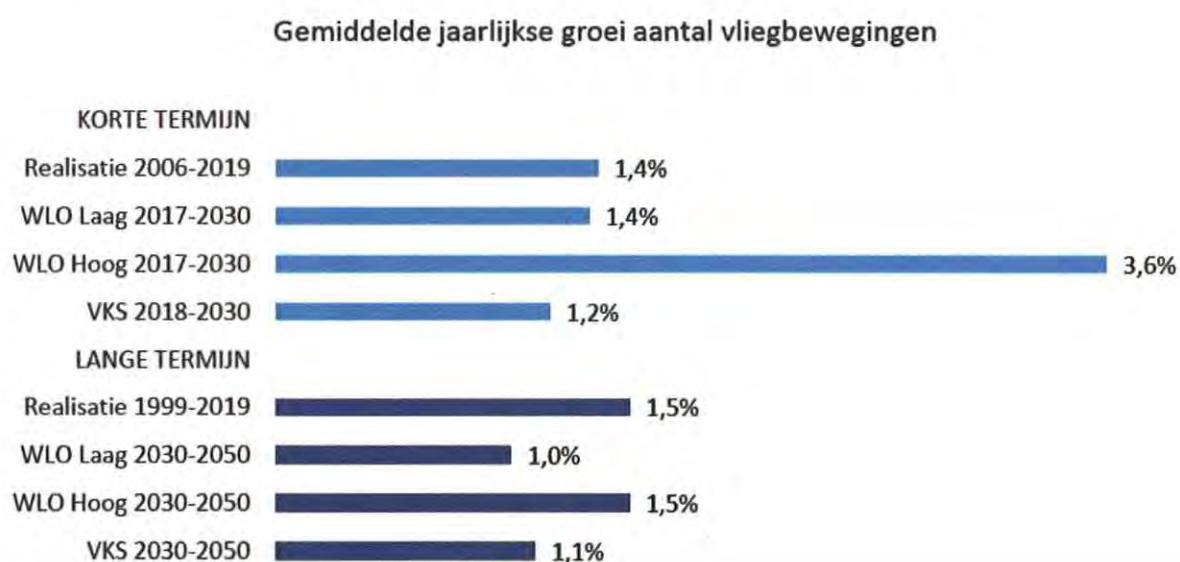
Daarnaast lijkt het alsof de Voorkeursstrategie van aanzienlijk minder vluchten uitgaat dan het WLO-scenario Laag. Het zou volgens het PlanMER om een verschil gaan van 36 duizend vliegbewegingen in 2030 en 22 duizend vliegbewegingen in 2050. In het PlanMER zijn echter aan de AEOLUS-prognoses van het scenario Laag 25.000 vluchten voor Lelystad Airport toegevoegd zonder dat daarbij de prognoses voor de andere luchthavens zijn aangepast. Daardoor bestaat de Voorkeursstrategie in 2030 uit slechts 11 duizend vliegbewegingen minder dan het scenario Laag en in 2050 uit 3 duizend vliegbewegingen méér dan het scenario Laag.

De 1-1,5 procent jaarlijkse groei in de OLVN of eigenlijk de mogelijke, jaarlijkse groei van 1,1-1,2 procent volgens de voorkeursstrategie bestaat enerzijds uit een vraagoverschot op Schiphol en Eindhoven Airport en anderzijds uit een aanbodoverschot op Rotterdam, Lelystad, Maastricht en Groningen. Het vraagoverschot op Schiphol wordt in de voorkeursstrategie gedeeltelijk weggewerkt door 'overloopluchthaven' Lelystad Airport, waarbij Schiphol en Lelystad tezamen nog steeds een vraagoverschot behouden. Dit roept de vraag op, of binnen het groeiverdienmodel het vraagoverschot op Schiphol/Lelystad opgevuld mag worden door de regionale luchthavens met een aanbodoverschot. Indien het aanbodoverschot op Rotterdam, Maastricht en Groningen niet benut wordt, mogen desbetreffende vluchten binnen het groeiverdienmodel dan op Schiphol/Lelystad en Eindhoven afgehandeld worden? De Ontwerp-Luchtvaartnota spreekt zich hierover niet uit.



Kortom, de bandbreedte die de OVLN aangeeft voor de jaarlijkse groei van het aantal vliegbewegingen sluit aan op de langjarige groei uit het verleden en is nagenoeg conform de AEOLUS doorrekening van het WLO Laag scenario. We benadrukken echter, dat de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 dit cijfer wel noemt, maar dit niet als expliciete doelstelling formuleert, hoogstens als ambitie of voorkeursscenario. Hoe de overheid dat stuurt, is niet aangegeven. Omdat nadrukkelijk wordt gesteld dat de overheid niet langer op aantal vluchten wil sturen, is een ontwikkeling naar 1,2 miljoen vluchten in 2050 zeer wel mogelijk. De markt wordt luchtvaart wordt immers volledig vrij gelaten door niet te reguleren via de prijs (heffingen) of hoeveelheid (maximum of quotum).

De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 geeft nergens concreet aan wat de ambities van het Rijk zijn. Indien 1-1,5 procent groei van het aantal vliegbewegingen per jaar als ambitie of voorkeursscenario wordt gepresenteerd, is deze nu al als business as usual ingelost. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 stelt derhalve voor om op dezelfde voet verder te groeien. Er wordt nergens aangegeven wat wordt bedoeld om dit internationaal aan te scherpen. Dat kan betekenen dat het faciliteren van een hogere groei dan het voorkeursscenario niet is uitgesloten.



Bron: EUROSTAT, AEOLUS, PlanMER/bewerking NEO Observatory/

Zienswijze

De luchtvaart is een privaat goed is, waarvan de negatieve externe effecten door overheidsfalen onvoldoende worden beheerst. Markt- en overheidsfalen wordt door de overheid in stand gehouden. De in de OLVN als gematigd gepresenteerde groei van 1-1,5% is business as usual, en Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 sluit hogere groei niet uit en is daardoor mogelijk. De overheid geeft twee instrumenten om de luchtmarkt te reguleren weg, namelijk beprijzing en het quotum. In de zienswijze van de BTV dient de overheid dient een correcte beprijzing, de hoeveelheid te quoteren en de negatieve externe effecten te limiteren door te sturen op prijs en hoeveelheid, wettelijk te verankeren.

2 Overaanbod van overheidswege: marktverstoring en perverse prikkels

2.1 Luchtvaart bedrijfseconomisch kwetsbaar

De OLVN presenteert geen analyse over de marktwaarde en financiën van het grootste Nederlandse luchtvaartbedrijf en welke financiële risico's de overheid daarbij loopt door de luchtvaart als publiek belang aan te merken. Dat zet de deur open naar nationalisering van de luchtvaart.

De financiële kwetsbaarheid van de luchtvaart komt niet uit de lucht vallen. Aanbieders op de luchtvaartmarkt hebben geen marktmacht en geen technologisch voordeel, zodat zij zich niet onderscheiden van concurrenten. Het enige voordeel dat zij kunnen realiseren is de exclusiviteit van de toegang tot een markt door geografische nabijheid. Schaalvoordelen zijn van belang om te kunnen overleven. Nabijheid tot een omvangrijke en koopkrachtige stedelijke regio geeft enig voordeel. De consument kiest immers voor de laagste prijs, zeker in een markt waarin er overaanbod van luchthavens is. De genoemde eigenschappen van de markt voor luchtvaart leidt ertoe dat aanbieders ondanks 'yield management' nauwelijks overwinst kunnen maken in de exploitatie en dat de kapitaalpositie van luchtvaartondernemingen kwetsbaar is.

De visie van beleggers op aandelen AF-KLM is een reflectie van de winstverwachtingen die in een dergelijke markt gerealiseerd kunnen worden. De kernparameters van het concern zijn in vergelijking met andere Nederlandse bedrijven op de AEX ongunstig. De *return on investment* bedraagt gemiddeld 2%, het eigen vermogen als percentage van het totale vermogen is ongeveer 9 procent (het overgrote deel bestaat uit kort- en langlopende schulden), het dividend bedraagt 0 euro en de koers reflecteert dit.

Enige andere Nederlandse bedrijven met een beursnotering laten daarentegen solide parameters zien. Dat geldt ook voor bedrijven als Ahold-Delhaize en Shell, die beide ook in sterk concurrerende markten opereren. Voor Philips, DSM en ASML geldt dat deze bedrijven een duidelijk technologisch voordeel hebben, waardoor zij overwinst uit monopolistische concurrentie kunnen realiseren. De kwaliteiten die elk van deze bedrijven herbergen, leiden tot vertrouwen in de toekomstige winstverwachtingen. Dat wordt uiteindelijk gereflecteerd in de beurswaarde. De genoemde Nederlandse bedrijven hebben aanzienlijke hogere marktwaarden dan AF-KLM.

De vraag is waarom de positie van AF-KLM structureel zo kwetsbaar is. Dat wordt veroorzaakt door de marktvorm en de persistent hoge kosten en daarnaast in de hand gewerkt door overheden, zowel landelijke als regionale, die het aanbod van luchtvaart in hun land/regio ondersteunen. Dit drijft prijzen naar beneden. Het overaanbod draagt bij aan de financiële kwetsbaarheid. Dit heet marktverstoring en is overheidsfalen. De analyse over hoe het nationale luchtvaartbeleid bijdraagt aan een financieel verantwoorde en solide luchtvaartsector ontbreekt in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050.

2.2 Meerwaarde extra internationale connectiviteit niet onderbouwd

Hoeveel internationale connectiviteit en tegen welke prijs

Een groter aanbod dan de nationale markt, of een vergroting van het verzorgingsgebied van Schiphol kan alleen tegen een concurrerende prijs. Dit drukt derhalve eveneens op de rentabiliteit van AF-KLM. Het extra voordeel, of maatschappelijke nut, bovenop het netwerk dat zou bestaan op het volume en netwerk op basis van het eigen verzorgingsgebied alleen, is niet aantoonbaar. Vrije marktwerking verschaft Nederland in principe de internationale connectiviteit die het nodig heeft, passend bij de vraag en passend bij het natuurlijke locatievoordeel van Nederland. De vraag naar luchtvaart is leidend (2013, 2016) in geavanceerde grootstedelijke regio's, niet het aanbod. Niettemin streeft het Rijk naar internationale connectiviteit die groter is dan de nationale markt vraagt alsof de hoeveelheid aangeboden luchtvaart een doorslaggevende betekenis heeft voor de nationale welvaart.

Ten eerste is de vraag hoeveel internationale connectiviteit maatschappelijk optimaal is. Komt Nederland connectiviteit tekort, wat is voldoende connectiviteit, en wat is het nut, waarde en prijs van maximale connectiviteit? Dat is de maatschappelijke vraag, welke in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 niet is beantwoord.

InterVistas 2015 geeft een vergelijking die laat zien dat als het bruto binnenlands product met 1 euro toeneemt, 5 cent daarvan toerekenbaar is aan extra connectiviteit. Dit getal is exclusief externe effecten, zoals deze studie ook aangeeft. InterVistas vond dat factoren als onderwijs, fysiek kapitaal en R&D (veel) meer bijdroegen aan die extra euro. De vragen die in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 zijn gesteld, zijn in principe al beantwoord in de literatuur over het onderwerp. De uitkomsten verschaffen geen onderbouwing voor het gekozen beleid.

Het probleem van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 is dat de definitie van het publieke belang van de internationale bereikbaarheid niet onderbouwd is. In principe is de vrije markt leidend en is overheidsingrijpen niet omschreven of onderbouwd in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Daarnaast dient er op gewezen te worden dat de luchtvaart hoofdzakelijk aan niet-zakelijke gebruikers levert, namelijk 70-75 procent betreft consumenten op vakantie of familie/vriendenbezoek, waarvan een aanzienlijk deel buitenlands (circa de helft daarvan). De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 geeft geen onderbouwing waarom juist die doelgroep afhankelijk is van internationale connectiviteit en waarom dat een Nederlands publiek belang is.

De extra voordelen door extra aanbod van bestemmingen is zelfs impausibel, omdat het hoofdzakelijk niet-zakelijke consumenten betreft. Zij worden tegen uitermate concurrerende prijzen vervoerd. Consumenten, voor vakantie of familie- en vriendenbezoek, genereren geen spin-off of andere positieve externe effecten. De vraag is niet of internationale connectiviteit bijdraagt aan de vestigingsplaatskwaliteiten van de Nederlandse economie. De vraag is of de markt faalt, wat de gewenste hoeveelheid en kwaliteit van internationale connectiviteit voor de Nederlandse economie is, wie in Nederland daar voordeel van heeft, dat voordeel in de prijs tot uitdrukking gebracht wordt, wat de effecten zijn van meer connectiviteit dan waar de markt om vraagt en wat de maatschappelijke opbrengsten en kosten daarvan zijn. Het is in principe verstoring van de luchtvaartmarkt en leidt tot verdringing van andere, productievere bedrijfstakken. Dit is des te prangender omdat de negatieve externe effecten worden vergroot. Deze analyse is tevens de achtergrond van de mogelijkheid tot krimp en ontbreekt in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Ten overvloede wordt opgemerkt dat de effecten van het huidige quotum van 500 duizend vluchten op Schiphol niet in beeld zijn gebracht in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050.

De bestedingen en de afzet van de luchtvaart in de Nederlandse economie

In de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 ontbreekt relevante informatie of een nadere duiding van het belang van extra internationale connectiviteit voor de Nederlandse economie. Bij het belang van de Nederlandse economie wordt niet vermeld wat dat precies omvat, het vrachtvervoer wordt niet nader naar goederengroepen omschreven (de export via de lucht maakt een laag percentage van de totale Nederlandse export uit), de afnemers worden niet in categorieën verdeeld en het vestigingsplaatsvoordeel wordt niet concreet uitgewerkt. In het onderstaande gaan we op één onderdeel nader in, namelijk de rol van de luchtvaart in de binnenlandse economie, voortvloeiend uit de bestedingen van de luchtvaartsector.

Binnenlandse bedrijfstakken die aan de luchtvaart leveren (zie tabel 2.1) zijn reparatie en installatie van machines (vliegtuigonderhoud, bijna 1 miljard euro in 2018), gevolgd door kerosine (650 miljoen), vervoersdiensten (580 miljoen), reisbureaus (415 miljoen), enzovoort. Het totale bedrag van deze inkoop in Nederland bij toeleveranciers (4 miljard) valt in het niet bij de totale omzet (productiewaarde) van de Nederlandse economie in 2018. De import van goederen en diensten door de Nederlandse luchtvaart beliep in 2018 eveneens 4 miljard. De helft van de intermediaire bestedingen door Nederlandse luchtvaart lekt weg naar het buitenland.

Niettemin maakt in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 de waarde van deze inkoop bij toeleveranciers in Nederland onderdeel uit van de argumentatie om de internationale connectiviteit groter te laten zijn dan de Nederlandse economie vraagt. Essentieel is dat Nederland weinig toegevoegde waarde mist als deze bedrijfstakken niet groeien, of zelfs krimpen. In de economische analyse is het van belang in welke mate deze bedrijfstakken alternatieve afzetmarkten vinden, en waarom groei van hen noodzakelijk zou zijn voor de Nederlandse economie, zodanig, dat dit overheidsingrijpen rechtvaardigt. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en de achterliggende stukken geven deze analyse niet.

Perverse prikkel

Dezelfde argumentatie ontbreekt als het om voorwaartse effecten gaat. De Nederlandse luchtvaart verkrijgt zijn inkomsten voor 70 procent uit consumentenbestedingen. Macro-economisch bepaalt deze categorie de vraag naar luchtvaart. Deze consumentenbestedingen zijn hoofdzakelijk uit het buitenland afkomstig (export van diensten door de luchtvaart). Deze export van diensten valt ruwweg in twee delen uiteen, namelijk transfer en OD passagiers, beide overwegend consumenten op vakantie en vrienden/familiebezoek, uit de omringende landen.

Daarbij dient erop gewezen te worden dat juist de Nederlandse consumenten het surplus van de connectiviteit afroemen door middel van internet. Het overaanbod van connectiviteit is een perverse prikkel. Mensen pakken het voordeel dat niet is bedoeld door de overheid. Daardoor is de vraag naar luchtvaart zeer hoog; de huurwaarde van een woning op de markt voor internationaal toerisme in Amsterdam overtreft de prijs van een ticket vele malen. De exploderende vraag naar luchtvaart, internationale platforms voor de verhuur van woningen en de oplopende prijzen op de Amsterdamse woningmarkt hangen samen. Dit rechtvaardigt belastingen en regulering van de markt. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 mist deze analyse geheel.

Het aantal zakelijke gebruikers van de luchtvaart is circa 30 procent, maar een aanzienlijk deel ervan is niet uit Nederland afkomstig. Het werkelijke aantal en percentage binnenlandse zakelijke passagiers, exclusief congresgangers, is onbekend. Daar voor deze gebruikers aangenomen wordt dat een vlucht voor hen relatief meer waard is, en er dus een hoge betalingsbereidheid is, is overheidsingrijpen niet onderbouwd.

Tabel 2.1 Bestedingen van de luchtvaart bij Nederlandse bedrijfstakken, 2018

<i>Bedrijfstak</i>	<i>Miljoen euro</i>
Reparatie en installatie van machines	937
Aardolie-industrie	648
Opslag, dienstverlening voor vervoer	584
Reisbureaus, reisorganisatie en -info	416
Restaurants en cafés	393
Holdings en managementadviesbureaus	213
Vervoer door de lucht	135
Verhuur van roerende goederen	102
Bankwezen	84
IT-dienstverlening	80
Uitzendbureaus en arbeidsbemiddeling	56
Exploitatie onroerend goed excl. eigen woningbezit	47
Diensten op het gebied van informatie	37
Juridische diensten en administratie	36
Groothandel en handelsbemiddeling	30
Reclamewezen en marktonderzoek	29
Design, fotografie, vertaalbureaus	27
Schoonmaakbedrijven, hoveniers e.d.	21
Logiesverstrekking	19
Telecommunicatie	19
Vervoer over land	18
Reparatie van consumentenartikelen	17
Overige zakelijke dienstverlening	16
Gespecialiseerde bouw	11
Verzekeraars en pensioenfondsen	11
Onderwijs	10

Bron: CBS

Het vestigingsplaatsvoordeel van internationale connectiviteit

Het is niet voor niets dat het vestigingsplaatsvoordeel van internationale connectiviteit, en vooral het verschil tussen voldoende en maximale/totale internationale connectiviteit niet aantoonbaar is. Ten eerste is de relatie omgekeerd – de kwaliteit van een agglomeratie en de conjunctuur bepalen de vraag naar luchtvaart – en het vestigingsplaatsvoordeel betreft alleen de zakelijke markt.

2.3 Agglomeratievoordelen maken krimp mogelijk

Het argument in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 voor de overheid om meer luchtvaart aan te bieden dan de omvang van de Nederlandse markt rechtvaardigt, is internationale connectiviteit. De overheid veronderstelt dat een aantal bestemmingen groter dan de nationale markt vraagt, een extra positief effect heeft op de nationale economie, omdat het bij zou dragen aan agglomeratievoordelen en het vestigingsklimaat van Nederland. Dit is niet bewezen en gaat tegen de (regionaal) economische theorie in. Uit de Randstadmonitor 2017 blijkt dat de het aandeel kennisdiensten in de Metropoolregio Amsterdam en de Randstad als geheel relatief laag is.

In de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 wordt in het kader van agglomeratievoordelen verwezen naar het CPB/PBL 2013. Dat betreft echter de werkwijzer MKBA, waarin het begrip agglomeratievoordelen wordt toegelicht. Daarin staat niet dat connectiviteit via de lucht bijdraagt aan

agglomeratievoordelen. In de PlanMER wordt aangegeven dat de connectiviteit bijdraagt aan de agglomeratievoordelen, maar de genoemde bedrijfstakken genereren echter mede de vraag naar luchtvaart. Benadrukt wordt dat consumentenbestedingen 70 procent van de omzet van de luchtvaart voor rekening nemen. De OLVN en de PlanMER steunen op de aanbodhypothese en sluiten niet volledig aan op de literatuur.

De crux van agglomeratievoordelen is er juist één die nog onvoldoende over het voetlicht is gebracht: het bestaan van agglomeratievoordeel in de Metropoolregio Amsterdam leidt er juist toe dat krimp van de luchtvaart realistisch is. Er zijn namelijk andere, concurrerende bedrijfstakken en ondernemers die de vrijgekomen ruimte in de arbeidsmarkt en grondmarkt zullen overnemen. Het bestaan van agglomeratievoordelen impliceert dat er schaarste aan productiefactoren is. De grootstedelijke agglomeratie is de bron van vraag naar luchtvaart. In perifere locaties juist niet: daar leidt een vermindering van luchtvaart tot structureel verlies van bedrijvigheid. Daarbij benadrukken we dat het effect van 50 duizend meer of minder transfervluchten voor niet-zakelijke reizigers via Nederland niets uitmaakt voor de positieve externe effecten in de regionale economie. Zulke effecten ontstaan door andere factoren, namelijk kennis, human capital, variatie van bedrijvigheid en nabijheid. Zulke ruimtelijke factoren worden in de literatuur aangeduid als Marshall-Arrow-Romer spill-overs.

Agglomeratienadelen

Benadrukt wordt dat er ook agglomeratienadelen bestaan, en dat betreft de hinder, overlast, schadelijke gezondheidseffecten, sectorale verdringing en ruimtebeslag door de luchtvaart.

2.4 Conclusie: paradoxaal en riskant beleid

Vanwege het niet-aantoonbare vestigingsplaatseffect van luchtvaart, de beperkte betekenis van extra connectiviteit voor extra euro's en de hoeveelheid negatieve externe effecten, is een negatief saldo van uitbreiding van de luchtvaart voor de Nederlandse maatschappij zeer waarschijnlijk (zie ook Second opinion Verkennende MKBA beleidsalternatieven luchtvaart, 2019). Dit is tevens de verklaring waarom het netto positieve getal voor de Nederlandse economie dat SEO 2019 vond (ca 0,5 miljard in 2025) zo klein is. Als fractie van het bbp valt het in de marge van de ramingen van het bbp door het CBS, en het is nog exclusief enige relevante externe effecten en op basis van de maximale, te hoge, reistijdwaarderingen. Deze analyse ontbreekt in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050.

De noodzaak van een internationale connectiviteit die groter is dan de Nederlandse thuismarkt is niet aangetoond in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 geeft de analyse en onderbouwing niet van het publieke belang en noodzaak tot overheidsingrijpen. Dat is paradoxaal, omdat de overheid elke vorm van regulering door prijs en hoeveelheid loslaat. Daarmee introduceert de overheid volledige vrije marktwerking van een luchtvaartmarkt die afhankelijk is van consumentenbestedingen – maar waarom is de internationale connectiviteit, hoofdzakelijk voor consumenten, en de borging daarvan een publiek belang en daardoor een overheidstaak?

Het publiek belang blijkt namelijk te bestaan uit een collage van private belangen: marginale vervoerskosten voor delen van agro-industrie, de reisbureaus, de consument, de afzet van kerosine, onderhoudsbedrijven, enzovoort. Luchtvaart is in principe een privaat goed. De analyse waarom de luchtvaart dan toch een publiek goed is ontbreekt in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050.

Het feit dat de overheid de markt niet wil reguleren door middel van heffingen of quotum op de hoeveelheid, is feitelijk een erkenning van het private karakter van de luchtvaart, waarbij we kunnen vertrouwen op de vrije markt. Dit is een essentiële paradox in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Dat wil zeggen een extreem opblazende zeepbel naar 1,2 miljoen vliegbewegingen in 2050 in een WLO Hoog scenario, terwijl er via regulering gestuurd dient te worden naar een maatschappelijk optimale hoeveelheid.

Het Ministerie van IenW heeft ten behoeve van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 deze analyse niet gemaakt en bij voorbaat afstand genomen van beschikbare sturingsinstrumenten, namelijk prijs, hoeveelheid en het helder definiëren van de beleidsdoelen, om (nog) meer internationale connectiviteit als publiek belang te behoeden. Welke gebruikers worden gediend? Welke goederenmarkten profiteren? Daarbij wordt benadrukt, dat het quotum bij schaarste zowel de bruto winstmarges omhoog drukt (het ticketprijs effect) als de hinder beperkt. Dit instrument overweegt de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 niet.

Kortom, de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 stelt een luchtvaartbeleid voor dat aanzienlijke en onbeheersbare risico's voor de Nederlandse maatschappij inhoudt. Ontbrekende, selectieve en tekortschietende analyses leiden hiertoe.

Zienswijze

Het gaat bij de internationale connectiviteit enerzijds om de financiële kwetsbaarheid van de luchtvaart en anderzijds om de omvang van de negatieve externe effecten. Er treden perverse prikkels op. Er ontbreekt een analyse waarom groei van de luchtvaart noodzakelijk zou zijn voor het vestigingsmilieu. Vestigingsplaatsfactoren zijn ook van andere factoren afhankelijk, die niet in beeld zijn gebracht of geanalyseerd. De omvang van de negatieve externe effecten is niet gekwantificeerd, hoewel onderzoek er op wijst dat deze zodanig groot zijn dat groei van de luchtvaart een maatschappelijk negatief saldo kan opleveren. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 weerlegt dit niet. De mogelijkheid van krimp is niet onderzocht. Als er agglomeratievoordelen bestaan, is krimp juist mogelijk en zou in overweging genomen moeten worden.

Het relatieve overaanbod van luchtvaart en connectiviteit maatschappelijk ongewenst, omdat het tot relatief meer negatieve externe effecten leidt, extra druk op de rentabiliteit van de luchtvaart in Nederland legt en verdringing van ruimtelijke functies in de regio's veroorzaakt, in het bijzonder in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Groei van de luchtvaart is daarmee maatschappelijk schadelijk.

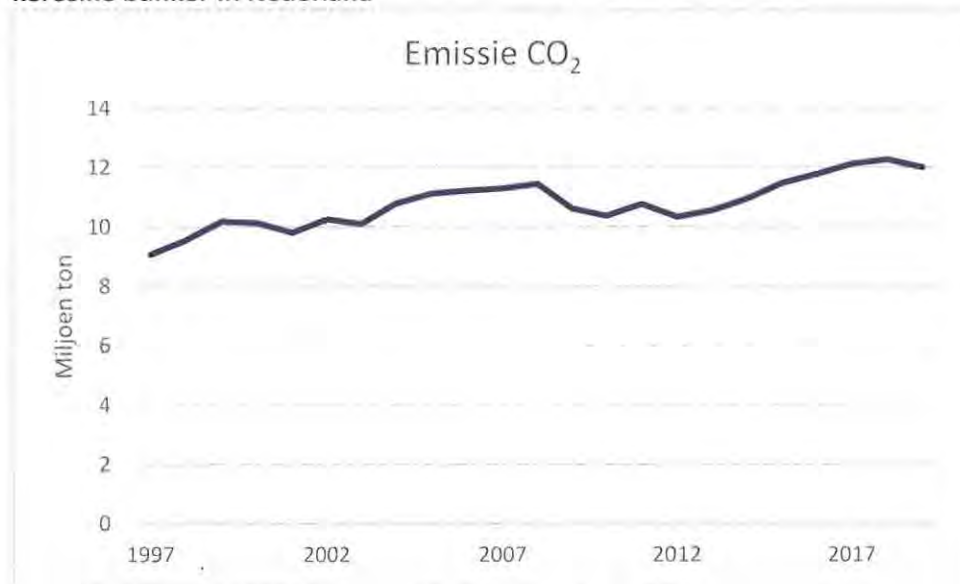
3 De haalbaarheid van het groeiverdienmodel

De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 stelt dat groei verdiend kan worden als de negatieve externe effecten afnemen. De wijze waarop dit wordt bepaald is nog niet geformuleerd maar wordt naar de toekomst geschoven, terwijl er al samenspraak wordt georganiseerd tussen bewoners en de sector (proefcasus Eindhoven, Maastricht Aachen Airport). Niettemin worden er met name voor Schiphol (zie o.a. paragraaf 1.1 van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050) al voor de korte termijn besluiten genomen, voordat het groeiverdienmodel ontwikkeld en geïmplementeerd wordt. Noodzakelijk onderzoek over de effecten van de besluitvorming op de korte termijn is nog niet verricht (zie o.a. paragraaf 8.5 van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050).

De wijze waarop de groei verdiend wordt is niet duidelijk. Het idee is dat afnemende hinder, minder CO₂, en minder emissies leiden tot ruimte voor groei. Dit lag reeds besloten in de verdelingsregel. In die zin is er geen nieuw beleid, maar is de OLVN voortzetting van bestaand beleid. Daarbij kunnen de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

- Er vindt al van nature technologische vooruitgang plaats die een gunstig effect op de negatieve externe effecten heeft. Dit is niet verdisconteert in de OLVN en het groeiverdienmodel. Een deel van de ruimte voor groei is het gevolg van natuurlijke technologische vooruitgang, door relocatie van vluchten (relatief meer intra Europees) en relocatie van nacht naar dag en van luchthaven in Nederland. Vooralsnog wordt de technologische vooruitgang overtroffen door de toename van de hoeveelheid vliegbewegingen, waardoor bv de totale emissie van CO₂ gestaag toeneemt (zie figuur 3.1)
- In het groeiverdienmodel is de waardering van de verschillende soorten hinder en in welke mate dat tot meer ruimte voor groei leidt niet gegeven. Is vermindering van alle negatieve externe effecten vereist, of is één al voldoende? Wat als de CO₂ uitstoot vermindert door biobrandstof maar de geluidsoverlast toeneemt?

Figuur 3.1 Totale emissie van CO₂ door de luchtvaart in Nederland, op basis van de internationale kerosine bunker in Nederland



Bron: CBS, bewerking NEO Observatory

De doelfunctie zou moeten zijn dat de totale waarde van de negatieve externe effecten van de vluchtvaart niet mag toenemen en zelfs daalt. Het in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 voorgestelde groeiverdienmodel is dat het totaal van negatieve externe effecten gelijk blijft. Een eventuele afname daarvan wordt namelijk gebruikt voor extra vluchten. De OLVN laat niet alleen het quotum voor aantal vliegbewegingen als instrument los, maar stelt ook geen quotum in voor de hoeveelheid negatieve externe effecten. Daarentegen wordt er beleid gevoerd om dit te verminderen, zonder dit expliciet uit te werken. De uitwerking ervan volgt namelijk nog, hoewel deze al in gang gezet tussen bewoners en de luchtvaartsector.

Veranderen de aannames, dan veranderen de uitkomsten (OLVN, p71).

Dat is de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 in een notendop. De aannames staan nergens expliciet vermeld, zodat de uitkomsten niet kunnen worden bepaald.

De enige expliciete doelstelling is de klimaatneutraliteit in 2070. Hierbij kiest de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 een eigen pad, door op twee punten af te wijken. Het jaar 2005 wordt als ijkpunt gekozen voor de CO₂-uitstoot in 2030, terwijl het Parijs-akkoord uitgaat van een halvering in 2030 ten opzichte van 1990. Ten tweede is 2050 het algemene doel, terwijl de OLVN 2070 kiest. Het ontwikkelingspad is bovendien niet meer dan business-as-usual voor de luchtvaart: tussen 2015 en 2018 is de CO₂-uitstoot met gemiddeld 1,1% per jaar gedaald (terwijl de toegevoegde waarde met 6,5% steeg!); zet deze ontwikkeling zich door, dan is precies in 2030 het niveau van 2005 bereikt (<https://www.cbs.nl/nl-nl/faq/luchtvaart/hoeveel-uitstoot-veroorzaakt-de-nederlandse-luchtvaart>).

Opgemerkt wordt dat de suggestie van biobrandstof en elektrisch vliegen niet realistisch is. Een tentatieve berekening laat zien dat het gewicht aan accu's dat nodig is voor dezelfde energie-inhoud van kerosine 86 maal groter is. Daarbij wordt uitgegaan van 43,5 MJ per kilo kerosine en 140 wattuur per kilo lithium ion accu. Dat is 504.000 joule-uur (1 watt = 1 joule per seconde).

Wel zijn er sprongen in de energiedichtheid, maar of deze de dichtheid van kerosine benaderen, is onzeker. Er zijn, los van de efficiency van omzetting van elektrische energie in voorwaartse beweging, ongeveer 6 tot 7 halveringsstappen nodig om de energiedichtheid van kerosine te behalen. De stappen die worden gemaakt, verkeren nog in het laboratorium en voldoen nog lang niet aan technologische eisen en economische haalbaarheid. Daar gewicht cruciaal is in de luchtvaart, is de vraag of dit realistisch is. Bovendien is de prijs onbekend, evenals de bron van de duurzame elektrische energie.

Bij voortzetting van het gebruik van kerosine over de periode 1997-2019 komt in 2050 het energieverbruik van de luchtvaart in Nederland (uitgaande van de internationale bunker) op 17,8 petajoule. In 2019 was dat 12 petajoule. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 zegt niets over de haalbaarheid van de duurzame opwekking van deze hoeveelheid, na omzettingsverlies, en de prijs ervan. In 2050 is duurzame energie ook schaars.

Voor biobrandstoffen geldt een soortgelijke analyse. De bron en de prijs zijn onbekend, en vooralsnog geen realistische optie.

Bovendien bestaat het risico dat er internationaal een CO₂ taks wordt ingevoerd. Een klimaatschok in de nabije toekomst is niet uitgesloten. Dit kan leiden tot internationale coordinatie om fossiele brandstoffen uit te faseren door middel van een CO₂ taks (zie Nordhaus 2020 in Foreign Affairs).

Advies of richtlijn?

Op pagina 49 geeft de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 een blik op de rol van het Rijk in het groeiverdienmodel:

‘De resultaten hiervan gebruikt de Rijksoverheid voor het toekomstige geluidsbeleid voor de burgerluchtvaart. Dit moet beter aansluiten bij wat bewoners als hinder ervaren, waardoor geluidsoverlast kan verminderen.

Hierbij wordt ook het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) meegenomen. De WHO adviseert geluidswaarden van 45 dB Lden en 40 dB Lnight voor de nacht. Volgens de WHO zijn passende maatregelen nodig voor gebieden boven deze advieswaarden.

De Rijksoverheid bepaalt vervolgens welke maatregelen passend zijn. Dit hangt bijvoorbeeld af van de mate van geluidsbelasting De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat lokaal maatregelen worden genomen om ernstige geluidshinder te beperken.

In dit groeiverdienmodel zijn enige hiaten en inconsistenties te vinden. De WHO is duidelijk in de grenswaarden. Deze komen niet toevallig overeen met wat het CPB al in 2006 vond. In die studie werd vanaf 45 dB(A) economisch waardeverlies van woningen aangetroffen. Kennelijk is deze grens universeel voor mensen. We kunnen daarom niet spreken over ervaren geluidshinder, maar over een objectieve grenswaarde. Dit is inderdaad door de WHO als advies geformuleerd, maar het Rijk neemt het ook als advies over. Momenteel ligt de grenswaarde voor financiële en/of bouwtechnische compensatie en bouwverbod hoger. Deze ligt bij 48 dB(A), welke grens de ernstig gehinderden omvat en is gebruikt in Decisio/SEO 2018. Het handboek milieuprijzen van CE Delft 2017 geeft zelfs nog 50 dBA op. Het Rijk dient de WHO 2018 waarden niet als advies over te vatten, maar als harde grens die de schade aan gezondheid en woningwaarde reflecteert (zie ook To70 (2019): Impactanalyse nieuwe WHO ‘Environmental Noise Guidelines’).

Voor het verdienen van groei dient dus uit te worden gegaan van de schade die al ontstaat vanaf de grenswaarden die de WHO aangeeft. Het Rijk is hier niet duidelijk in.

Bij geluidshinder geldt wordt met een te hoge grenswaarde voor geluid gewerkt, namelijk 48 dB(A). De WHO 2018 heeft duidelijke grenswaarden afgegeven: 40 dB(A) Lnight en 45 dB(A) Lden. Deze sluiten aan bij het CPB (2006), die vanaf 45 dB(A) waardeverval van woningen heeft gevonden. De OLVN werkt de gevolgen van deze internationale richtlijn niet uit, ofschoon reeds in 2019 in opdracht van Min IenW een impactanalyse van de WHO-richtlijnen is uitgevoerd.

4 Wetenschappelijke inzichten ontkend

De OLVN negeert bij het voorgestelde beleid enige relevante wetenschappelijke inzichten. Tegelijkertijd stelt de OLVN dat de vereiste kennis nog niet volledig is (zie paragraaf 8.5 Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050). Dat laatste is niet correct. Op de daar genoemde onderdelen – met name relevant voor maatschappelijke kosten-batenanalyses – is wel degelijk op wetenschappelijk onderzoek gebaseerde kennis aanwezig, maar deze is niet benut. Dat zijn de volgende inzichten.

Reistijdwaardering

Een cruciaal punt in de MKBA over luchtvaart is de reistijdwaardering in het voor- en natransport van de luchthaven. In het geval van een alternatieve luchthaven van vertrek neemt die reistijd toe. In de MKBA's van Rotterdam The Hague Airport en Groeninger Airport Eelde wordt die reistijd gewaardeerd op basis van de *value of time* van het autoverkeer en openbaar vervoer. In de MKBA van Schiphol en Lelystad Airport is daarentegen aangenomen dat die extra reistijd de waarde heeft van reizen per vliegtuig. Nu is het aannemelijk dat een reiziger op weg naar een luchthaven (maar niet op de terugweg) een hogere reistijdwaardering heeft dan de gemiddelde automobilist of reiziger in het openbaar vervoer, maar veronderstellen dat de reistijdwaardering in het voor- en natransport gelijk is aan die tijdens de vliegreis is het andere uiterste.

Er is echter enkele jaren geleden al specifiek onderzoek gedaan naar de tijdwaardering van reizigers op weg naar een luchthaven (National Academies of Sciences 2015, Koster 2012). Hierin is aangegeven waarom en hoeveel de waardering van die extra reistijd in het voortransport lager is, namelijk tussen de reistijdwaardering tussen die van de auto en het vliegtuig in. Juist die wetenschappelijk onderbouwde reistijdwaardering leidt ertoe dat de baten van groei van de Nederlandse luchtvaart negatief wordt beïnvloed, waardoor een negatief saldo voor de maatschappij bij groei van de luchtvaart plausibel wordt.

Het Ministerie van IenW stelt dat deze reistijdwaardering onderwerp van discussie is en heeft dat voorgelegd aan het KiM en de planbureaus CPB en PBL. Zij hebben deze vraag nog niet beantwoord. Dit verschil van inzicht is aan de oppervlakte gekomen in *Verkenning van de mogelijkheden voor een alternatieve luchthaven voor Rotterdam*, 2019, Second opinion Verkennende MKBA beleidsalternatieven luchtvaart en al eerder door *De Nederlandse Luchtvaart*, 2016.

Discontovoet

Een ander punt van discussie is de discontovoet. CO₂ dient volgens de Werkgroep Discontovoet tegen 3% te worden gediscoteerd, maar dat is in de MKBA van de luchtvaart (2018) niet gebeurd. CO₂ is daarin gewaardeerd tegen 4,5%, zonder argumentatie. Dit is geen ontbrekende kennisbasis, maar het niet naleven van richtlijnen van de werkgroep discontovoet. De werkgroep is niet gevraagd zich uit te spreken, hoewel het CPB heeft aangegeven dat dit 3 procent moet zijn. Evenals het voorgaande punt draagt dit bij aan de conclusie dat groei van de luchtvaart een per saldo negatieve waarde voor de maatschappij oplevert.

5 Governance van het groeiverdienmodel: Rijk en regio

5.1 Het Rijk heeft de regie

In de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 ontstaat een inconsistentie bij het nemen van maatregelen. Het groeiverdienmodel veronderstelt een overeenkomst tussen stakeholders op regionaal niveau. Het Rijk wil de rol van de CRO's versterken (par 8.2.1 van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050). 'Het Rijk bepaalt echter welke maatregelen passend zijn' p.49 van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Hier ontstaat spanning tussen het bestuur in de regio, in het bijzonder de CRO's en de ORS en het Rijk, waarbij de laatste het voor het zeggen heeft. De OLVN geeft het volgende aan: 'Het Rijk versterkt de rol van de CRO's en de ORS in het adviseren over de operationele aangelegenheden rond de luchthavens die van invloed zijn op het milieu en de gezondheid in de regio rond de luchthavens. Het kabinet wil dit doen in nauwe samenspraak met betrokkenen.' (paragraaf 8.2.1.). De CRO is het platform om de ambities van de luchthaven te bespreken en afspraken te maken over bijvoorbeeld:

- geluidsoverlast
- klachtenaandeling
- duurzaamheid
- regionale inbedding

'Om deze rol te kunnen invullen, investeert het Rijk in het verder professionaliseren van de CRO's en het opleiden van de deelnemers.

De wettelijke status van de CRO's wordt niet veranderd. Wel verhoogt het Rijk de subsidie van de CRO's. De CRO's krijgen als taak jaarlijks een brede bijeenkomst te organiseren met gemeenten die ook worden geraakt door de luchthaven (CRO+). Het Rijk overlegt met de voorzitters of de CRO's extra taken moeten en kunnen krijgen. Bijvoorbeeld voor het beoordelen van maatregelen die de hinder van een luchthaven kunnen beperken. Daarnaast bespreekt het Rijk de rol van de voorzitters. Die zijn immers cruciaal voor het goed functioneren van de CRO's.' Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, p90

We concluderen dat het groeiverdienmodel in de CRO wordt besloten onder toezicht van het Rijk. De regulering van de sector neemt het Rijk niet zelf ter hand, maar laat deze over aan de onderhandelingen tussen overwegend de Schiphol Group NV en de bewoners. Dat is een onwenselijke situatie. De Rijksoverheid is de aangewezen eigenaar van wetgeving over de regulering van een sector.

Het opleiden van de deelnemers wordt niet gespecificeerd (bijvoorbeeld een cursus economische effecten luchtvaart en gezondheidsschade door geluid). Gemeenten en provincies krijgen in de structuur van de CRO/ORS uitvoerende taken maar geen bestuurlijke en ambtelijke taken gebaseerd op lokaal politieke meerderheden. Hiermee is het groeiverdienmodel buiten het regionale democratisch proces geplaatst. We constateren dat de CRO een orgaan is, waarop democratische controle door de gemeente of provincie niet mogelijk is. De voorzitter werkt in opdracht van het Rijk, dat wil zeggen het ministerie van IenW, hetgeen eveneens, op ambtelijk niveau plaatsvindt.

In de opzet van de CRO en ORS lijkt alsof elke regio afzonderlijk partijen kent, maar alle bewoners, gemeenten en provincies in de regio op Maastricht en Groningen na, zitten met de Schiphol Group aan tafel, waarvan het Ministerie van IenW de meerderheid van de aandelen heeft. Het Ministerie van IenW wijst tevens de door hen betaalde voorzitter aan en besluit uiteindelijk welke maatregelen passend zijn. Politiek-bestuurlijk is dit een uiterst ongewenste situatie. Het gehele groeiverdienmodel, alsmede het besluitvormingsproces en uitvoering ervan, vereist een politiek mandaat van de

betrokken gemeenten en de provincies. De provincies krijgen wel een bestuurlijke rol (paragraaf 8.2.5 in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050), maar deze ligt in medeverantwoordelijkheid van uitvoering en advisering: 'In hun rol als bevoegd gezag, en voor zover van toepassing ook in hun rol als aandeelhouder van een regionale luchthaven, wordt van de provincies verwacht dat zij in lijn met de kaders van deze Luchtvaartnota opereren.' Ontwerp-Luchtvaartnota p93

Reizigers, zo blijkt uit onderzoek (KiM, 2018a), vertrekken graag vanaf een luchthaven die dichtbij ligt. Regionale luchthavens zijn, met uitzondering van Lelystad Airport die als overloopluchthaven fungeert, daarmee belangrijk voor de bereikbaarheid van regio's. Regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen in lijn met de regio's waarin ze liggen. De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens zijn immers verbonden aan hun regio. De luchthaven moet regionaal verankerd zijn en passen binnen de regels voor ruimtelijke ordening en milieu. Betrokkenheid van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar. Ontwerp Luchtvaartnota 2018 p 74

Uit onderzoek is gebleken dat regionale luchthavens deze rol en functie niet (kunnen) hebben. Daar zijn drie redenen voor:

Ten eerste bedienen ze in beperkte mate de vraag in de regio. Intercontinentale vluchten zijn niet mogelijk vanaf regionale luchthavens. De vraag die regionale luchthavens bedienen is overwegend bovenregionaal, vanuit Nederland, Duitsland en België, vanuit het specifiek aanbod van vakantiebestemmingen in Europa voor niet-zakelijke gebruikers. Bovendien bedienen ze in beperkte mate de vraag van reizigers die vanuit de rest van de wereld naar de respectievelijke regio's willen.

Ten tweede maakt de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 direct twee uitzonderingen op de geschetste rol voor de regionale luchthavens. Voor Lelystad Airport is een uitzondering gemaakt omdat ze als overloopluchthaven van Schiphol dient te fungeren, maar door haar ligging gaat Lelystad Airport ook een concurrent voor Groningen Airport Eelde worden. Rotterdam The Hague Airport blijft de uitwijkplek voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen (Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 p50).

Ten derde hebben de luchtvaartmaatschappijen en reizigers behoefte aan netwerkvoordelen. Concentratie van luchtvaart in Nederland op twee locaties, namelijk Amsterdam en Eindhoven, vanuit het oogpunt van netwerk- en schaalvoordelen voordeliger. Als 'catchment area' van een luchthaven wordt vanouds de regio op 1 uur reisafstand per auto beschouwd, terwijl voor 'low cost carriers' (die juist actief zijn op regionale luchthavens) veelal een reisafstand van 2 uur gehanteerd. Schiphol en Eindhoven Airport tezamen kunnen geheel Nederland bedienen (ook als overloop- en uitwijkvluchthaven van elkaar).

Opgemerkt wordt dat de regels voor ruimtelijke ordening en milieu met de NOVI en het groeiverdienmodel met een belangrijke rol voor de CRO/ORS niet meer vastliggen. Betrokkenheid is weliswaar onmisbaar, maar de provincie heeft een adviserende rol, de normen van de WHO met betrekking tot geluid worden als advies gezien. De regie ligt bij het Rijk, en vindt de uitvoering vanaf de goedkeuring van de OLVN door de Tweede Kamer op ambtelijk niveau plaats.

5.2 Regionale luchthavens

Er is meer regie op de inzet van regionale luchthavens, zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden op een manier die aansluit bij de behoefte vanuit de regio. Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 p71.

Nederland is ook in de toekomst koploper in samenwerking, zowel lokaal, nationaal als internationaal. De Rijksoverheid heeft daarin de regie en maakt duidelijkheid wie waar over gaat p87

Van Geel formuleert op basis van deze observaties drie hoofdconclusies die van belang zijn voor het vervolgproces: 1. cosmetische veranderingen in de vormgeving van de ORS zijn niet adequaat; 2. er is behoefte aan meer regie vanuit het Rijk; 3. omgevingsparticipatie is onverminderd van belang.

De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn (Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, p27)

Dit draagvlak is niet gedefinieerd. Het is inconsistent met de regie die het Rijk voert. Daarbij komt dat het groeiverdienmodel ook de regio's raakt. Aangegeven is dat de sector groei **kan** verdienen: 'Kan' betekent dat dat een mogelijkheid is en geen voorwaarde. De criteria zijn niet helder geformuleerd en het is niet duidelijk of de verdiende groei op basis van minder hinder op een nationale of regionale balans plaats vindt? Is het mogelijk door verplaatsing van vliegbewegingen groei te verdienen?

Tenslotte merken we op dat het MinlenW het gehele speelveld van de luchtvaart beheerst:

- Meerderheid van de aandelen Schiphol Group NV
- Inkopen van onderzoek bij vaste leveranciers
- Geen second opinions en geen onafhankelijke rol voor CPB
- ILT
- CRO buiten de gemeentelijke en provinciale politiek geplaatst

De uitkomsten, adviezen aan het Rijk van de CRO RTHA dienen politieke en bestuurlijke instemming bij meerderheid van de gemeenteraden van Rotterdam en Den Haag, alsmede van Provinciale Staten Zuid-Holland. De ambities van RTHA worden door hen geformuleerd, waarbij beprijzing en/of quotering om negatieve externe effecten te beperken en te verminderen beschikbare instrumenten zijn.

Literatuur

(2016). *Second opinion op 'Ecorys (2015) Maatschappelijke kosten-batenanalyse ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport*. Delft: TU Delft.

(2019), *Second opinion verkennende beleidsalternatieven luchtvaart*. Rotterdam: Leobus.nl/NEO Observatory

Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving (2013), *Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-baten analyse*. Den Haag: 2013

ChristenUnie (2020), *Naar het einde van de wereld. Luchtvaartvisie*. Amersfoort: ChristenUnie

Decisio/SEO (2018), *Verkennde MKBA beleidsalternatieven luchtvaart*. Amsterdam

ESPO (2013) *Airports as drivers of Economic Success in Peripheral Regions*. ESPO & Department of Sciences for Architecture (DSA), University of Genoa.

InterVistas (2015), *Economic Impact of European Airports. A critical catalyst to economic growth*. Bath: InterVistas Consulting Ltd. Onderzoek in opdracht van ACI Europe

Kennisinstituut voor de Mobiliteitsbeleid (2018), *De Vliegende Hollander*.

(2012). *The cost of travel time variability for air and car travellers*. Amsterdam: Vrije Universiteit Amsterdam.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2020), *Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Verantwoord vliegen naar 2050*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

(2013), *Air transportation and regional growth: which way does the causality run?* In: *Environment and Planning A* 2013, Vol. 45 1508-1520

National Academies of Sciences, Engineering and Medicine. (2015). *Passenger Value of Time, Benefit-Cost Analysis and Airport Capital Investment Decisions, Volume 3: Appendix A Background Research and Appendix B Stated Preference Survey*. Washington DC: The National Academies Press.

(2020), *The Climate Club. How to fix an ailing global effort*. In: *Foreign Affairs*, May/June 2020

SEO (2019), *'Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk'*. Amsterdam: SEO

To70 (2019): *Impactanalyse nieuwe WHO 'Environmental Noise Guidelines'*

(2016), *Air passenger transport and regional development: cause and effect in Europe*. In: *Traffic & Transportation*, Vol. 28, 2016, No 2, 143-154

World Health Organization. 2018. *Environmental Noise Guidelines for the European Region*.



BVM2

Vlieghinder
Moet Minder

The background of the entire page is a photograph. It shows a large commercial airplane, likely a Boeing 747, flying very low over a body of water. The plane is seen from a low angle, looking up at its underside. In the bottom left corner, a person is sitting on a pier or boat, looking out at the plane. The sky is blue with some white clouds.

Verantwoord vliegen naar 2050?

Zienswijze van BVM2

(Beraad Vlieghinder Moet Minder)

op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050

Eindhoven, 22 juni 2020

1. Ter introductie

De luchtvaart gaat door de coronacrisis door een van de zwaarste crises uit haar bestaan.

De coronacrisis toont haarscherp aan dat de luchtvaart niet zelfredzaam is en dat veel luchtvaartmaatschappijen permanent op de rand van de afgrond balanceren. De sector blijkt slechts te kunnen bestaan op basis van smalle marges als het goed gaat, en van het de hand ophouden voor steun uit de staatskas als het slecht gaat.

De Nota kijkt dertig jaar vooruit - een wankelende onderneming. Wellicht zijn we dan al enkele pandemieën verder, niemand die het weet.

De Nota leunt sterk op het optimisme dat de technische vooruitgang alle problemen gaat oplossen. Ongetwijfeld zal er technische vooruitgang zijn, maar wanneer en hoeveel en tegen welke condities, dat moet allemaal nog blijken. De Nota spreekt hier soms een Sinterklaas-magisch optimisme uit.

Gezegd moet worden dat de Luchtvaartnota de publieke belangen goed benoemt, waarvan enkele tot nu toe niet eerder benoemd zijn. In zoverre is er vooruitgang:

- Nederland veilig in de lucht en op de grond
- Nederland goed verbinden
- Een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving
- Nederland duurzaam

Velen ervoeren in Nederland het ontbreken van geluidhinder van vliegtuigen, het horen van zingende vogels, de schone lucht en de vermindering van broeikasgassen als een verademing. Dit zou daarom een 'wake-up call' moeten zijn om na te denken over hoe verder na de pandemie. Krimp van de luchtvaart in combinatie met een gerichte aanpak van de resterende verplaatsingsbehoefte per vliegtuig, wordt dan een serieuze mogelijkheid. Maar de minister schuift dit vergezicht weg met algemeenheden, vluchtwoorden en afschuifhandelingen en motiveert niet waarom ze dat doet.

Feltelijk is de Nota vooral gericht op de terugkeer naar Business As Usual (BAU), terwijl vele politici en vooraanstaande wetenschappers uit alle relevante disciplines van mening zijn dat die Business As Usual niet langer vol te houden is. BVM2 is van mening dat de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 daarom de titel 'Verantwoord vliegen' niet verdient. De luchtvaart

moet net zo behandeld wordt als alle andere bedrijvigheid in ons land – wat bijvoorbeeld ook de Raad voor de Leefomgeving geadviseerd heeft. Het aantal vliegbewegingen moet het gevolg zijn van wat de vele beperkingen toestaan. Groeien als doel op zichzelf (BAU) is misplaatst.

Deze zienswijze bevat vooral de specifieke kanttekeningen, die rond Eindhoven Airport/Vliegbasis Eindhoven gemaakt horen te worden. Voor kanttekeningen op een hoger niveau volgt BVM2 de zienswijze van het LBBL (Landelijk Burger Beraad Luchtvaart). BVM2 is lid van het LBBL.



2. Het advies –

De minister geeft (4.1.2, blz 47) de in het kader van de Proefcasus Eindhoven Airport gemaakte afspraken, zoals weergegeven in het advies, onvolledig weer.

Ze beperkt zich tot het benoemen van het draagvlak in de regio, maar laat achterwege (zoals ze dat tot nu toe consequent doet) steun uit te spreken aan de belangrijkste bouwsteen onder dit draagvlak, namelijk dat de oppervlakte binnen de 35Ke-contour in 2030 met tenminste 30% gedaald moet zijn ten opzichte van peiljaar 2019.

Voor BVM2 is de volledige uitvoering van het advies- een absolute en keiharde voorwaarde om dit advies te blijven steunen.

In het verlengde van het (ook van rijkswege gesteunde) -advies dient zich in de periode na 2030 (of eerder indien de 30% reductie al eerder wordt bereikt) een nieuw probleem aan.

De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 ademt nog steeds de gedachte van groei, al wordt daarbij aangegeven dat die groei “verdiend” moet worden door overlast terug te dringen. Maar nergens in de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt zelfs maar gesuggereerd hoe het evenwicht wordt gevonden tussen de afnemende hinder door onder andere innovatie enerzijds en de toenemende hinder door de nieuwe groei anderzijds.

Bij Schiphol wordt de 50/50 regel van concreet genoemd. Bij Eindhoven Airport wordt geen verdeelsleutel genoemd. Dat laat de mogelijkheid open dat na de uitvoering van het -advies alle verdere geluidswinst zou worden ingevuld met extra vliegbewegingen. Dan zou er na uitvoering van het Van Geel-advies (de 30%) geen verdere geluidshinderreductie meer zijn.

Dit is voor BVM2 onaanvaardbaar. Daarom wil BVM2 dat er in de Luchtvaartnota voor Eindhoven Airport een verdeelsleutel moet worden opgenomen. Minstens 50% van milieuwinst (vooral geluidshinder), die geboekt wordt in de jaren na de voltooiing van het -advies, moet aan de omgeving ten goede komen.

BVM2 eist overigens ook voor het overige de volledige uitvoering van het advies.

De tekst van het advies is bij het Ministerie bekend en wordt hier niet herhaald.

3. De positie van Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven in Nederland

De passage "...regionale luchthavens zich moeten ontwikkelen in lijn met de regio's waarin ze liggen. De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens zijn immers verbonden aan hun regio. De luchthaven moet regionaal verankerd zijn en passen binnen de regels voor ruimtelijke ordening en milieu. Betrokkenheid van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar." heeft de Instemming van BVM2.

Zo ook de passage "de luchthavens met de regionale overheden, bewoners en bedrijfsleven moeten inventariseren welke maatregelen de kwaliteit van de leefomgeving kunnen versterken".

Een en ander betekent dat Eindhoven Airport zich moet beperken tot een aantal vliegbewegingen dat past bij de regionale functie.

Informatief is het dat uit het onderzoek van bleek dat slechts een klein deel van de passagiers uit de regio komt en dat het bij het overgrote deel van de passagiers om vakantieverkeer van buiten de regio gaat, dat geen enkele relatie heeft met deze regionale functie.

BVM2 is dan ook van mening dat de nota een juist uitgangspunt formuleert maar in gebreke blijft bij het formuleren van de consequentie hiervan, namelijk dat het gebruik op termijn moet worden teruggebracht tot deze regionale functie.

De gewenste bereikbaarheid van de Brainportregio wordt gediend door de luchthaven maar kan ook worden gediend met een verbetering van het nationale en internationale spoornetwerk, zeker voor de korte en middellange afstanden. BVM2 wil een meer actieve steun van de nationale overheid voor deze verbetering.

BVM2 houdt afstand tot de passage "...De regionale luchthavens samen met Schiphol intensiever willen samenwerken en voor een systeembenadering pleiten". De diepere bedoeling van deze passage, met name wat Schiphol daarmee wil, is onhelder. BVM2 wil hier eerst een verduidelijking. Pogingen om langs een omweg vliegbewegingen van Schiphol naar Eindhoven over te planten zijn voor BVM2 onaanvaardbaar.

Hoewel de Ontwerp-Luchtvaartnota niet over de militaire luchtvaart gaat, is deze militaire luchtvaart in het specifieke geval van Eindhoven Airport wel van belang.

De geluidsproblematiek in de omgeving wordt niet alleen maar door civiele maar ook door militaire vliegbewegingen bepaald (oude transportvliegtuigen, tankers, AWACS'en, helikopters, F16's – en straks de JSF's ?).

Eindhoven Airport is medegebruiker is van een militaire luchthaven. Hier is een navigatiesysteem in gebruik dat wel geschikt is voor Defensie, maar niet voldoet aan de eisen van de moderne luchtvaart. BVM2 wil een dergelijk state of the art-systeem en betere bijbehorende navigatieafspraken.

Deze zijn mede nodig omdat er bij de komende luchtruimherziening spanning kan ontstaan tussen de civiele belangen en die van de vijf militaire luchthavens in Brabant. Routerings- en openstellingsafspraken bijvoorbeeld rond vliegbasis Volkel hebben een direct effect op civiele vliegroutes op Eindhoven.

BVM2 wil begrip en medewerking in deze problematiek.



4. Bestuurlijke, maatschappelijke betrokkenheid, governance

Het COVM bij Eindhoven Airport wordt aangestuurd en voorgezeten door het bevoegd gezag. De wisselwerking met de bevolking is daarbij gering.

De recentelijk voorgestelde overleg- en participatiestructuur rond Eindhoven Airport als vormgeving van de aanbevelingen in het advies- kan aanvaardbaar zijn voor BVM2 als de invloed van omwonenden serieus vorm krijgt en deze structuur de enige advieslijn naar het Rijk is met betrekking tot alle zaken die Eindhoven Airport betreffen. De COVM is daarin niet meer dan een deel van deze participatiestructuur en beschikt niet over concurrerende andersoortige advieslijnen.

Op deze basis ondersteunt BVM2 de voorgestelde nieuwe overleg- en participatiestructuur.

BVM2 wil financiële ondersteuning ten behoeve van communicatie- en kantoorkosten om zijn werk goed te blijven doen. Ook na invoering van de nieuwe overleg- en participatiestructuur blijft de inzet van BVM2 nodig. De nieuwe opzet biedt een podium voor belangenorganisaties om met elkaar te spreken, maar vervangt deze organisaties niet.

Bij Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven verdient de rol van de provincie nadere aandacht (blz. 93). Anders dan de Ontwerp-Luchtvaartnota stelt, is de provincie hier geen bevoegd gezag. De provincie is echter, samen met de gemeente Eindhoven, wel medeaandeelhouder en daarmee belanghebbend in de, buiten coronatijd, winstgevende onderneming Eindhoven Airport. Een ideale voedingsbodem voor potentieel conflicterende belangen tussen de Provincie en de gemeente Eindhoven enerzijds en de omliggende gemeenten anderzijds. Naar de mening van BVM2 moet de aandelenstructuur van Eindhoven Airport dan ook worden aangepast in die zin, dat hooguit 50% in handen moet blijven van Schiphol BV en minstens 50% in handen moet komen van de regio (provincie en betrokken gemeenten in een nader te bepalen verhouding). Aldus wordt ook in de aandeelhoudersstructuur een evenwicht van zeggenschap en gelijk gerichtheid van belangen bereikt tussen landelijke en regionale belangen enerzijds en de regionale belangen onderling anderzijds.

Er zal bestuurlijk overleg plaatsvinden tussen de ministeries van I&W en Defensie, de provincie, de gemeente Eindhoven met de andere omliggende gemeenten en Eindhoven Airport.

BVM2 wil dat hier heldere politieke en bestuurlijke verhoudingen opgebouwd worden waarbinnen de op te richten overleg- en participatiestructuur een reële invloed heeft.

De Luchtvaartnota lijkt een thematische tweedeling te willen: lokale aspecten bij de lokale groep; klimaat en connectiviteit op landelijk niveau.

BVM2 verwerpt deze tweedeling, omdat de bewonersorganisaties in deze een belangrijke agendasettende en activistische functie hebben, zowel op lokaal als ook op landelijk niveau.

BVM2 is het ermee eens dat voor burgers en dus ook voor bewonersorganisaties tegen Luchthavenbesluiten een gang naar de bestuursrechter mogelijk moet zijn. Het is BVM2 echter onduidelijk waarom een dergelijk elementair recht van de Nederlandse burgers überhaupt nog onderzocht moet worden. Deze op losse schroeven zettende bepaling moet geschrapt worden.

Het is volstrekt onduidelijk hoe de Nationale Klankbordgroep Luchtvaart wordt opgezet en gaat functioneren (bijvoorbeeld hoe men zich het "informeel overleg" moet voorstellen). Nergens blijkt bijvoorbeeld uit de tekst dat het de bedoeling is dat georganiseerde bewoners in deze klankbordgroep welkom zijn. Zolang er niet meer bekend is spreekt BVM2 reserves uit ten aanzien van deze constructie.

In de Luchtvaartnota wordt een rol toegekend aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA). Tot nu toe heeft de omgeving van Eindhoven Airport/Vliegbasis Eindhoven niets van deze organisaties vernomen. Het doet BVM2 deugd dat nu in elk geval de intentie is uitgesproken de uitvoering van de regels te bewaken. De gesuggereerde versterking van deze Inspecties is dan inderdaad onontkoombaar.



5. Afsluitende samenvatting

Afsluitend en samenvattend is BVM2 van mening dat de luchtvaartnota in zijn beleidsuitgangspunten een goed uitzicht biedt voor de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport maar dat deze geen of in ieder geval te weinig handvatten biedt voor een consequente praktische uitwerking van deze uitgangspunten in de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot 2050. Dit vooral in relatie tot het realiseren van de klimaatopgave waaraan Nederland zich in het Akkoord van Parijs heeft gebonden (zie de zienswijze van het LBBL) en het ombulgen van de functie van Eindhoven Airport naar een regionale functie zoals hiervoor betoogd.

Eindhoven, 22 juni 2020



Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
T.a.v. Directie Participatie
o.v.v. zienswijze Ontwerp Luchtvaartnota 2020 - 2050
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

onderwerp
Nadere onderbouwing zienswijze
(nr. 74812479) Ontwerp
Luchtvaartnota 2020 - 2050

kenmerk
20023181



behandeld door

verzonden

20 JULI 2020

Middelburg, 20 juli 2020

Hooggeachte

Met belangstelling hebben de wij kennisgenomen van de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050. Met deze nota geeft u, vanuit uw Rijksverantwoordelijkheid, antwoord op de vraag hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

Het bewaken van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een kerntaak van de provincies. Dit vraagt om een gecombineerde inzet van het rijk en van de provincies. In dit kader hebben wij in het met u en alle provincies op 17 juni jl. gehouden bestuurlijk overleg, de gezamenlijke inzichten van alle provincies aan u kenbaar gemaakt (bijlage 1).

In vervolg op onze brief van 7 juli 2020 (kenmerk 20021037) waarin wij een zienswijze (pro forma) hebben ingediend namens het College van Gedeputeerde Staten van Zeeland geven wij in het navolgende, in aanvulling op voornoemde gezamenlijke inzichten een nadere onderbouwing van een aantal – voor Zeeland – belangrijke aandachtspunten.

Algemeen

Opgemerkt wordt dat in de Ontwerp Luchtvaartnota een duidelijke begripsbepaling ontbreekt. Dit is zeker relevant voor zover er uitspraken worden gedaan over de luchtvaart die binnen of boven de provincie Zeeland plaatsvindt.

In de ontwerp nota lijkt het uitgangspunt te zijn dat als er gesproken wordt over "kleine luchtvaart" of "general aviation" dit de soort luchtvaart is die van toepassing is op Zeeland. Maar al lezende lijkt het er soms ook op dat de term "regionale luchtvaart" hieraan gelijk wordt gesteld. In andere delen van de ontwerp nota blijkt dan weer duidelijk dat met "regionale luchtvaart of regionale luchthavens" de luchthavens worden bedoeld waarvoor het Rijk bevoegd gezag is (zoals bijvoorbeeld Maastricht Airport), met uitzondering van Schiphol.

Een verduidelijking in begrippen is zeker relevant nu in de ontwerp nota op diverse plaatsen (indirect) uitspraken worden gedaan dat verwacht wordt dat provincies met bepaalde zaken rekening houden, zich hieraan houden dan wel dat bepaalde zaken/acties consequenties voor de provincies kunnen hebben.

Bijvoorbeeld op pagina 71: "Het Rijk wil meer regie voeren op regionale luchthavens zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden. Maar wel op een manier die past bij de regio's waarin ze liggen", wordt hier bedoeld op de "groene velden" (kleine luchtvaart)?

Bijvoorbeeld in LVN 8.2.1 wordt de rol van de bestaande Commissie Regionaal Overleg (CRO's) versterkt, gaan de genoemde maatregelen ook gelden voor de CRO's van de regionale luchthavens zoals vliegveld Midden Zeeland?

Door deze wijze van formuleren is het niet exact duidelijk wat de Ontwerp Luchtvaartnota nu precies voor gevolgen voor de provincie Zeeland heeft. Wat wordt er van de provincies concreet verwacht en hoe vrijblijvend is het nationaal beleid voor de provincie? Dit ook gelet op de Wet luchtvaart, waarin is bepaald dat bij het vaststellen van luchthavenbesluiten/luchthavenregelingen door de provincie het beleid dat door de Minister van Infrastructuur en Milieu over luchthavens is vastgelegd in acht moet worden genomen.

Hinder

Kwaliteitsdoelstellingen ontbreken

De Ontwerp Nationale Omgevingsvisie presenteert een integrale langetermijnvisie op de toekomst en ontwikkeling van de leefomgeving. De verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid komt voor een groot deel bij de decentrale overheden te liggen. Het gaat dan om taken zoals woningbouw, energietransitie en natuur. Deze taken raken ook het luchtvaartbeleid en voelen de gevolgen van het luchtvaartbeleid. Hoewel de ontwerp-luchtvaartnota vaststelt dat het belangrijk is dat de kwaliteit van de omgeving en de natuur rond de luchthavens verbetert, geeft het geen kwaliteitsdoelstellingen of kaders mee waaraan men de ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthavens kan toetsen.

Integraliteit van Rijksbeleid

Daarnaast zien wij het als een gemiste kans om de luchtvaartregelgeving, voor zover dit impact heeft op de leefomgeving, niet in de Omgevingswet op te nemen. De Omgevingswet beoogt immers een integrale afweging van alle belangen. Nu de luchtvaart daarin niet is opgenomen, is het risico op een sectorale belangenafweging groot en levert dit uitvoeringsproblemen bij het omgevingsbeleid op. Illustratief is de Aanvullingsregeling geluid die uw ministerie momenteel ter inzage heeft liggen, en waarin regels over de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluidsniveau zijn opgenomen. Tevens ervaren wij regelmatig dat de sectorale benadering van luchtvaart spanning en onduidelijkheid oproept voor onze inwoners.

U geeft aan dat u wil verkennen of de instrumenten van de Omgevingswet kunnen helpen bij een betere afstemming en verdeling van de ruimte voor luchtvaart, wonen, bedrijfsactiviteiten, energietransitie en de natuur. Al deze aspecten raken het werkveld van de provincie. Illustratief is het toestaan van General Aviation boven Natura 2000 gebied. Wij constateren dat het publieke belang, een gezonde- en aantrekkelijke leefomgeving, voor het grootste deel nog uitgewerkt moet worden. Er zijn geen kwalitatieve doelstellingen meegegeven. Wij geven u mee dat wij graag vanuit onze rol in het ruimtelijke domein meedenken over de ontwikkeling van de luchtvaart.

Groei van de luchtvaart

Uw verwachting is dat de luchtvaart met een bepaald percentage per jaar kan groeien. U geeft in de ontwerp-luchtvaartnota aan dat deze groei verdiend moet worden. Een nadere uitwerking van dit principe met concrete afspraken, 'targets' en randvoorwaarden ontbreekt echter. Daar waar u een duidelijk gekwantificeerde groei-ambitie noemt van 1 - 1,5%, blijft uw ambitie met betrekking tot het verbeteren van de leefomgeving en het welzijn van mensen zonder gekwantificeerd doel of een duidelijk "stip op de horizon" waar u naartoe wilt werken.

Aparte geluidsruimte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken

Bij de provincie Zeeland bestaan zorgen over een aparte geluidsruimte voor maatschappelijk helikopter- en spoedeisende hulpverlening en politietaken). Wat betekent dit voor de huidige luchthavenbesluiten met één geluidsruimte?

Verduurzaming

De nota beschrijft drie sporen om verduurzaming van de luchtvaart te bereiken: duurzamer vliegen, compenseren CO₂-uitstoot in andere sectoren en alternatieven via substitutie. Het is niet duidelijk wat de bijdrage van de afzonderlijke maatregelen zal zijn. Daarnaast mist een volledige onderbouwing voor elk van deze maatregelen, waarbij het beprijzen van tickets of kerosine ook als meetbaar en afrekenbaar doel gesteld kan worden. Zo is de gedachte om lucht- spoor en weg beter op elkaar aan te laten sluiten zodat in ieder geval continentale vluchten binnen de EU ook door gebruik van het spoor vervangen kunnen worden, niet echt uitgewerkt. Inzet op snelle spoorverbindingen binnen Nederland en met het achterland zou onderdeel van de nota moeten zijn. Een snelle spoorverbinding helpt de luchtvaartdoelstellingen te realiseren.

De nota geeft wel helder aan wat de doelen voor de luchtvaart moeten zijn in 2030, 2050 en 2070 maar die zijn minder ambitieus dan voor andere sectoren volgens het klimaatakkoord; in 2050 zelfs tien keer meer uitstoot van CO₂. Dit roept de vraag op waarom het beleid in de nota zo afwijkt van het klimaatakkoord. Dat strookt niet bij de insteek om luchtvaart als een gewone sector of vervoersvorm te bezien.

Verder kan worden gesteld dat bij een meer op verduurzaming gerichte luchtvaart tevens past een duurzamere internationale toerismeluchtvaart, die (veel) minder gericht is op zeer goedkoop en onder de kostprijs plaatsvindende stedentrips naar Nederland. Daardoor ontstaat mogelijk een positief effect in relatie tot de (Rijks-)beleidsuitgangspunten "spreiding van buitenlandse gasten in tijd en ruimte" en "waardevol toerisme", ook voor Zeeland belangrijke uitgangspunten. Hetgeen tevens zal leiden tot een verbetering van de leefbaarheid in zowel Randstedelijk gebied als de rest van Nederland (Zeeland). Een meer duurzame toerismeluchtvaart, past ook bij de opgave tot verduurzaming van het toerisme in Nederland (Zeeland), met aandacht voor energieneutraal (vermindering CO₂ uitstoot), klimaatadaptatie en in balans met de leefomgeving.

Governance

De provincie Zeeland ondersteunt de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden waar het ruimtelijke ordening, natuur en regionale economische ontwikkeling betreft, zoals verwoord in LVN 8.2.5.

"De provincies zijn medeverantwoordelijk voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, natuur en regionale economische ontwikkeling.

De provincies vervullen een adviserende rol in de ontwikkelingen van luchtvaart, nu en in de toekomst, bij:

- alle luchtvaart- en luchtruimwijzigingen waarvan relevante merkbare effecten zijn te voorzien
- binnen een provincie, maar die ook provincie- en landsgrensoverstijgend kunnen zijn;
- evaluatiemomenten rondom inrichting van luchtruim en capaciteitsverdeling van luchthavens;
- inhoudelijke ontwikkelingen op de grond die de luchtvaart raken of door de luchtvaart geraakt worden."

Deze verdeling zal zich ook moeten uiten bij de dialoog voor de uitvoeringsagenda van de luchtvaartnota. Daar waar gezamenlijke verantwoordelijkheden zijn dient men deze ook gezamenlijk te besluiten. De provincie wil graag betrokken worden bij de uitvoeringsagenda en bepalen op welke onderwerpen de provincie en Rijk samen optrekken.

Natuur en recreatie

Op welke wijze wordt rekening gehouden met gevoelige functies op de grond, zoals grootschalige recreatiegebieden, stiltegebieden en Natura 2000 gebieden? Welke kaders gelden hiervoor? Ook verder van het banenstelsel is immers sprake van constant aanwezig vliegverkeer. Dit geldt over de bebouwing maar ook over natuurgebieden en stiltegebieden. Hoe wordt gewaarborgd dat een stiltegebied als zodanig wordt ervaren door inwoners en recreanten?

In de PlanMER en de Passende Beoordeling ontbreekt een toetsing van de effecten van een zgn "wachtruimte voor vliegtuigen". Boven de Voordelta is een dergelijke "wachtruimte" waar vliegtuigen rondcirkelen als alle landingsbanen bezet zijn. Het Zeeuwse deel van de Voordelta is een vogelrichtlijngebied en stiltegebied. Het rondcirkelen van de vliegtuigen heeft effect op de NO_x belasting van de duinen en geluidsbelasting. Deze effecten zijn niet getoetst.

In de PlanMER wordt in tabel 2.4 genoemd: onderzoek naar mogelijkheden voor nieuwe kleine GA luchthavens voor bijv. zweefvliegen. In onze ogen kan dit niet leiden tot een uitbreiding van het vliegveld Haamstede, liggende in het Natura 2000 gebied Kop van Schouwen.

Evaluatie van het RBML

In hoofdstuk 8 beschrijft u de uitvoering van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). U spreekt de bereidheid uit om over specifieke vraagstukken en knelpunten in gesprek te gaan. In de overleggen over de uitvoering van de RBML is herhaaldelijk door zowel de provincies als de sectorpartijen aangegeven dat een gezamenlijke evaluatie noodzakelijk is. Wij signaleren knelpunten op het terrein van de uitvoering voor wat betreft de afstemming met de verschillende handhavende instanties. Conform de afspraken uit 2009 vragen wij u hiervoor spoedig een grondige evaluatie te starten. De problematiek rond de bevoegdheidsverdeling in het RBML en het voorstel voor een grondige evaluatie van de RBML-regelgeving zien wij graag prominenter terug in de definitieve Luchtvaartnota.

Conclusie

De ontwerp-luchtvaartnota geeft een goede aanzet tot de ontwikkeling van de luchtvaart op de langere termijn. De provincie mist echter de doelstellingen om de leefomgeving te verbeteren en de emissies en hinder omlaag te brengen. Tevens ligt bij alles aspecten de nadruk op de grote luchtvaart, waarbij het vanwege onduidelijke begripsbepaling in de nota niet altijd helder is of e.e.a. eveneens betrekking heeft op de kleine luchtvaart. Daarnaast is het belangrijk om de mogelijkheden voor maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid bij besluiten, die consequenties hebben voor inwoners van de provincie, te verbeteren.

Graag ziet de provincie uw inhoudelijke reactie op deze zienswijze tegemoet. Wij gaan daarbij uit van een positieve samenwerking bij de verdere uitwerking

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,
namens dezen,

Afdelingsmanager Personeel, Omgeving & Juridische Zaken

Bijlagen:

1. Reactie provincies op Ontwerp Luchtvaartnota 17 juni 2020 "Samen werken aan het Luchtruim" (20021046)

VNV Zienswijze Luchtvaartnota 2020 – 2050

Met betrekking tot de luchtvaartnota 2020 – 2050 heeft de VNV al bij diverse gelegenheden haar visie geleverd. Via deze zienswijze wil de VNV op 3 heel specifieke punten een formele zienswijze indienen.

1. Betrokkenheid vliegers bij de veiligheid

In de luchtvaart zijn vele partijen betrokken bij het zo veilig mogelijk maken van de operatie. Daarin heeft elke partij zijn of haar eigen verantwoordelijkheid. Zo ook de vliegers die een zware wettelijke eindverantwoordelijkheid hebben met betrekking tot de veiligheid van de vluchtuitvoering. De positie van de vliegers is echter wel uniek te noemen in de zin dat zij als enige in de keten te maken krijgen met het gecombineerde effect van de inspanningen van alle betrokken partijen. Vliegers kunnen dan ook als geen ander beoordelen hoe de combinatie van inspanningen van al die betrokken partij bij elkaar komt en waar die combinatie leidt een veiligheidssituatie die verbetering behoeft.

In de luchtvaartnota ontbreekt de rol van piloten bij veiligheid. Door piloten (en daarmee de VNV als vertegenwoordiger van piloten in Nederland) expliciet te benoemen en nauw te betrekken in gremia die over de veiligheid gaan, wordt recht gedaan aan hun unieke positie & kennis als eindgebruiker.

2. Just culture

De veiligheid in de luchtvaart staat op een enorm hoog niveau. De *just culture* die de afgelopen decennia een prominente rol heeft gehad in de (Nederlandse) luchtvaart is onbetwist een van redenen dat die veiligheid op dit niveau ligt en blijft liggen. Daarom is het verassend dat deze *just culture* niet benoemd wordt als een van de hoekstenen van het veiligheidsbeleid tot 2050. Just culture is logisch, maar niet vanzelfsprekend als je daar niet bewust mee om blijft gaan. Daarom verdient het regelmatig expliciet benadrukt te worden dat dit onderdeel is van de veiligheidscultuur en te benadrukken dat we verwachten dat deze als leidend principe zou moeten gelden bij alle maatschappijen die gebruik maken van het Nederlandse luchtruim en de Nederlandse luchthavens. En daarmee de overheid de opdracht heeft die just culture nationaal en internationaal te waarborgen en waar opportuun te stimuleren.

3. Social issues: bevorderen van veiligheid door sociale normen vliegend personeel

In de luchtvaartnota wordt expliciet ruimte ingeruimd voor social issues. Daar is de VNV blij mee. Voor het grondpersoneel wordt hier zeer terecht een aantal concrete aandachtspunten benoemd en acties geformuleerd. Voor het vliegend personeel wordt onder dit kopje de werk- en rusttijden (WRR) genoemd. Dat alleen de WRR wordt benoemd doet geen recht aan het veiligheidsrisico en uitdagingen rondom de werkomstandigheden van vliegend personeel.

Sociale misstanden bij vliegend personeel in de luchtvaart zijn een groot probleem: niet alleen voor de positie van de werknemer *an sich*, maar juist ook voor de vliegveiligheid.

De onwenselijkheid van bepaalde atypische arbeidsvormen ligt in de gevoeligheid voor de onderlinge afhankelijkheid van sociale / sociaal-economische en veiligheidskwesties binnen een veiligheidskritieke industrie als de luchtvaart. Zoals recent onderzoek heeft aangetoond, hebben atypische arbeidsvormen invloed op de veiligheid: het beïnvloedt de operationele besluitvorming van veiligheidsprofessionals, zoals cockpitpersoneel, en vormt de veiligheidscultuur in organisaties, zoals luchtvaartmaatschappijen.

Deze problemen spelen niet alleen nationaal, maar juist ook internationaal. Daarom moet Nederland een koploperspositie innemen binnen Europa om hoge sociale normen in de luchtvaart voor vliegend personeel te realiseren: geen ZZP-of ander schijnconstructies (nulurencontracten), geen Pay2Fly, social dumping of flags of convenience of gedwongen verhuizingen naar het buitenland.

De wijze waarop de arbeidsrelatie is ingericht mag niet bijdragen aan gevoelde druk. Wanneer een vlieger voor zijn inkomen afhankelijk is van het werk dat hem gegund wordt door de luchtvaartmaatschappij, levert dit een indirecte druk op. Wanneer een vlieger van de een op de andere dag naar een andere base ergens in Europa gestuurd kan worden wanneer de chef daar aanleiding toe ziet, levert dit druk op. Gebrek aan een fatsoenlijke doorbetaling bij ziekte, levert druk op.

4. Impact Internationale karakter luchtvaart op effectief toezicht & handhaving

In de luchtvaartnota dient expliciet het internationale karakter van de luchtvaart en de uitdagingen die dat met zich meebrengt geadresseerd te worden. De conclusies uit de Ricardo studie (2019) naar arbeidsomstandigheden en werkgelegenheid van vliegend personeel in de EU interne luchtvaartmarkt is daarin richtinggevend.

De grensoverschrijdende organisatie van luchtvaart en fragiele relatie tussen de locatie waar de onderneming officieel is gevestigd (AOC) en waar de operatie (PBoB) daadwerkelijk wordt uitgevoerd, kan bijvoorbeeld nadelige impact hebben op effectief toezicht en de positie van luchtvaartpersoneel.

- De huidige (nationale en Europese) wetgeving maakt het mogelijk om diverse soorten van toezicht te spreiden over verschillende landen. Het behoeft geen betoog dat een luchtvaartmaatschappij uit land A, met een AOC in land B, vliegend met personeel met nationaliteit C, ingehuurd via BV's in land D en maintenance oversight in land E eenvoudig een situatie kan creëren waarbij het volstrekt onduidelijk is welke overheid en welke diensten waarvoor verantwoordelijk zijn. Het voorkomen van dergelijk gebruik of misbruik van de internationale regels zou een belangrijk speerpunt moeten zijn om de luchtvaart veilig te houden.
- Bovendien schiet wetgeving rondom het verenigen van personeel te kort. Stakingsbreking is eenvoudig wanneer vliegtuigen van een andere base, met personeel onder volstrekt andere voorwaarden, over de grens worden ingevlogen. Het is niet de rol van de overheid om de vakbonden een sterke positie te geven, maar het gat dat nu ontstaat maakt dat het vrijwel onmogelijk is om de genoemde sociale issues van binnenuit aan te pakken: de regelgeving geeft nu de kwaadwillende bedrijven vrij spel. Op dit moment kan dit leiden tot aantasting van fundamentele werknemersrechten en kan het gevolgen hebben voor de vliegveiligheid doordat specifieke atypische arbeidsconstructies – toegestaan onder andere nationale regelgeving – naar Nederland 'geïmporteerd' worden.

Daarom moet binnen Europa voorkomen (*a priori* in plaats van het *a posteriori beginsel*) worden dat organisaties in de luchtvaart, actief in Nederland, zich aan adequaat toezicht of Nederlandse sociale normen kunnen onttrekken door hun rechtspersonen en (arbeids)contracten over meerdere landen te verspreiden.

5. Unruly pax

Er is beperkt oog voor de aanpak van *unruly passengers*. Agressief gedrag van passagiers ('unruly passengers') is in aantal en intensiteit wereldwijd nog steeds aan het toenemen. De aanpak uit de nota focust op meer bevoegdheden en instructies aan luchtvaartpersoneel. Er dient meer aandacht

te komen en regie vanuit Nederlandse overheid op gebied van de aanpak van *unruly passengers* door het stimuleren van een (Europese) zwarte lijst, eenvoudigere aangifteprocedures, meer preventieve en afschrikkingmaatregelen en publieksvoorlichting door overheid en sector.

6. Gelijk speelveld

Er is in het ontwerp luchtvaartnota alleen aandacht voor een gelijk speelveld rondom de klimaatopgave. Maar een gelijk speelveld is een hoeksteen voor de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Hoe waarborgt Nederland een gelijk speelveld op alle vlakken die in de nota worden belicht? Een nota die dertig jaar vooruitblik zou juist ook hier aandacht voor moeten hebben. Op het gebied van *unfair competition* uit derde landen dient Nederland een Europese strategie voor luchtvaart te ontwikkelen: het mag niet zo zijn dat Europese luchtvaartmaatschappijen beperkingen krijgen opgelegd en in voorkomende gevallen zelfs failliet gaan als gevolg van vermeende staatssteun, terwijl door de staat betaalde bedrijven van buiten Europa vrij spel krijgen om in onze markt te opereren.

Ook op het gebied van sociale normen moet actiever ingezet worden op een gelijk speelveld. Sociale normen moeten dan ook zoveel mogelijk internationaal geregeld worden om te voorkomen dat misstanden zich verplaatsen en 'geïmporteerd' worden naar Nederland. Het stellen van sociale vestigingseisen zou dan ook zoveel mogelijk Europees geregeld moeten worden. Die ambitie ontbreekt in deze luchtvaartnota.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 680 76 80
www.brabant.nl

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Onderwerp

Zienswijze inzake ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050

Datum

7 juli 2019

Ons kenmerk

C2265562/4719333

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

Telefoon

Email

Bijlage(n)

-

Geachte Minister,

U heeft de ontwerp-luchtvaartnota en de bijbehorende planMER van vrijdag 29 mei tot en met donderdag 9 juli 2020 ter inzage gelegd. Door middel van deze brief maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze te geven op deze stukken.

Luchtvaart in balans

Het doet ons deugd om te zien dat u in de ontwerp-luchtvaartnota uitdrukkelijk op zoek gaat naar een "nieuwe balans". Ook wat ons betreft is een verdere groei van de luchtvaartsector alleen mogelijk als dit tegelijkertijd gepaard gaat met een beperking van de hinder voor de omgeving. Daarbij hebben we het niet alleen over beperking van de geluidshinder, maar ook over de beperking van andere negatieve gezondheidseffecten. Niet voor niets wordt in deze ontwerpnota verschillende keren het advies aangehaald dat heeft uitgebracht in het kader van de Proefcasus Eindhoven Airport.

Helaas moeten wij wel concluderen dat deze ontwerpnota hierin veel minder concreet is dan het advies van Waar hij spreekt over 30% minder hinder in 2030, daar wordt de hinderbeperking in deze ontwerpnota niet gekwantificeerd. Dit terwijl de verwachte groei van de luchtvaartsector wel in percentages wordt uitgedrukt. Zo lijkt het erop dat een beperking van de hinder geen voorwaarde is voor verdere groei voor de luchtvaartsector. Hierdoor wekt deze nota, wellicht ten onrechte, de indruk dat groei van de sector ook de komende jaren belangrijker blijft dan hinderbeperking. We verwachten daarom dat in de definitieve versie de hinderbeperking wel is gekwantificeerd.

Datum

7 juli 2019

Ons kenmerk

C2265562/4719333

Overigens verbaast het ons dat in de MER de scenario's van respectievelijk stagnatie en krimp van de luchtvaartsector niet verder zijn uitgewerkt. Dit terwijl de commissie Mer heeft geadviseerd om de discussie te voeren aan de hand van drie alternatieven: groei, stagnatie en krimp. Zonder dat wij hier pleiten voor een krimp of stagnatie van de luchtvaartsector, waren de afwegingen in deze ontwerpnota misschien beter in balans geweest als het krimpscenario en het stagnatiescenario ook waren uitgewerkt; zeker gezien de huidige tijd.

Integraliteit

Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Luchtvaartnota te weinig kaders om op een volwaardige wijze de alle relevante belangen af te wegen. In het PlanMER is op hoofdlijnen aangegeven wat de effecten van de Voorkeursstrategie zijn. Wij vragen ons af of de genoemde indicatoren en specificaties van het toetsingskader voldoende basis bieden voor een monitoringsprogramma waarmee je kunt bijsturen. Met name bij de aspecten gezondheid, veiligheid, klimaat, natuur en landschap zijn de criteria die worden gehanteerd om te bepalen of wordt voldaan aan gestelde doelen en of de milieueffecten van het Voorkeursstrategie groter of kleiner zijn dan verwacht onvoldoende uitgewerkt. Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Luchtvaartnota ons nog weinig kaders om op een volwaardige wijze de alle relevante belangen af te wegen. We verwachten dat deze kaders in de definitieve versie verder worden uitgewerkt. Wij vinden het belangrijk om bij de verdere uitwerking hiervan samen te werken en actief te worden betrokken.

Daarnaast zien wij het als een gemiste kans om de luchtvaartregelgeving, voor zover dit betrekking heeft op het gebruik van het luchtruim boven Nederland met impact op de grond, niet in de Omgevingswet op te nemen. De Omgevingswet beoogt immers een integrale afweging van alle belangen. Dat de luchtvaartregelgeving niet daarin is opgegaan, verhoogt het risico op een sectorale belangenafweging.

Wat ons betreft is het dan ook een gemiste kans dat u niet heeft gekozen voor één luchtvaartnota waarin zowel de toekomst van civiele als van militaire luchtvaart wordt uitgewerkt. Dit heeft als gevolg dat militaire luchtvaart in deze luchtvaartnota maar zeer beperkt aan bod komt. Wat ons betreft zijn de vraagstukken en de problematiek rondom militaire luchthavens vergelijkbaar met die rond civiele luchthavens. De uitgangspunten van het beleid rond deze luchthavens zou daarom vergelijkbaar moeten zijn. Zeker bij militaire luchthavens zou het belang van het constructief betrekken van alle belanghebbenden ook beleidsmatig moeten worden verankerd.

Het zou ook meer recht doen aan de bestaande situatie rondom militaire luchthavens. Bij alle militaire luchthavens is sprake van een bepaalde mate van civiel medegebruik, variërend van grote luchtvaart zoals Eindhoven Airport tot

kleine luchtvaart zoals zweefvliegen, drones etc. Wij vragen u om in ieder geval regelgeving, ambities en uitdagingen van dit civiel medegebruik een plek te geven in deze nota.

Datum

7 juli 2019

Ons kenmerk

C2265562/4719333

Handhaving en klachten

In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de uitvoering van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). De bereidheid wordt uitgesproken om over specifieke vraagstukken en knelpunten in gesprek te gaan. In de overleggen over de uitvoering van de RBML is herhaaldelijk door zowel de provincies als de sectorpartijen aangegeven dat een gezamenlijke evaluatie noodzakelijk wordt geacht. Problemen worden ervaren op het terrein van de uitvoering voor wat betreft helihavens, de afstemming met de verschillende handhavende instanties, uitvoeringsproblemen in verband met de natuurtaken die ook bij de provincie zijn gekomen na de inwerkingtreding van de RBML, de gewijzigde rol van ILT en de consequenties daarvan voor de provincies, het feit dat er geen totaaloverzicht van alle luchtvaartactiviteiten meer is etc. Conform de afspraken uit 2009 vragen wij u hiervoor spoedig een grondige evaluatie te starten. De problematiek rond de bevoegdheidsverdeling in het RBML en het voorstel voor een grondige evaluatie van de RBML-regelgeving zien wij graag prominenter terug in de definitieve Luchtvaartnota.

In de concept-luchtvaartnota benoemt u terecht ook de negatieve effecten van de luchtvaart als het gaat om geluidshinder en negatieve gezondheidseffecten. We zien echter maar weinig overwegingen over klachtenafhandeling. Het zou in dat kader goed zijn dat burgers met klachten over de luchtvaart op een eenvoudiger en meer eenduidige wijze hun klachten kenbaar kunnen maken. We zien dat er op dit moment een versnippering is, doordat verschillende partijen bevoegdheden hebben. Burgers hebben daardoor te vaak het gevoel dat zij van het kastje naar de muur worden gestuurd terwijl niemand verantwoordelijkheid neemt. Als het gaat om klachtenafhandeling pleiten we er daarom voor om de één-loket-gedachte van de omgevingsvisie een plek te geven. Bij voorkeur zien we daarbij ook al een eerste uitwerking van hoe dit vorm wordt gegeven.

Regionale luchthavens

Voor ons als provincie zijn ook de regionale luchthavens waarvan wij het bevoegd gezag zijn van belang. Deze luchthavens blijven in deze luchtvaartnota enigszins buiten beschouwing. Waar in de luchtvaartnota wel wordt gesproken over regionale luchthavens, daar lijkt het enkel te gaan om luchthavens die in de Wet luchtvaart worden aangeduid als luchthavens van nationale betekenis. Om verwarring te voorkomen vragen wij u om in de definitieve visie deze term te gebruiken.

Overigens ziet u wel een rol voor de regionale luchthavens (onder provinciaal gezag) als u het erover heeft dat een deel van het klein vliegverkeer van Lelystad Airport naar regionale luchthavens zal uitwijken. Terecht stelt u dat u

hiervoor samen met de regionale luchthavens en de provincie beleid voor wilt ontwikkelen. Maar wij nemen nu al, conform ons luchtvaartbeleid, het standpunt in dat hiervan alleen sprake kan zijn voor zover het past binnen de bestaande vergunde situatie van onze regionale luchthavens. Wat ons betreft dient deze voorwaarde in de definitieve versie te worden opgenomen.

Datum

7 juli 2019

Ons kenmerk

C2265562/4719333

In deze ontwerpnota besteedt u ook aandacht aan kleine luchtvaart en luchtsporten. U spreekt hierbij het voornemen uit *om de komende jaren als Rijksoverheid te bepalen welke onderwerpen prioriteit krijgen en welke niet (meer)*. Wij wijzen u erop dat deze luchtsporten een belangrijk onderdeel zijn van de bedrijfsvoering van regionale luchthavens. Wij verwachten dat deze regionale luchthavens, evenals de provincies als bevoegd gezag, betrokken worden bij de uitwerking van deze beslissingen. Deze toezegging zien we graag terug in de definitieve versie.

Overeenkomstig het door Gedeputeerde Staten van
Noord-Brabant genomen besluit,
namens deze,

programmamanager Milieu & Energie

In verband met geautomatiseerd verwerken is dit document digitaal
ondertekend.

(In verband met de corona-maatregelen is deze brief, na vaststelling door het
college, digitaal door de verantwoordelijk programmamanager ondertekend)

POSTADRES Postbus 250 T 0297 29 16 16
3640 AG Mijdrecht F 0297 28 42 81
BEZOEKADRES Croonstadlaan 111 E gemeente@derondevenen.nl
3641 AL Mijdrecht I www.derondevenen.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

DATUM 7 juli 2020
UW KENMERK --
ONS KENMERK 0045294/SD
UW BERICHT VAN --
CONTACTPERSOON
DOORKIESNUMMER
E-MAIL

ONDERWERP

Zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Excellentie,

Als decentrale overheden in de omgeving Schiphol werken wij samen in de Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna: BRS), Provincie Utrecht en cluster Groene Hart. Vanuit onze rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden hebben wij vanuit de drie voornoemde gremia een gezamenlijke zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 opgesteld. Deze zienswijzen onderschrijven wij volledig en treft u als bijlagen aan bij deze brief. Aanvullend op deze gezamenlijke zienswijzen hebben wij als gemeente De Ronde Venen een paar specifieke punten die wij nader onder uw aandacht willen brengen.

Groei versus leefbaarheid

In de Luchtvaartnota staat dat er tot 1,5% groei van de luchtvaart per jaar haalbaar wordt geacht. Daardoor zou Schiphol tot 2050 nog met een paar honderdduizend vluchten kunnen groeien. Zo kijkt de Luchtvaartnota naar groeimogelijkheden en niet naar economische rendabele krimpscenario's. Dit terwijl uit het onderzoek van Werkgroep Toekomst Luchtvaart blijkt dat er 89.000 vluchten per jaar geschrapt kunnen worden zonder economische schade. Er wordt gekozen voor een groeiscenario zónder dat een alles omvattende maatschappelijke kosten-baten analyse is gemaakt. Wij zien geen deugdelijke onderbouwing van de nut en noodzaak discussie, die zo hard nodig is om het vertrouwen met de omgeving te herstellen..

U heeft in uw brief aan de Tweede Kamer van 5 juli 2019 duidelijk gesteld dat er eerst hinderbeperking moet komen, en pas daarna groei. Wij zien dat u het groeipercentage noemt, maar nog geen enkele indicatie geeft hoe zij de hinderbeperking gaat realiseren of hoe u dit dan gaat meten. De Ronde Venen vindt dat eerst de overlast minder moet zijn voordat er over aantallen vliegtuigbewegingen kan worden gesproken. U heeft dit keer op keer toegezegd, maar komt die afspraak niet na.

Overlast en rustmomenten

Bij overlast gaat het niet alleen om getallen zoals het 'aantal Ernstig Gehinderden', maar ook over tijdsduur van de rust. Er zijn te weinig rustmomenten in onze gemeente. De groei die de Luchtvaartnota presenteert betekent (zeker in de zomermaanden en bij baanonderhoud) dat er meer vliegtuigen per dag overvliegen. In de rekensystematiek moeten in onze ogen aanspraken op dagelijkse rust verdisconteerd worden, omdat is aangetoond dat dit uit gezondheidsoogpunt essentieel is. Daarnaast moet er een harde norm komen voor de maximale geluidbelasting op een locatie/persoon (zowel piekgeluid als L_{den} en L_{night}). Realisatie van een lager aantal gehinderden is mooi, maar dat betekent niet dat deze kleine groep mensen onbeperkt gehinderd mag worden. Bovendien blijkt dat – ondanks de gemaakte afspraak om dorpen zoveel mogelijk te ontzien – veelvuldig buiten de voorgeschreven vluchtroutes over onze dorpen wordt gevlogen. Dat achten wij vanuit oogpunt van welzijn en gezondheidsbescherming buitengewoon onwenselijk.

De nu toegepaste methodiek voor hinderbepaling is moeilijk toegankelijk. Zo wordt het geluidplafond voor de hele omgeving Schiphol berekend met de zogenaamde Maximale Hoeveelheid Geluid (MHG). De berekening hiervan en dus ook de verificatie is uiterst complex. Dit is voor omwonenden van Schiphol onbegrijpelijke materie en dus is het niet transparant. Dat moet begrijpelijker, ook uit oogpunt van rechtsbescherming met de mogelijkheid voor indienen van bezwaar en beroep door omwonenden. Wij roepen het kabinet op om dit transparant op te schrijven in het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit. Het is van cruciaal belang dat onder het Nieuwe Normen en Handhaving Stelsel de normen helder zijn en de rechtszekerheid goed is geborgd.

Hinder

Welk gebied wordt in beschouwing genomen bij de beoordeling van minder hinder? Gebleken is dat de 48 dB contour, dan wel de hoogte van 6000ft geen goede maat is. Wordt de WHO-waarde leidend?

Het uitgangspunt dat het geluidsbeleid beter moet aansluiten bij wat bewoners ervaren, wordt onderschreven. De WHO-advieswaarde, zijnde de gebieden waar 45 dB(A) $L_{den}(A)$ wordt ervaren, is dan een goed uitgangspunt. In 4.2.5 wordt gesproken over het gebied tot 6000 ft. hoogte en waar geluidshinder dan prioriteit moet hebben. Verwezen wordt naar het (dunbevolkte) Canada waar 6000 ft ook gehanteerd wordt en naar Engeland, waar 7000 ft als grens wordt gebruikt. Hinder wordt niet alleen in De Ronde Venen ervaren, maar ook ver in de provincie Utrecht (bijv. regio Amersfoort) waar veelal hoger wordt gevlogen dan de 6000 ft. (1800m). De vraag is: waarom 6000 ft.?

Vierde Fix

Helderheid over de begrenzing van het gebied is van belang voor het beoordelen van bijvoorbeeld de effecten van een vierde fix. Dit laatste komt weliswaar in de luchtruimherziening aan de orde, maar de kaders voor de beoordeling worden nu al in de Luchtvaartnota vastgelegd. Daarom is inzicht nodig in de effecten van de herindeling van het luchtruim inclusief de introductie van een mogelijke vierde fix en een eventueel ander operationeel concept voor de situatie op de grond. Een herindeling van het luchtruim waarbij de aan- en uitvliegroutes mogelijk anders komen te liggen, heeft invloed op de ervaren hinder op de grond.

Uitbreiding banenstelsel

Vanuit De Ronde Venen en cluster Groene Hart pleiten wij al jaren voor de aanleg van start- en landingsbanen in zee. Door de terminals en infrastructuur op Schiphol te behouden worden kosten gespaard, maar verhuist wel al het vliegtuiglawaai naar een plek waar niemand er last van heeft. U schuift echter het idee van een luchthaven in zee opzij, en komt vervolgens met de optie van een Tweede Kaagbaan. Daarmee wordt opnieuw weer meer geïnvesteerd op de verkeerde locatie en zal Schiphol nog verder moeten groeien om deze investering terug te verdienen. Wij roepen het kabinet op om te investeren in een duurzame toekomst en de Tweede Kaagbaan niet toe te staan. In plaats daarvan moet geïnvesteerd worden in nader onderzoek naar een luchthaven in zee. Ten gunste van minder gehinderden en woningbouw in de Randstad.

Stikstof en fijnstof

In de Luchtvaartnota wordt te weinig aandacht besteed aan het stikstofprobleem. Dat is onterecht omdat dit een van de meest beperkende factoren is voor de luchtvaart. De emissie door de luchtvaart is recht evenredig met het aantal vliegtuigbewegingen, omdat er geen technologische oplossingen zijn om de uitstoot te verminderen. De stikstofdepositie in ons Natura-2000 gebied Botshol is al jaren lang te hoog. Schiphol draagt bij aan een te hoge stikstofdepositie. Schiphol heeft een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Europese HR art. 6, lid 1, 2 en 3) voor 400.000 vluchten. Alle vluchten die daarboven uit komen, zijn dus feitelijk in strijd met de Wet natuurbescherming. Deze worden echter gedoogd. Het aantal vliegtuigbewegingen zal alleen al om die reden moeten verminderen, ook overeenkomstig het advies van de commissie Remkes en de rechterlijke uitspraak over het verzoek tot handhaving. We pleiten dan ook voor de hantering van de WHO-normen voor fijnstof bij de verdere uitwerking van de Luchtvaartnota, die strenger zijn dan wat de EU en Nederland nu hanteert.

Natuur en recreatie

Op welke wijze wordt rekening gehouden met gevoelige functies op de grond, zoals grootschalige recreatiegebieden, stiltegebieden en Natura 2000 gebieden? Welke kaders gelden hiervoor? Hoe wordt gewaarborgd dat een stiltegebied als zodanig wordt ervaren door inwoners en recreanten? Maatregelen op grond, door bijvoorbeeld de inzet van fluisterbootjes in Botshol, worden teniet gedaan door het geluid van het luchtvaartverkeer. Ook verder van het banenstelsel is immers sprake van constant aanwezig vliegverkeer. Dit geldt voor recreatie-, natuur- en stiltegebieden. Wij zijn een voorstander om op grotere afstand van de start- en landingsbanen te werken met stiltegebieden in het luchtruim en daarmee een gezonde leefomgeving te creëren.

Metten en rekenen

De Ronde Venen vindt het belangrijk dat er meer onderzoek plaatsvindt naar de verschillen tussen meten en rekenen. Uit de meetgegevens binnen onze buurgemeente Nieuwkoop blijkt dat de geluidbelasting bijna overal hoger is dan in de rekenmodellen die Schiphol gebruikt. Dit vergt nu snel nader onderzoek, het kabinet laat de plannen voor een meetnetwerk veel te lang op de plank liggen. De hinderbeleving moet vastgesteld worden op een mix van meetgegevens en berekende waarden. Bij metingen moeten alle hoorbare vliegtuigpassages meegenomen worden. De huidige drempelwaarde van 60-63 dB voor het NOMOS-systeem zorgt voor een onderschatting van de hinder.

Inmiddels zijn we in een unieke situatie beland in verband met Covid-19. Wij pleiten ervoor de nulmetingen die nu door deze situatie beschikbaar zijn, te gebruiken als het referentiepunt en dit te gebruiken voor het vervolg en de uitwerking van de Luchtvaartnota en luchtruimherindeling.

Tot slot

De 'eerst zien, dan geloven' belofte die u eerder heeft uitgesproken houden wij graag vast. Dat betekent wat ons betreft dat er een duidelijke volgordelijkheid nodig is in de stappen die komende jaren nog genomen moeten worden. Eerst vastleggen en naleven van het NNHS via LVB-1. Dan uitvoering van de programmatische aanpak voor meten en berekenen. Daarna ontwikkeling, vastlegging en naleving van nieuwe afspraken over hinderbeperking, parallel aan verduurzaming op andere vlakken. Daarna beoordeling van opbrengsten en definitieve conclusies over haalbaarheid van groei, of noodzaak van krimp van het aantal vluchten op Schiphol.

Wij zien uit naar een definitieve Luchtvaartnota waarin de door ons naar voren gebrachte knelpunten zijn verwerkt.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van de gemeente De Ronde Venen,

secretaris

burgemeester

BIJLAGE(N)

1. Zienswijzebrief Provincie Noord-Holland / BRS, 23 juni 2020, kenmerk 1439168/1439176
2. Zienswijzebrief Provincie Utrecht, d.d. 7 juli 2020, kenmerk 8210CBED
3. Zienswijzebrief gemeente Bodegraven-Reeuwijk / cluster Groene Hart, kenmerk DOC-20145619

REGISTRATIENUMMER



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
o.v.v. zienswijze Luchtvaartnota 2020-2050
Postbus 20901
2500 EX Den Haag.

DATUM	7 juli 2020	TEAM	Milieu
NUMMER	8210CBED	REFERENTIE	
UW BRIEF VAN		DOORKIESNUMMER	
UW NUMMER		E-MAILADRES	
BIJLAGE	1. Zienswijze BRS 2. Reactie Luchtvaartnota gezamenlijke provincies	ONDERWERP	Zienswijze op de Ontwerp- Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte heer, mevrouw,

Als decentrale overheden in de omgeving Schiphol werken wij samen in de Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna: BRS). Vanuit onze rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden hebben wij vanuit voornoemde gremia een gezamenlijke zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 opgesteld. Deze zienswijze onderschrijven wij volledig en treft u als bijlage 1 aan bij deze brief. Met name de punten over groei, te weten nut en noodzaak, de consequenties van groei voor de omgeving, en de multimodale mobiliteitsbenadering staan in de provincie Utrecht sterk op het netvlies.

Ook hebben wij in het met u en alle provincies op 17 juni jl. gehouden bestuurlijk overleg, de gezamenlijke inzichten van alle provincies aan u kenbaar gemaakt (bijlage 2). Aanvullend op deze gezamenlijke zienswijzen hebben wij met de gemeenten, die vertegenwoordigd zijn in de Kerngroep luchtvaart provincie Utrecht, te weten De Ronde Venen, Stichtse Vecht, Amersfoort en Utrecht, een paar specifieke punten die wij aanvullend onder uw aandacht willen brengen.

Hinder

In aanvulling op de zienswijze vanuit de BRS onder het kopje 'Hinder' het volgende.

In toenemende mate wordt ook in de provincie Utrecht hinder ondervonden van vliegverkeer. De ontwerp-Luchtvaartnota geeft wel aan dat de hinder af moet nemen, wil er groei toegestaan worden, maar concretiseert dit niet door hiervoor streefdoelen op te nemen. Groei zou alleen toegestaan moeten worden als dit een toegevoegde waarde voor het Bruto Nationaal Product heeft. Streefdoelen op het gebied van hinder als gevolg van nachtvluchten, maatregelen als hoger vliegen, gebruik van glijvluchten etc. Welke garanties geeft de ontwerp Luchtvaartnota dat het aantal gehinderden en het geluidbelaste gebied inderdaad afneemt?

Wij pleiten ervoor dat de werkelijke kosten en de gebruikelijke belastingen, zoals BTW en belasting op brandstof, in de ticketprijs wordt doorberekend. Hierdoor wordt het vervoer over land, voor afstanden tot ca. 800 km, aantrekkelijker dan door de lucht. In het hoofdstuk duurzame luchtvaart wordt wel gesproken over beprijzing, maar ambities of maatregelen op dit vlak worden niet genoemd. Dit is wel een kans om het aantal vliegbewegingen en daarmee de CO₂ uitstoot en de hinder te beperken. In de BRS-reactie is al gevraagd om een multimodale mobiliteitsbenadering over de wijze waarop de internationale connectiviteit vorm kan worden gegeven. Ook hier geldt alternatieve vervoerswijze levert minder CO₂ en minder hinder op.

Een ander punt voor wat betreft de hinderbeperking is de vraag welk gebied in beschouwing wordt genomen bij de beoordeling van minder hinder? Gebleken is dat de 48 dB contour, dan wel de hoogte van 6000ft geen goede maat is. Moet de WHO-waarde hier niet leidend worden?

Leefomgeving
Archimedeslaan 6
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030-2589111



Het uitgangspunt dat het geluidsbeleid beter moet aansluiten bij wat bewoners ervaren, wordt onderschreven. De WHO-advieswaarde, zijnde de gebieden waar 45 dB(A) Lden wordt ervaren, is dan een goed uitgangspunt. In 4.2.5 van de Luchtvaartnota wordt gesproken over het gebied tot 6000 ft hoogte waar geluidshinder prioriteit moet hebben. Waarom een hoogte van 6000 ft? Verwezen wordt naar het (dunbevolkte) Canada waar 6000 ft ook gehanteerd wordt en naar Engeland, waar 7000 ft als grens wordt gebruikt. Dit laatste lijkt meer overeen te komen met de Nederlandse situatie. Hinder wordt ver in de provincie Utrecht ervaren waar veelal hoger wordt gevlogen dan de 6000 ft. (1800m). De klachten komen ook uit het gebied waar hoger gevlogen wordt, bijv. regio Amersfoort ca. 9000 ft.

Vierde Fix

Helderheid over de begrenzing van het gebied is ook van belang voor het beoordelen van bijvoorbeeld de effecten van een vierde fix. Dit laatste komt weliswaar in de luchtruimherziening aan de orde, maar de kaders voor de beoordeling worden nu al in de Luchtvaartnota vastgelegd. Daarom is inzicht nodig in de effecten van de herindeling van het luchtruim inclusief de introductie van een mogelijke vierde fix en een eventueel ander operationeel concept voor de situatie op de grond. Een herindeling van het luchtruim waarbij de aan- en uitvliegroutes mogelijk anders komen te liggen, kan invloed hebben op de ervaren hinder op de grond.

Natuur en recreatie

Op welke wijze wordt rekening gehouden met gevoelige functies op de grond, zoals grootschalige recreatiegebieden, stiltegebieden en Natura 2000 gebieden? Welke kaders gelden hiervoor? Ook verder van het banenstelsel is immers sprake van constant aanwezig vliegverkeer. Dit geldt over de bebouwing maar ook over natuurgebieden en stiltegebieden. Hoe wordt gewaarborgd dat een stiltegebied als zodanig wordt ervaren door inwoners en recreanten? Maatregelen op grond door bijvoorbeeld de inzet van fluisterbootjes in het plasseengebied worden tenietgedaan door het geluid van het luchtvaartverkeer? Wij zijn een voorstander om ook op grotere afstand van de start- en landingsbanen te werken met rustmomenten in het luchtruim en daarmee een gezonde leefomgeving te creëren.

Het laatste punt dat we onder uw aandacht willen brengen, houdt verband met onze taak op het gebied van de kleine luchtvaart. Aansluitend op de aanbeveling van de gezamenlijke provincies voor een evaluatie van de RBML attenderen wij u erop dat de luchtvaart nauw verweven is met onze taken op het gebied van de ruimtelijke ordening en de leefomgeving, incl. natuur. Regelmatig ervaren wij dat de sectorale benadering van luchtvaart spanning en onduidelijkheid oproept voor onze inwoners. Wij pleiten er dan ook voor om dit gehele onderdeel van de luchtvaartwetgeving ook in de Omgevingswet, zodra deze van kracht wordt, op te nemen.

Wij zien uit naar een definitieve Luchtvaartnota waarin de door ons naar voren gebrachte knelpunten zijn verwerkt.

Mede namens de gemeenten Amersfoort, De Ronde Venen, Oudewater, Stichtse Vecht, Woerden en Utrecht.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
|
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

BEL/BS

Telefoonnummer

1 | 7

Verzenddatum

23 JUNI 2020

Kenmerk

1439168/1439176

Uw kenmerk

Betreft: zienswijze BRS op de luchtvaartnota

Excellentie,

Met veel belangstelling hebben de leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) kennis genomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050, Verantwoord vliegen naar 2050. De formele kaderstelling door het Rijk als bevoegd gezag voor Schiphol raakt één op één aan onze rollen, taken en bevoegdheden als decentrale overheden. Vanuit de BRS, het samenwerkingsverband van de vier provincies en 56 gemeenten in de Schipholregio, hebben wij vanuit die gedeelde verantwoordelijkheid een gezamenlijke zienswijze opgesteld.

Schiphol zorgt voor een goede Internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. Wij vinden het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld. Dat vraagt dat verschillende vraagstukken en thema's in onderlinge samenhang worden beschouwd. Dat ontbreekt in deze nota.

We herkennen veel van onze ideeën en eerdere suggesties maar deze zijn in de nota niet uitgewerkt. Ook is niet helder hoe de diverse onderdelen uit de nota zich tot elkaar verhouden. Er lijkt gekozen te worden voor groei zonder dat de randvoorwaarden zijn gedefinieerd. Daarmee lijkt de afweging tussen groei en leefbaarheid uit balans. Zo wordt gesproken over groei onder voorwaarden terwijl veel huidige knelpunten nog niet zijn opgelost. Zelfs de huidige operatie is nog steeds niet juridisch verankerd. Wat wordt dan als referentiepunt voor groei gehanteerd?

Nut en noodzaak, de consequenties voor de omgeving, de keuzes die daarbij worden gemaakt tussen diverse publieke belangen en de gevolgen daarvan voor het ruimtegebruik, de gezondheid en het klimaat zijn niet in beeld gebracht. Ook inzicht in sturingsinstrumenten ontbreekt. Zelfs de grenswaarden waarop het kabinet wil gaan sturen zijn niet helder. Dit gebrek aan concrete uitwerking, samenhang en integraliteit vormt dan ook de kern van onze zorg. Het eerst zien en

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
|
E

dan geloven motto van de BRS is daarmee nog onverminderd van toepassing.

Integrale mobiliteitsbenadering

De minister constateert dat er een grote behoefte is aan vliegen. Dat suggereert een schaarste waarvan het de vraag is in hoeverre dat in Nederland gefaciliteerd kan (en volgens sommige partijen moet) worden. De nota geeft daar geen antwoord op of richting aan. In de nota wordt wel een integrale mobiliteitsbenadering aangekondigd maar deze wordt niet als onderlegger gebruikt voor de keuzes die het kabinet ten aanzien van luchtvaart wil maken. Is de sky letterlijk de limit of zit daar vanuit andere publieke belangen een begrenzing aan? Dat is niet helder.

In de nota is geen alternatief voor luchtvaart uitgewerkt om de behoefte aan internationale verbinding vorm te geven. We noemen in dit kader het doortrekken van de Noord-Zuid lijn van Amsterdam naar Schiphol en Hoofddorp om ruimte te maken voor internationale treinen op Schiphol zodat korte afstandsvluchten kunnen worden vervangen. We vragen het kabinet om dit op te nemen in de Luchtvaartnota.

Wij onderschrijven de inzet op de selectieve ontwikkeling van Schiphol als (multimodale) hub. Maar de luchtvaartnota maakt niet helder wat dat betekent voor de samenhang en functieverdeling tussen de Nederlandse (en in de toekomst wellicht ook andere Europese) luchthavens. Wat is gegeven het eigen profiel en de verdere ontwikkeling van Lelystad, Eindhoven en Rotterdam een passende rolverdeling binnen dat multimodale perspectief en hoe wordt dat perspectief in die context geplaatst?

Wij verwachten van dit kabinet een multimodale mobiliteitsbenadering over de wijze waarop zij de Nederlandse behoefte aan internationale connectiviteit vorm wil geven. Welke modaliteiten worden daarbij gewogen? Welke voor- en nadelen kleven daar aan (gezondheid, impact op de leefomgeving, ruimtegebruik, financiering, etc.)? Welke locatiekeuzes spelen daarbij een rol? Op grond van welke parameters wordt dit uitgewerkt?

Integrale visie op veiligheid

Wij missen in het hoofdstuk over veiligheid de relatie met gezondheid. De huidige pandemie laat zien dat veiligheid veel breder zou moeten worden opgevat. Gezondheid maakt daar wat ons betreft onderdeel van uit, zowel i.r.t. veilig gebruik (gezondheidsvereisten aan passagiers, operationele aanpassingen, vliegverbod op landen) als i.r.t. een veilige en gezonde leefomgeving (welke normen stellen we vanuit gezondheid aan de sector).

Ook openbare veiligheid in relatie tot de bereikbaarheid van de luchthaven ontbreekt (paragraaf 6.2.1) in het hoofdstuk veiligheid terwijl dat randvoorwaardelijk moet zijn. We zagen al een autonome toename van het aantal passagiers bij een plafond van 500.000 vluchten, laat staan wat de druk gaat zijn bij 1,5% groei. En hoe ziet dit er uit in de door het kabinet gewenste 1,5 meter samenleving? Het kabinet geeft nergens aan hoe dat op een veilige manier kan en/of welke aanvullende maatregelen in de infrastructuur daar voor nodig zijn. Wat als er iets gebeurt? Hoe krijg je al die mensen daar weg? Dit

staat nog los van de ambities ten aanzien van substitutie met internationale treinen die nog een aanvullende claim op de bestaande infrastructuur leggen. Wij verwachten een heldere visie op de benodigde investeringen in het onderliggende bereikbaarheidssysteem.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft een advies uitgebracht over veilig vliegen. Daarin stelt de raad dat de randvoorwaarden nog niet op orde zijn om te groeien naar de vaak genoemde 540.000 vliegbewegingen per jaar. Daarboven op wordt in de PlanMER dit aantal in drie varianten fors overschreden. Een uitleg hoe met de veiligheid rekening wordt gehouden ontbreekt in zowel de PlanMER als de nota. Daarmee lijken de drie groei scenario's niet realistisch. Pas in hoofdstuk 8 van de PlanMER 'Leemten in kennis en monitoring en evaluatie' wordt melding gemaakt van dit rapport en dat nader onderzoek nodig is.

Wij verwachten dat zowel de luchtvaart als de luchthaven gehouden worden aan juridisch houdbare vergunningen op grond van de wet natuurbescherming (Europese HR art 6 lid 1, 2 en 3). Specifiek ten aanzien van stikstof gaan wij er van uit dat de luchtvaartsector een eventuele toename van stikstof uitstoot voor eigen rekening neemt. Wij willen dat er zo spoedig mogelijk een Luchthavenverkeersbesluit (LVB) komt om de rechtszekerheid van de omwonenden te borgen. Stikstof lijkt nu het argument om de besluitvorming uit te stellen. We pleiten er daarom voor dat het (LVB1) binnen de reeds bestaande stikstofrechten van Schiphol wordt vastgesteld.

Hinder

Het kabinet hanteert de simplistische benadering dat hinder één op één kan worden opgelost met stillere en schonere vliegtuigen. De ervaring in de afgelopen jaren laat juist zien dat die redenering niet klopt als er tegelijkertijd een toename is van het aantal vluchten. Juist deze toename in intensiteit en het gebrek aan rustmomenten bleek het grote zorgpunt in de omgeving. Hier gaat de nota niet op in.

Ook ten aanzien van de nachtvluchten lijkt de nota te kort door de bocht. Er lijkt alleen gestuurd te worden op het verminderen van het aantal nachtvluchten. Maar als de resterende vluchten worden uitgevoerd met grotere en zwaardere vliegtuigen is het maar zeer de vraag of het doel, meer rust in de nacht, daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Ook is niet helder wat de gevolgen zijn voor de belasting gedurende de dag. Er zijn ook andere opties zoals een nachtsluiting. Waarom wordt dat niet onderzocht?

In de nota wordt groei gekoppeld aan "minder hinder". Maar wat wordt daarmee bedoeld? Gaat iedereen er op vooruit of moet er per saldo minder hinder zijn? Binnen het huidige kader wordt de per saldo benadering gehanteerd. In de praktijk betekent dat verplaatsing van hinder van het ene naar het andere gebied, het zogenaamde waterbed effect. Deze effecten brengt de Minister niet in beeld. Voor de toekomst willen wij af van deze salderingsbenadering, wij willen dat niemand er op achteruit gaat. Sterker nog, er zijn gebieden die al jaren substantieel hindervermindering is toegezegd. Om het vertrouwen te herwinnen moet dat worden opgelost voordat over groei kan worden gesproken.

Het is niet duidelijk welk gebied in beschouwing wordt genomen bij de beoordeling van minder hinder. Wat de BRS betreft moeten de effecten voor een groter gebied in beeld worden gebracht dan de 48Lden

contour. Daarbij gaat het wat de BRS betreft om hinder in brede zin (geluid, gezondheid, uitstoot).

In de PlanMER wordt wel een groeimodel beschreven. In dat model wordt aangenomen dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. Vervolgens wordt een één op één relatie gelegd, 1% geluidsreductie geeft ruimte voor een groei van 1%. Deze stelling is onjuist want de decibellen schaal is logaritmisch. Eén procent reductie is minder dan één dB afname van een overvliegend vliegtuig. Een verschil van 1 dB is niet hoorbaar en zegt ook niets over het piekniveau. De hinder neemt voor de bewoners dus niet per sé af. Als daar een groei van 1% bij komt, neemt de hinder voor de bewoners alleen maar toe. Daarnaast zorgt het overvliegen van meer vliegtuigen voor minder rustmomenten. Bovendien zal door groei nog meer gebruikt worden gemaakt van secundaire banen, omdat de primaire banen op een gegeven moment aan de maximale capaciteit zitten. Het gebied waar veel overheen wordt gevlogen wordt dus ook groter. Hier wordt geen oplossing voor geboden.

Hinder is een veel complexer probleem dan in de nota wordt geschetst. Ook niet-akoestische factoren spelen een rol. Een optimale inrichting van de leefomgeving hoeft bovendien niet altijd aan te sluiten bij andere publieke belangen die we in het gebied willen realiseren. Dat maakt ruimtelijke ordening nou juist zo complex. Een sectorale zwart/wit benadering past daar niet bij. De Omgevingswet probeert daarom een instrumentarium te bieden om op een goede afgewogen manier invulling te geven aan die dynamiek met inachtneming van heldere normen ten aanzien van gezondheid, milieu en klimaat.

Het is positief dat in de Luchtvaartnota onderkend wordt dat nieuwe inzichten en technieken, zoals geluidsadaptief bouwen, bij kunnen dragen aan de verbetering van de leefkwaliteit. Dit vraagt wel om investeringen in onderzoek en innovatie en om experimenteerruimte. Wij vragen de minister hierin maximaal te faciliteren. Voor die gebieden waar ook met innovatieve technieken onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt, moet de kwaliteit van de leefomgeving en de vitaliteit van kernen op andere wijze worden geborgd. Wij vragen de minister om hiervoor voldoende middelen te reserveren in het Omgevingsfonds.

Ruimtelijke ordening

De uitwerking van de leefkwaliteit vindt volgens de nota deels via de Omgevingswet plaats. Maar de sectorale wet- en regelgeving uit de luchtvaart sluit niet aan bij het systeem van de ruimtelijke ordening (ro). Dat is nu juist het grote kritiekpunt vanuit de decentrale overheden. Het kabinet geeft niet aan hoe het beide systemen op elkaar wil laten aansluiten en wat leidend gaat zijn in de afwegingen.

Op dit moment zit er geen onderlinge wederkerigheid in de regelgeving voor de sector en de ro. Wij zijn gehouden aan een standstil uit 2003 terwijl de maatschappij continu verandert. De sector is gehouden aan een kader voor gelijkwaardigheid dat zo ruim is vastgesteld dat ze op grond daarvan kunnen blijven groeien zonder dat daar bescherming voor de omgeving tegenover staat. Gebaseerd op dosis effectrelaties uit 2002, nog van voor de aanleg van de Polderbaan.

Het kabinet stelt dat "De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden voor groei vanuit publieke belangen. De capaciteit in de lucht en op de grond is de uitkomst daarvan." Dat klinkt als een stap in de goede richting. Maar in het kader van de cumulatie van geluid die wij vanuit de aanvullingsregeling omgevingswet moeten gaan toepassen geeft dat een zorgelijk beeld voor de generieke kwalificatie van de leefkwaliteit in de Schipholregio, zie het kaartje in bijlage 1. Wij kunnen dat niet rijmen met het geschetste groeiperspectief voor de sector in deze nota. Of bedoelt het kabinet dat luchtvaart leidend is in de keuzes van de NOVI en daarmee de ro tot ver buiten de 48 Lden op slot staat?

Ook wordt nergens ingegaan op de weging in relatie tot andere belangen uit de NOVI waaronder de verstedelijkingsopgave en de energietransitie. Zo legt de luchtvaart wet- en regelgeving een grote ruimtelijke claim die, naast milieucontouren ook hoogtebeperkingen, radardekking en lichtvervuiling betreft. Dergelijke claims worden nu eenzijdig vanuit de luchtvaart vastgesteld. Ze worden nergens gewogen tegen andere publieke belangen.

Er ligt al jaren een planologische reservering voor de Tweede Kaagbaan. Ook nu schuift de besluitvorming hierover weer door. Deze ruimtelijke reservering gaat ten koste van ontwikkelingen op de grond, zoals het verzorgen van een robuust energiesysteem waar in de Schipholregio veel urgentie voor is. Het nodeloos overeind houden van een ruimtelijke reservering is ruimtelijk suboptimaal.

In de directe omgeving rond de luchthaven zijn er gebieden waar (streng) ruimtelijke beperkingen vanwege Schiphol gelden en waar geen mitigerende maatregelen meer mogelijk zijn. Aandacht is nodig om verloedering en verpaupering van gebieden die als gevolg van de beperkingen ongebruikt blijven liggen (bv. lege kassen), te voorkomen. Daar waar bijvoorbeeld oorspronkelijke bedrijvigheid is gestaakt en de ruimtelijke beperkingen in de weg staan aan nieuwe toekomstbestendige ontwikkelperspectieven, zijn investeringen nodig om de leefbaarheid te waarborgen. In de nota worden twee instrumenten aangestipt: maatwerk en het omgevingsfonds. Het is echter niet duidelijk of dit voldoende antwoord biedt voor de geschetste problematiek en op welke termijn.

Verduurzaming

De nota beschrijft drie sporen om verduurzaming van de luchtvaart te bereiken: duurzamer vliegen, compenseren CO₂-uitstoot in andere sectoren en alternatieven via substitutie. Het is niet duidelijk wat de bijdrage van de afzonderlijke maatregelen zal zijn. Daarnaast mist een volledige onderbouwing voor elk van deze maatregelen, waarbij het bepalen van tickets of kerosine ook als meetbaar en afrekenbaar doel gesteld kan worden. De nota geeft wel helder aan wat de doelen voor de luchtvaart moeten zijn in 2030, 2050 en 2070 maar die zijn minder ambitieus dan voor andere sectoren volgens het klimaatakkoord; in 2050 zelfs tien keer meer uitstoot van CO₂. Dit roept de vraag op waarom het beleid in de nota zo afwijkt van het klimaatakkoord. Dat strookt niet bij de insteek om luchtvaart als een gewone sector of vervoersvorm te bezien.

Economie en werkgelegenheid

Wij onderschrijven de keuze om voorrang te geven aan luchtvaart met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie en

werkgelegenheid. Waarbij wij uitdrukkelijk aandacht vragen voor vracht. Een instrumentarium om hierop te sturen ontbreekt nog steeds.

Wij roepen de minister op om de huidige crisis te gebruiken om de transitie naar een duurzame, toekomstbestendige luchtvaart te versnellen. Maak daarom snel werk van het beleidskader voor netwerkqualiteit en een adequaat sturingsinstrumentarium om de gewenste selectiviteit eindelijk in de praktijk te brengen. Zet vol in op innovatie en kijk daarbij ook naar onderwijs en arbeidsmarkt.

Governance

Ook het hoofdstuk governance lijkt los te staan van de structuren die vanuit andere beleidsvelden al zijn ingericht. Het kabinet blijft vasthouden aan een aparte institutionele ordening in de wet luchtvaart. Binnen het huis van Thorbecke, de Omgevingswet en de Awb zijn de bevoegdheden en participatiemogelijkheden van belanghebbenden wettelijk verankerd. Daar lijkt deze sectorale benadering dwars doorheen te kruisen. Dat gebrek aan samenhang lijkt ook haaks te staan op de wens van het kabinet om de luchtvaartsector en de luchthavens geen status aparte meer te willen geven.

Wij onderschrijven het belang van brede maatschappelijke participatie en consultatie op wetgevingstrajecten, dus ook die rond de luchtvaart. Maar dat staat los van de behoefte aan interbestuurlijke afstemming. Nu lijkt de discussie over de participatiestructuur de aandacht af te leiden van de essentie: een collegiaal gesprek over ambities, keuzes en implicaties vanuit onze gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het algemeen belang, elk vanuit zijn eigen rol en bevoegdheden.

Tot slot,

De LVN en de PlanMER stippen veel aan maar laten vrijwel alle vragen onbeantwoord. Illustratief is de voorkeursstrategie (hoofdstuk 4, voorkeursstrategie, pagina 49 in de PlanMER) daarin staan opsommingen van belangrijkste besluiten. Pas als deze besluiten zijn genomen, kan deze voorkeursstrategie worden uitgevoerd. Maar er moet nog wel erg veel worden onderzocht en besloten. De planning daarvoor ontbreekt.

Is dit hoopvol of is dit zorgwekkend? Dat laten we aan de Kamer om te beoordelen. Met deze zienswijze geven wij aan welke knelpunten wij ervaren en de zorg die deze sectorale insteek van de LVN bij ons oproept. De luchtvaartnota kan in zijn huidige vorm niet op regionaal draagvlak rekenen. We vragen u om de huidige crisis aan te grijpen om de komende twee jaar samen met de regio te komen tot een set uitvoeringsafspraken voor de komende tien jaar.

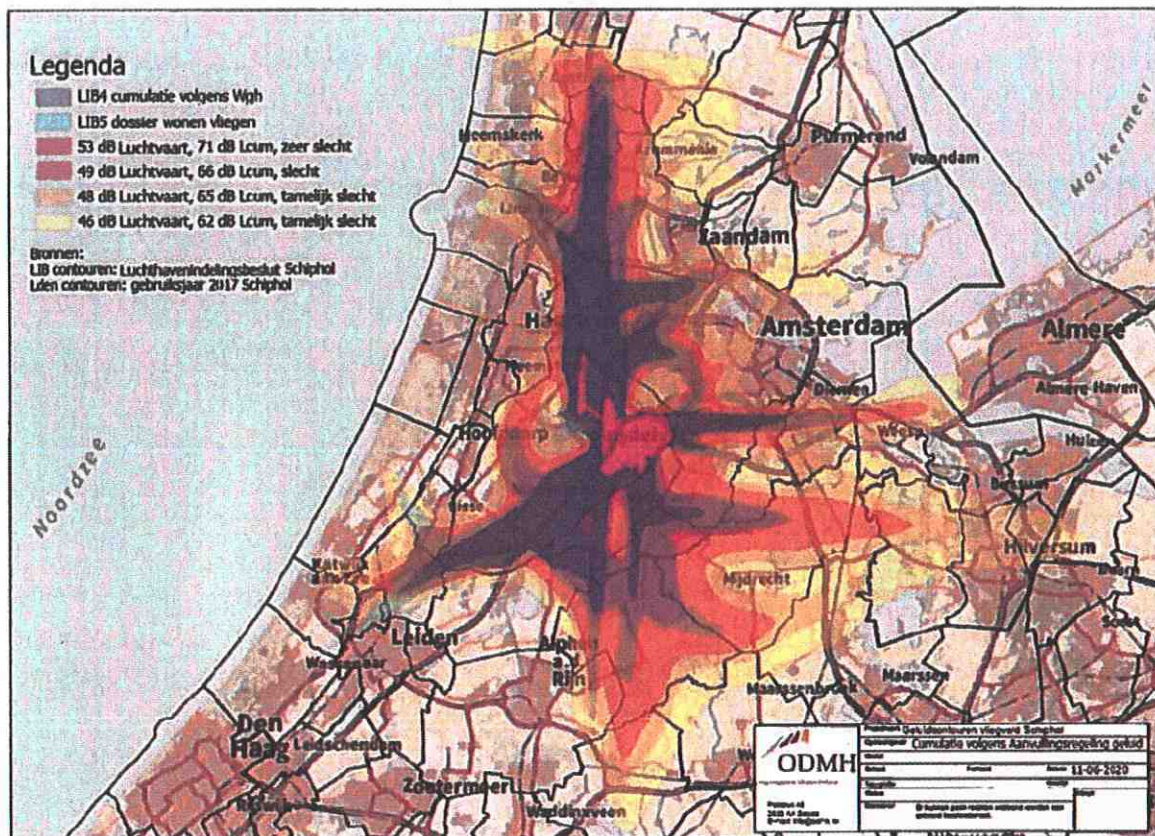
Hoorachtend, namens alle leden van de BRS.

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

1 bijlage

Bijlage 1

Kaartje van de leefkwaliteit conform de cumulatieregels uit de aanvullingsregeling omgevingsrecht.





Milieu front Eijsden

Zienswijze van de Stichting Milieu front Eijsden (verder te noemen MfE) op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050

Nadat de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050 (verder te noemen: de nota) is gepubliceerd, kwam er een storm van kritiek: belangen die weliswaar in de nota worden benoemd, worden op geen enkele manier beschermd:

- Er wordt niets gedaan om (de groei van) de luchtvaart te beperken;
- De luchtvaart is niet duurzaam: gevolg van de nota is dat de CO₂-uitstoot enorm zal stijgen.

Kritiek hierop is onder meer verwoord in de Zienswijze van de Alliantie tegen uitbreiding van MAA, bij welke kritiek wij ons aansluiten.

In aanvulling hierop wordt hier gewezen op een aspect dat in de nota gemakshalve wordt overgeslagen: de gevolgen in Nederland van het vliegverkeer van en naar luchthavens buiten Nederland.

Want de in de nota genoemde Luchthavens in de regio zijn niet hetzelfde als de Regionale luchthavens. Hoewel in de nota nota bene 30 jaar vooruit in de tijd wordt gekeken, blijft het zicht op de ruimte beperkt tot louter de luchtvaart voor zover deze in Nederland landt of opstijgt. (En dan nog voornamelijk tot Schiphol/Lelystad, Nederland is toch echt groter!)

Maar in onze regio ligt niet alleen de luchthaven Maastricht Aachen Airport: op relatief korte afstand bevinden zich Liège Airport, Charleroi Airport, Köln-Bonn Airport, Düsseldorf International Airport, Weeze Airport, Eindhoven Airport en Brussels Airport. En luchtverkeer bestemd voor en vanuit Zuid-Limburg vindt veelvuldig via deze luchthavens plaats. Enige ambitie om tot onderlinge afstemming en voorkoming van overlap van activiteiten van deze Regionale luchthavens over te gaan, en zo een winst voor het milieu te behalen, ontbreekt in de nota.

Er is nog een reden om Regionale luchthavens bij de nota te betrekken, wat MfE betreft in het bijzonder Liège Airport. In het Luchtruimwijzigingsbesluit van 27 juni 2013 ter bevordering van de vliegveiligheid op Maastricht Aachen Airport, is ingaande april 2013 een deel van het Nederlandse luchtruim gedelegeerd aan de Belgische luchtverkeersleiding ten behoeve van het vliegveld Liège Airport. Direct na deze luchtruimdelegatie ontstond er in onze gemeente een aanzienlijke vliegtuigoverlast, omdat van de delegatie misbruik werd gemaakt door in afwijking van de tot dan toe gangbare procedures van de ene dag op de

andere veel van het vliegverkeer van en naar Luik over Eijsden en het Heuvelland te leiden.

De afgelopen jaren heeft MfE door acties, procedures, klachten etc. onophoudelijk aandacht gevraagd voor de situatie die in Eijsden in april 2013 is ontstaan. Probleem daarbij is, dat Nederlandse autoriteiten als gevolg van de delegatie geen bevoegdheid meer hebben over het luchtruim boven Eijsden, en de overlast alleen door overleg met en medewerking van Belgische autoriteiten kan worden beperkt. De uitkomst van dat overleg kan tot nu toe helaas slechts als dik onvoldoende worden aangemerkt, ondanks herhaalde toezeggingen tot verbetering is de situatie in het luchtruim boven Eijsden nog steeds niet naar die van voor april 2013 teruggekeerd, terwijl we inmiddels al **meer dan 7 jaar** verder zijn. Gewenst is echter een oplossing die verder gaat en waarbij de gezondheid en welzijn van de burger voorop staat. Het conformeren aan de geluidsnormen zoals door de WHO vastgesteld is hierbij uitgangspunt evenals het beperken van ultra-fijnstofemissie. Er moeten met België duidelijke afspraken gemaakt worden die nauwgezet te handhaven en te sanctioneren zijn.

Dat de in Eijsden ondervonden vliegtuigoverlast substantieel is blijkt uit de uitspraak van 13-01-2020 van de Rechtbank Limburg, waarin een waardevermindering als gevolg van de vliegtuigoverlast voor onroerend goed gelegen in Eijsden is vastgesteld, reden waarom door de overheid tot nadeelcompensatie moet worden overgegaan. Maar een dergelijke compensatie lost het probleem niet op: de vliegtuigoverlast blijft.

Conclusie is, dat de nota zich ten onrechte territoriaal heeft beperkt, en zich niet met al het vliegverkeer boven Nederland heeft beziggehouden, en de regio ten onrechte beperkt tot de regio in Nederland. De Europese gedachte is aan de nota niet besteed.

Met vriendelijke groet,
Bestuur Stichting Milieu front Eijsden
Namens deze,

EIJSDEN

www.milieufronteijsden.nl



Gemeente Heerde



Aan:

De minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp: Zienswijze ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Noord-Veluwe, 7 juli 2020

Geachte

Met deze zienswijze reageren wij op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, zoals die gepubliceerd is op 15 mei 2020.

De ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 (vanaf nu: de nota) is een bepalend document waarin het Rijk haar ambities en doelen voor de luchtvaart voor korte en lange termijn duidelijk maakt. Wij hebben in de beoordeling gekeken in hoeverre de nota aansluit op ander ruimtelijk (rijks)beleid en of het de juiste antwoorden geeft op de grote uitdagingen waar Nederland voor staat in de komende decennia.

Kernboodschap

Onze conclusie is dat het basisuitgangspunt van de nota niet dienend is aan de beleidsdoelstellingen van Rijk, provincies en gemeenten voor duurzaamheid en volksgezondheid. Het uitgangspunt is het faciliteren van groei van de luchtvaart, ondanks het feit dat dit aantoonbaar strijdig is met de doelstellingen voor een gezonde leefomgeving, klimaat en natuur. In alle gepresenteerde scenario's wordt uitgegaan van het bieden van groeiruimte aan de luchtvaart, zonder dat wordt aangetoond welke maatschappelijk meerwaarde en urgentie dit heeft. Met de keuze voor groei wordt naar onze mening het oude denken (*groeien is noodzaak – kwantiteit boven kwaliteit*) voortgezet en is er geen balans tussen voordelen en nadelen van luchtvaart voor de samenleving.

De gemeenten Elburg, Hattem, Heerde en Oldebroek zetten duurzaamheid en een gezonde leefomgeving centraal in beleid en uitvoering. Dit doen wij in het belang van onze inwoners. Wij zien in de voorliggende nota deze prioriteiten niet terug. Wij doen dan ook een dringend beroep op u om, in de definitieve versie van de Luchtvaartnota, de bovenstaande elementen wel volwaardig mee te nemen in de beleidsafweging.

Robuuste sector

De coronapandemie heeft de kwetsbaarheid van de samenleving, maar ook van de luchtvaartsector zichtbaar gemaakt. De groeiervachting is omgeslagen in krimp en de sector is afhankelijk van overheidssteun. Wij vinden dat de nota moet inzetten op het realiseren van een robuuste sector in een duurzame en toekomstbestendige samenleving. Een sector die een maatschappelijke rol vervult, dienstbaar is aan de samenleving en in tijden van crisis tegenslag kan incasseren. De coronacrisis heeft ons geleerd dat verplaatsen in veel gevallen niet noodzakelijk is. Digitale overlegvormen geven volop mogelijkheden voor reductie van het vliegverkeer. Wij zijn van mening dat de lessen van de coronacrisis moeten worden meegenomen in de toekomstvisie voor de luchtvaart. Serieus inzetten

op robuustheid, duurzaamheid en leefbaarheid is een logischer en verstandiger koers dan de klassieke focus op groei.

Gelijk speelveld

Op verschillende onderdelen constateren wij dat er verschil zit in de benadering van de luchtvaartsector ten opzichte van de rest van het bedrijfsleven/de samenleving. Het meest opvallende hierin is de doelstelling voor CO₂-reductie die voor luchtvaart op tal van punten ver achterblijft bij die van andere sectoren. Hetzelfde geldt voor belastingen en accijnzen waarvan de luchtvaart op belangrijke onderdelen gevrijwaard is. Tenslotte wordt van andere bedrijven, overheden en particulieren maximale inspanning gevraagd om de doelstellingen van de reductie van broeikasgassen en stikstof te halen. Het is niet uit te leggen aan de samenleving dat deze zaken voor de luchtvaart niet gelden. Deze uitzonderingspositie is ons inziens onwenselijk en onhoudbaar.

Niet alles kan

Vliegen lijkt nu de makkelijkste en goedkoopste manier van reizen op de middellange en lange afstand. Het kent echter wel hoge maatschappelijke kosten in de vorm van schade voor leefomgeving, natuur en klimaat. Deze kosten worden in het huidige systeem niet (voldoende) meegewogen. Dit zou in deze nota wel een plek moeten krijgen. De in de nota geschetste internationale vraagontwikkeling in de luchtvaart staat in geen enkele verhouding tot de uitdagingen die klimaatverandering met zich meebrengt. Verbetering van duurzaamheid en leefklimaat kan op korte en middellange termijn alleen worden gerealiseerd bij een afname van het aantal vliegbewegingen.

Integraal vervoersysteem

Vliegen zou, zolang het niet duurzaam is, geen startpunt van reizen en transport moeten zijn. Het zou alleen moeten worden ingezet waar duurzame(r) alternatieven ontbreken. De ontwikkeling van deze alternatieven, zoals snelle treinverbindingen, innovatieve wijzen van vervoer en digitaal werken, zou veel meer aandacht moeten krijgen in de nota. Ook kan door intensieve samenwerking met omliggende landen een duurzaam Europees vervoernetwerk worden opgezet waarmee de hubfunctie van Schiphol minder noodzakelijk wordt. De nota zet nu nog volledig in op de concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van bijvoorbeeld Frankfurt, Parijs en Londen. Er wordt daarmee vastgehouden aan een vliegveld dat qua schaal Nederland overstijgt. Dit heeft consequenties voor de omgevingswaarden in Nederland. Ook een heroriëntatie op het vliegverkeer voor toerisme is een element dat van belang is bij het verdelen van de schaarste. Te lage prijzen en onvoldoende doorrekening van schade door milieubelasting zijn hierbij zaken die moeten worden aangepakt en geplaatst in het perspectief van een goede en gezonde leefomgeving.

Innovatie-optimisme

In de nota wordt voorgesorteerd op toekomstige innovaties die de luchtvaart schoner en stiller moeten gaan maken. Los van de discussie over de ambitie is het allerm minst zeker of deze verbeteringen daadwerkelijk worden behaald. Onderzoek van de universiteit van Delft heeft duidelijk gemaakt dat innovatie slechts een gering gedeelte van de gevolgen voor de leefomgeving kan compenseren. Ook is de inzet van biobrandstof om het vliegverkeer duurzamer te maken met onzekerheden omgeven. Tenslotte duurt het lang om innovaties in de luchtvaart in te voeren. De systematiek die in de nota wordt voorgesteld is vergelijkbaar met de PAS-regeling waarvan bleek dat deze strijdig is met (Europese) regelgeving. Het is van belang om eerst maatregelen te nemen en positieve resultaten te boeken. Daarna ontstaat pas zicht op eventuele ontwikkelruimte. De keuze voor een optimistisch scenario is daarom risicovol en onverstandig. Een realistisch scenario met meer zekerheden over haalbaarheid van effecten past beter in deze situatie. Zelfs als dit tot krimp van de sector leidt.

Ontwikkelruimte

Er kan naar onze mening pas ontwikkelruimte worden geboden aan de luchtvaart op het moment dat de noodzakelijke reductie van broeikasgassen en stikstof is behaald en omgevingswaarden voor

o.a. geluid en ultrafijnstof voldoen aan internationaal geldende normen. Afname van hinder en uitstoot kan dus niet zondermeer worden ingezet voor het geven van ontwikkelruimte.

Concreet en meetbaar

De nota biedt nauwelijks aanknopingspunten om omgevingseffecten goed te kunnen wegen. De nota beperkt zich nu alleen tot het geven van het eindbeeld dat wordt nagestreefd zonder dat dit verder wordt ingevuld en gekwantificeerd. Een gedetailleerd tijdpad met realistische tussendoelen om de verduurzaming en verbetering van de leefomgeving daadwerkelijk te realiseren ontbreekt in onze ogen. Verder hechten wij belang aan volledige monitoring van het effect van luchtvaart op de leefomgeving. Hierbij moeten ook emissies van geluid en stoffen op hoogte boven de 3.000 voet (stikstof, ultrafijnstof) en 6.000 voet (geluid) worden meegenomen. Ook moet niet alleen gekeken worden naar de omgeving van luchthavens, maar naar het totale grondgebied van Nederland. Het is vervolgens van belang om de gemeten waarden af te zetten tegen de doelstellingen van een goed woon- en leefklimaat voor mens, dier en plant en bij negatieve afwijkingen hieraan consequenties te verbinden.

Gevolgen voor natuur en biodiversiteit

Luchtvaart veroorzaakt schade aan natuur en biodiversiteit. Met de in de nota vrijgegeven groei zal deze schade alleen maar toenemen, terwijl soorten en ecosystemen in veel gevallen al kwetsbaar zijn en verbetering van waarden (zoals bijvoorbeeld stikstof) noodzakelijk is voor instandhouding. Het bijmengen van biobrandstof verhoogt het risico op gebruik van biobrandstof uit landbouwgewassen met bijbehorende negatieve effecten op o.a. de biodiversiteit in die gebieden.

Tot slot

Wij vragen u de definitieve Luchtvaartnota zo te formuleren dat de emissies van onder meer broeikasgassen, ultrafijnstof, geluid, stikstof en andere negatieve effecten van de luchtvaart in Nederland binnen de grenzen blijven van wat verantwoord is voor klimaat, mens en natuur. Dit vragen wij u vanuit het belang van onze inwoners.

Met vriendelijke groet,

De colleges van B&W van Elburg, Oldebroek, Hattem en Heerde.



**gemeente
Schiedam**

gemeente Schiedam
team Ruimtelijke
Ontwikkeling & Beleid

Stadskantoor, Stadserf 1
Postbus 1501
3100 EA Schiedam

14 010
schiedam.nl

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat
P/a site Platformparticipatie, Directie Participatie
www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/luchtvaartnota/nrd

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum
74813313	20UIT06319	15 juli 2020

Uw brief van	Doorkiesnummer	E-mail
9 juli 2020		

Onderwerp

Definitieve zienswijze gemeente Schiedam Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en PlanMER LVN

Geachte :

Hierbij zenden wij u de definitieve zienswijze van de gemeente Schiedam op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en PlanMER LVN. Deze zienswijze vervangt onze eerder ingediende pro-forma zienswijze (20BIJ00682) van 8 juli 2020.

Wij verzoeken u onze zienswijze te betrekken in de verdere besluitvorming ten aanzien van de Luchtvaartnota 2020-2050.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Schiedam,
de secretaris. de burgemeester.



Definitieve Zienswijze gemeente Schiedam

Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en PlanMer LVN d.d. 15 juli 2020

Nr.	Onderwerp en pagina	Opmerking gemeente Schiedam
1.	Eigen geluidruimte maatschappelijk verkeer Pag. 15, 16, 47	De nota vermeldt: <i>"Vanwege het maatschappelijke belang (nationale veiligheid) wordt voor spoedeisende hulpverlening en politietaken een aparte gebruikruimte in luchthavenbesluiten gecreëerd. Het apart zetten van deze gebruikruimte leidt niet tot het vergroten van de gebruikruimte voor groot commercieel verkeer op luchthavens."</i> Reactie: Ons is onduidelijk welke gebruikruimte voor groot commercieel verkeer hier wordt bedoeld. Momenteel gebruikt het maatschappelijk verkeer op RTHA ca. 20% van de geluidruimte. Vraag is nu welke gebruikruimte voor groot verkeer in de nota wordt bedoeld: de huidige 80% van de vigerende geluidruimte (gebruiksjaar november 2018 tot en met oktober 2019) óf de geluidruimte van het Omzettingsbesluit 2013 (bijna 100% van de vigerende geluidruimte). Dit laatste zou een feitelijke groei voor groot commercieel verkeer op RTHA betekenen van 20%. Wij wijzen u er op dat in de regio geen draagvlak is voor groei van RTHA¹. Wij kunnen instemmen met een separate geluidruimte voor het maatschappelijk helikopter verkeer, maar dit mag niet leiden tot extra geluidruimte voor de commerciële luchtvaart.
2.	Ontwikkeling regionale luchthavens in lijn met de regio Pag. 11, 27, 47, 71, 74, 76	De nota geeft aan dat: <i>"Regionale luchthavens zijn, met uitzondering van Lelystad Airport die als overloopluchthaven fungeert, belangrijk voor de bereikbaarheid van regio's. Regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen in lijn met de regio's waarin ze liggen. De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens zijn immers verbonden aan hun regio. De luchthaven moet regionaal verankerd zijn en passen binnen de regels voor ruimtelijke ordening en milieu. Betrokkenheid van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar. De regionale luchthavens willen samen met Schiphol intensiever samenwerken en pleiten voor een systeembenadering. Met een systeembenadering kunnen de luchthavens de beschikbare capaciteit optimaal benutten."</i>

¹ Advies over draagvlak Rotterdam The Hague Airport, , 24 februari 2017 en 'Bouwen met nieuwe energie, Bestuurs- en Beleidsakkoord 2018 – 2022' gemeente Schiedam

		<i>Daarbij moet aandacht zijn voor elkaars kansen en specialismen zoals drones, elektrisch vliegen, vliegscholen, parachutespringen enzovoort."</i> Reactie: Wij onderschrijven de ambitie van het rijk dat de ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen en dat alle partijen hierbij betrokken moeten worden. Anderzijds stellen wij u de vraag hoe regionaal een luchthaven als RTHA is, gelegen in de directe omgeving van Schiphol (zie ook zienswijze 9). Daarnaast is het de vraag in hoeverre een regionale luchthaven als RTHA zich moet kunnen ontwikkelen in een sterk verstedelijkte omgeving met veel omwonenden en de hieruit volgende negatieve effecten op de gezondheid. Ook worden de aanzienlijke verstedelijkingsopgaven (zie ook zienswijze 3) door verdere ontwikkeling van RTHA beperkt. In de luchtvaartnota ontbreekt een belangenafweging ten aanzien van deze conflicterende belangen.
3.	Ruimtebehoefte luchtvaart en andere opgaven zoals wonen en energietransitie Pag. 7, 10, 15, 18, 24, 25, 54	De nota vermeldt: <i>"De luchtvaart is niet meer de enige luchttruimtegebruiker. De komst van hoge windturbines, windparken en hoogbouw vergt goede ruimtelijke inpassing voor de veiligheid van het luchtverkeer en de apparatuur van de luchtverkeersleiding.</i> <i>De Rijksoverheid verkent samen met regionale overheden of er maatwerk mogelijk is binnen de systematiek van de Omgevingswet. Met stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen kan bijvoorbeeld de geluidsbelasting op de gevel en de slaapvertrekken, worden verminderd. Gemeenten moeten hun bestemmingsplannen rond luchthavens afstemmen op de beperkingen voor het borgen van de veiligheid voor het luchtverkeer en de omgeving van luchthavens."</i> Reactie: Wij onderschrijven het belang van het borgen van veiligheid rond luchthavens. Voor wat betreft de ontwikkeling van woningbouw zijn wij van mening dat het borgen van een goed leefklimaat van belang is en dat er niet gebouwd wordt binnen de 35 Ke-contour. Wij wijzen u er voorts op dat, om te voldoen aan de enorme woningbouwopgaven van deze regio er meerdere woningbouwontwikkelingen zijn, ook binnen de 20 Ke-contour, waarbij goed maatwerk wordt geleverd voor wat betreft de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing. De enorme woningbouwopgave, zowel landelijk als in onze

		regio (250.000 woningen in de regio Rotterdam en Den Haag, waarvan zo'n 6000 in Schiedam) en de wens om dit zoveel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren, leidt tot meer en hogere bebouwing. Wij hechten waarde aan de vliegveiligheid, maar vragen ook ruimte en maatwerk voor hoogbouw indien sprake is van een binnenstedelijke verdichting op afstand van de aanvlieg- en vertrekroutes naar de luchthaven indien geen sprake is van een significante en realistische invloed op de vliegveiligheid. De verstedelijkingsopgave in Schiedam mag niet beperkt worden vanwege groei van de luchtvaart en dan met name van RTHA.
4.	Relatie Luchtvaartnota en Aanvullingsregeling Geluid (onderdeel van de Omgevingswet) Pag. 45, 54 en 55	De nota zet in op het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens: <i>“Waar de geluidsbelasting te hoog is, zoals onder de vliegroutes, wordt niet gebouwd. Voor gebieden buiten de routes waar de geluidbelasting lager is, worden de mogelijkheden verruimd door geluidsadaptief te bouwen. Zo wordt luchtvaart en woningbouw beter met elkaar in balans gebracht.”</i> Hierbij zal het instrumentarium van de Omgevingswet worden ingezet. Reactie Ten eerste vraagt de zinsnede “niet bouwen onder de vliegroutes” om een nadere definitie. Vliegroutes (SID) lopen immers veel verder dan bijvoorbeeld 35 Ke contour of 56 Lden contour. Daarnaast wordt in de aanvullingsregeling geluid (onderdeel van de Omgevingswet) een nieuwe regeling geïntroduceerd voor cumulatie. De hindergewogen bijdrage voor luchtvaart is bij deze nieuwe rekenregels veel strenger dan onder het oude regime van de Wet Geluidhinder. Hierdoor krijgt het bevoegd gezag bij woningbouwplannen een veel zwaardere motivatieplicht en wordt het veel moeilijker om te beargumenteren dat de geluidsbelasting aanvaardbaar is. Daarnaast betekent dit voor Schiedam dat er voor grote gebieden sprake zal zijn van een geluidniveau met de kwalificaties ‘tamelijk slecht’, ‘slecht’ tot ‘zeer slecht’, hetgeen gevolgen heeft voor onze verstedelijkingsopgave. Bovengenoemde insteek van de nota in relatie met het Aanvullingsregeling Geluid Omgevingswet valt dan ook niet te rijmen met deze verstedelijkingsopgaven. Het rijksbeleid in deze niet consequent.

5.	Voorbereiding nieuw luchthavenbesluit Pag. 46	<i>“De Rijksoverheid verwacht van de burgerluchthavens dat zij in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit, met de belanghebbenden in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen. Ze moeten rekening houden met de ambities van de Rijksoverheid en de ruimte voor groei binnen het geldende luchthavenbesluit. Na deze regionale verkenning beslist de Rijksoverheid over de verdere ontwikkeling van de luchthavens.”</i> Reactie: Bovenstaande passage over ‘rekening houden met de ruimte voor groei binnen het geldende luchthavenbesluit’ verontrust ons zeer. De uitgangspunten van het Omzettingsbesluit RTHA van 2013 is namelijk niet meer actueel en niet te vergelijken met de situatie van 2020. In de huidige situatie is er namelijk sprake van maatschappelijk verkeer, dat een flink deel van de geluidsruimte, die bedoeld was voor het groot commercieel verkeer, gebruikt. Nu in de Luchtvaartnota is aangegeven dat het maatschappelijk verkeer een eigen geluidsruimte zal krijgen, mag dit niet tot consequentie hebben dat de gehele geluidsruimte van de geldende Omzettingsregeling als uitgangspunt wordt gehanteerd voor het groot commercieel verkeer. Dat zou namelijk een enorme groei van het commerciële verkeer betekenen. (zie ook hiervoor onder 1)
6.	Hinderbeperkende maatregelen Pag. 45, 46, 48, 50, 52, 54, 68 76, 77, 100 en PlanMER 15 Onderzoek indicatoren hinder WHO-advies	In de nota worden onderstaande hinderbeperkende maatregelen genoemd. Wij ondersteunen het grote belang van het nemen van deze maatregelen en merken per maatregel nog het volgende op: 1. <i>Er wordt onderzoek gedaan naar aanvullende indicatoren die de hinder kunnen verklaren, zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en rustmomenten voor toekomstige geluidsbeleid voor de burgerluchtvaart.</i> Reactie: Dit onderzoek ondersteunen wij. 2. <i>Het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) wordt meegenomen. De WHO adviseert geluidswaarden van 45 dB Lden en 40 dB Lnight voor de nacht. Volgens de WHO zijn passende maatregelen nodig voor gebieden boven deze advieswaarden. Volgens het RIVM is de Lden (niveau dag-avond-nacht) een goede maat om geluidsbelasting uit te drukken en de relatie met</i>

		<i>ernstige hinder te beschrijven.</i> Reactie: Wij zijn van mening dat naast Lden ook Lnight van belang is.
	Lokale maatregelen	<i>3. De nota onderstreept het belang van lokale maatregelen om ernstige geluidshinder te beperken als ook dat de luchtvaartsector hier als veroorzaker primair voor verantwoordelijk is.</i> Reactie: Wij onderschrijven het principe van 'de vervuiler betaalt'.
	Afspraken CO2	<i>4. De luchthavens moeten afspraken maken over de reductie van CO2 en dat bij toekomstige luchthavenbesluiten de Rijksoverheid bekijkt of en hoe handhaafbare sturing op CO2 en andere uitstoot mogelijk is.</i> Reactie: Wij ondersteunen deze maatregel.
	Grenswaarden	<i>5. De keuze van het Rijk om te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat (in plaats van aantallen vliegtuigen).</i> Reactie: Wij zijn van mening dat de vermindering van geluidbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen niet (alleen) ten goede moet komen aan de luchtvaart, maar ook ten goede moet komen aan de omgeving. Voor luchtkwaliteit zijn er immers geen veilige grenswaarden, er geldt altijd "minder is beter". Een grenswaarde is star draagt niet bij aan de doelstelling van de nota van afname van negatieve gezondheidseffecten.
	Nachtvluchten	<i>6. Het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur vermindert en dat deze vluchten niet mogen verschuiven naar de randen van de nacht tussen 22.00-23.00 uur en 7.00-8.00 uur.</i> Reactie: Wij vinden het zeer verontrustend dat vermeld wordt dat het aantal nachtvluchten op Schiphol moet afnemen en dat onderzoek gedaan wordt naar gedeeltelijke nachtsluiting (als voorwaarde voor toekomstige groei van Schiphol) en dat tegelijkertijd hieraan wordt toegevoegd dat Rotterdam The Hague Airport de uitwijkplek blijft voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen. Aangezien RTHA 24/7 geopend is en dus blijft, kan bovenstaande betekenen dat het aantal nachtvluchten van Schiphol dat uit zal wijken naar RTHA zal toenemen hetgeen ten koste gaat van de nachtrust van omwonenden van RTHA. Wij

	Grondgebonden activiteiten emissie loos	verzoeken u aan te geven hoe u concreet om wilt gaan met de nachtvluchten op Schiphol in relatie tot RTHA. Toename van het aantal nachtvluchten bij RTHA door afname van het aantal nachtvluchten op Schiphol om groei op Schiphol mogelijk te maken, is voor ons in ieder geval onacceptabel. Ook voor RTHA verzoeken wij u het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur (sterk) te verminderen, waarbij deze vluchten niet mogen verschuiven naar de randen van de nacht tussen 22.00-23.00 uur en 7.00-8.00 uur. <i>7. De grondgebonden activiteiten op regionale luchthavens zijn in 2030 emissie loos. Elektrisch taxiën moet dan de standaardprocedure zijn.</i> Reactie: Wij ondersteunen deze maatregel. Wij merken wel op dat de bijdrage van grondgebonden activiteiten beperkt is ten opzichte van de totale uitstoot van de luchtvaartsector als geheel. <i>8. De luchtvaartsector moet bijdragen aan de reductie van de uitstoot van stikstof, ook al draagt de luchtvaart van tussen de 0,73% en 1,1% bij aan de totale stikstofdepositie in Nederland.</i> Reactie: Wij merken op dat dit landelijke percentage niets zegt over de lokale impact nabij luchthavens. Daarnaast is het de vraag of deze doelstelling op korte termijn realistisch is aangezien innovaties veel tijd kosten. Verder kunnen wij ons niet vinden in de stelling van het rijk dat 'Doordat verwacht wordt dat de achtergrondconcentraties van NOx en fijnstof in de toekomst zullen dalen de verwachting is dat de luchtkwaliteit ook in de omgeving van luchthavens zal verbeteren, zelfs als de uitstoot van de luchtvaart meer NOx en fijnstof zou uitstoten'. Dit impliceert dat extra emissie door de luchtvaart acceptabel zou zijn als de emissie vanuit andere sectoren vermindert. Daarnaast heeft de nota het enerzijds over "groei verdienen" en over "afname negatieve gezondheidseffecten", terwijl bovenstaande suggereert dat de luchtvaart ook meer zou mogen uitstoten en dus meer negatieve gezondheidseffecten zou mogen veroorzaken. Dit is met elkaar in tegenspraak, en wij kunnen ons hierin niet vinden. <i>"Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof (resultaten worden in 2021 verwacht). Het Rijk heeft de</i>
	Reductie uitstoot (Ultra)fijnstof	

		<i>Gezondheidsraad om advies gevraagd om te komen tot generiek beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, niet alleen voor luchtvaart.</i> <i>Op basis van het RIVM-onderzoek besluit de Rijksoverheid in overleg met andere partijen over toekomstig beleid voor ultrafijnstof. Dit beleid moet aansluiten bij het doel van het Schone luchtakkoord uit januari 2020: 50% gezondheidswinst afkomstig van binnenlandse bronnen in 2030 ten opzichte van 2016. Vanwege de klimaatdoelstelling zet het Rijk in op benutten en ontwikkelen van duurzame brandstoffen en efficiënte vliegtuigmotoren. Aandachtspunt is dat die ontwikkeling niet moet leiden tot meer uitstoot van ultrafijnstof en stikstof.</i> <i>Als tussentijdse aanpak wil het Rijk dat luchthavens een actieplan uitwerken om de uitstoot van ultrafijnstof te verminderen op het luchthaventerrein zelf. Schiphol heeft al zo'n actieplan opgesteld. Schiphol vergroot de kennis over ultrafijnstof onder andere met een onderzoek op de luchthaven. Bijvoorbeeld met maatregelen zoals elektrisch taxiën wordt ultrafijnstof gereduceerd. Dat draagt ook bij aan de beperking van emissies van CO2 en NOx.</i> Reactie: Wij ondersteunen deze maatregel, al benadrukken wij dat de innovatieve ontwikkelingen en reductie van de ene emissie niet moet leiden tot groei van de andere emissie (zoals de reductie van de NOx-emissie, die vaak gepaard gaat met toename van de CO2-emissie, en omgekeerd).
7.	Aandacht voor de regio en het verbeteren van de samenwerking en participatie Pag. 7, 8, 13, 93, 104	Reactie: Wij constateren dat in de nota wordt aangegeven dat participatie van omliggende gemeenten van belang is. Dit vinden wij een goed streven. Echter, wij zijn als omliggende gemeente nog niet betrokken in de participatie van het rijk voor het luchtvaartbeleid. Ook niet – zoals wordt gesteld – in de kerngroepbijeenkomsten (paragraaf 10.1.5.). Wij kunnen daardoor slechts van de wettelijke mogelijkheid van het indienen van een zienswijze gebruik maken. Anderzijds stelt het Rijk in de nota dat het gemeentebestuur vaak als eerste wordt benaderd door burgers met vragen rond luchtvaart. Wij verwachten dan ook dat wij met de andere regiogemeenten voortaan tijdig, adequaat en rechtstreeks betrokken worden in de participatietrajecten over de luchtvaart.

8.	Innovatie en verduurzaming pag. 7, 8, 11, 12, 17, 54, 59, 67, 82, 83, 100	In de nota staat: <i>"Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Binnen deze kaders kan de luchtvaart zich blijven ontwikkelen (nieuwe balans). Naast het inpassen van nieuwe luchtvaartuigen wacht de sector ook een forse uitdaging om schoner, stiller en zuiniger te worden. Er is innovatie nodig op vier terreinen:</i> <i>1. navigatie- en communicatietechnologie</i> <i>2. efficiëntere en stillere motoren en vliegtuigen</i> <i>3. duurzame brandstoffen</i> <i>4. elektrisch en hybride vliegen"</i> Reactie: Wij ondersteunen het streven naar innovatie en verduurzaming. Wij willen echter deze innovatie en verduurzaming nu reeds koppelen aan de verdienmogelijkheden tot groei en niet pas op termijn. Daarnaast zijn dergelijke maatregelen niet altijd een argument om groei te verdienen: - Ook stillere vliegtuigen geven piekgeluid en het aantal vluchten neemt toe. De stelling dat door het stiller worden de geluidsbelasting naar verwachting zal dalen en de gezondheid van mensen verbeteren, vinden wij dan ook prematuur en te stellig. - Het is juist dat hybride-elektrisch vliegen, drones en waterstof-elektrisch vliegen geen vervuilende stoffen uit stoten en voor korte afstandsvluchten termijn kansrijk kan zijn. Daarnaast kan met duurzame energie - synthetische- en biobrandstoffen, waterstof - de uitstoot van de luchtvaart afnemen. Het Rijk stelt dat het essentieel voor het kunnen verdienen van voldoende groeiruimte is dat vliegmaatschappijen in 2030 minstens 14% duurzame kerosine bijmengen. Op pagina blijkt uit figuur 7.2 echter dat vooralsnog op korte tot middellange termijn geen zicht is op mogelijkheden van bovengenoemde innovatieve maatregelen. Ze moeten nog ontwikkeld worden of zijn zeer beperkt/niet mogelijk, zoals een snelle overgang van fossiele naar duurzame energie (aanbod van biobrandstoffen beperkt/te duur en synthetische brandstoffen zijn zo duur dat zij vooralsnog niet interessant zijn). - Reductie van uitstoot wordt alleen bereikt als de elektriciteit niet met fossiele brandstoffen wordt opgewekt. - Daarnaast stelt het Rijk zelf dat verduurzaming van luchtvaart ook voor de veiligheid nieuwe aandachtspunten met zich mee. Nieuwe technologieën moeten eerst veilig zijn voordat ze worden toegepast.
------------------	--	---

		- Ook stelt het Rijk zelf dat, voordat de bovengenoemde vergezichten realiteit worden, er enorm veel werk verzet moeten worden. Verder zijn de kosten voor al deze ontwikkelingen aanzienlijk. Wij ondersteunen innovatieve ontwikkelingen. Echter, wij kunnen ons niet vinden in de prioriteitstelling van groei boven verbetering van de leefomgeving. Wij verzoeken het rijk tot uitstel van groei van de luchtvaart, in elk geval tot het moment dat bovenomschreven innovatieve en duurzame maatregelen ook daadwerkelijk genomen kunnen worden. Dit om de overlast te beperken én druk te zetten op het onderzoeken en realiseren van innovatie waarmee groei 'verdiend' kan worden.
9.	Groeiscenario's Pag. 82, 83, 84, 85	De luchtvaartnota gaat uit van scenario's met een jaarlijks groei in de vraag naar luchtvaart. Scenario laag: groei van 2,1% tot 2030 en 1,5% na 2030 tot 2050 (resp. 4,4% en 2,1% scenario hoog). De nota gaat daarnaast uit van een jaarlijkse afname van de gemiddelde hoeveelheid geluid van vliegtuigen van 1%. Er moet nog een beleidsinstrumentarium worden ontwikkeld dat meer sturing geeft aan het bereiken van de klimaatopgave en dat beter aansluit bij de manier waarop geluidshinder door omwonenden van een luchthaven wordt ervaren Reactie De scenario's tonen aan hoe lastig het wordt om groei te laten samengaan met milieuwinst. Vliegtuigen worden gemiddeld genomen stiller, maar ook groter. De luchtvaartnota voorziet in verregaande innovatieve oplossingen, maar biedt geen sturing wanneer de innovatie langer op zich laat wachten. De groeiplannen lopen in de tijd niet synchroon met de voornemens en de innovatieve oplossingen. Er mist een roadmap waarin te bereiken doelen helder, concreet en transparant in de tijd (gefaseerd) zijn uitgezet en dat is gekoppeld aan een monitoringprogramma. Het ontbreken van een roadmap is tevens een probleem omdat van een aantal regionale luchthavens, waaronder Rotterdam The Hague Airport, bekend is dat binnen afzienbare tijd een aanvraag kan worden verwacht voor een nieuw luchthavenbesluit (lhb). Een lhb die, naar mag worden verwacht, zal worden opgesteld in lijn met de (groei)ambities van het rijk en die normaliter voor een periode van 10 tot 20 jaar van kracht zal zijn. Door het ontbreken van geluidbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren, is sturing op een

		verbeterde leefomgevingskwaliteit niet of onvoldoende mogelijk. Hierdoor kan de situatie ontstaan waarbij er groei wordt mogelijk gemaakt zonder dat er sturing plaats vindt op de milieudoelen. Nieuw af te geven luchthavenbesluiten zouden zodanig ingericht moeten worden dat, door middel van tijdelijke, tussentijdse of aanvullende besluitvorming, het groeiverdienmodel (voor zover al gewenst) pas mogelijk wordt bij het beschikbaar komen van een verbeterd sturingsinstrumentarium en als bestaande knelpunten (zie zienswijze 14) zijn opgelost.
10.	Relatie economie en vestigingsklimaat Pag. 11, 30, 31, 32, 33	Reactie: Wij onderschrijven dat door het Rijk terecht is aangegeven dat de regionale luchthavens van betekenis moeten zijn voor de regio, waaronder wij ook de regionale economie en het regionale vestigingsklimaat verstaan. Wij constateren echter dat de Commissie m.e.r. aangegeven heeft de economische effecten niet te kunnen beoordelen en dat het ministerie van IenW daarom aan onafhankelijke (wetenschappelijke) experts heeft gevraagd om de economische effecten in de plan-MER te toetsen. Deze gegevens zijn helaas dus nog niet beschikbaar.
11.	Andere vervoersmiddelen Pag. 12, 33, 36, 40, 41, 100	De nota vermeldt: <i>"Het Rijk wil verder de bestaande infrastructuur voor het vervoer over de weg en het spoor beter benutten.</i> <i>Het kabinet wil ook dat er meer gebruik gaat worden gemaakt van internationaal treinverkeer en langeafstandsbussen (tot 800 km van Schiphol). Vliegen is slechts als vervoermiddel over afstanden die niet op een andere manier goed zijn te overbruggen."</i> Reactie: Wij ondersteunen dat korte afstandsvluchten moeten worden vervangen door lange afstandsbussen en treinverkeer. We constateren echter dat de nota geen uitwerking geeft van deze ambitie wat betreft de keuze van de bestemmingen van de regionale luchthavens en de de consequenties van deze ambitie voor het systeem van slotcoördinatie. De vraag is waarom het Rijk niet aanstuurt op het verminderen van het aantal slots voor de korte afstandsvluchten? Daarnaast onderbouwt het Rijk niet hoe wordt omgegaan met luchthavens waar reeds alternatieve vervoersmiddelen aanwezig zijn zoals bij RTHA. Zo is vanuit Rotterdam CS, Schiphol per trein sneller te bereiken (ca. 20 minuten) dan RTHA zelf, waarmee het regionale belang van RTHA beperkt is. Daarbij zijn reizigers vanaf Rotterdam

		CS binnen drie uur en een kwartier in het hart van Londen. Vraag is waarom er 'ruimte moet zijn voor groei binnen het geldende luchthavenbesluit' (zie zienswijze 4) wanneer er met de inzet van andere vervoermiddelen op kortere afstanden reeds ruimte gerealiseerd kan worden. Tevens zal door het niet faciliteren van deze groei, de reiziger sneller gebruik maken van deze andere vervoersmiddelen (een positief sturingsmiddel).
12.	Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving Pag. 45, 46, 54	De nota vermeldt: <i>"In 2050 is de luchtvaart in Nederland veel schoner en stiller dan nu. De geluidsoverlast en de uitstoot van vervuilende stoffen zijn sterk verminderd. Vliegtuigen zijn stiller en schoner. Door de nieuwe indeling van het luchtruim kunnen vliegtuigen sneller stijgen naar grotere hoogtes. Dit zorgt voor minder gehinderden. Meetpunten rond luchthavens zorgen voor goede en betrouwbare informatie over de geluidsbelasting voor omwonenden. De beleidsaanpak om de hinder te verminderen sluit goed aan bij de overlast die mensen ervaren. Die aanpak biedt perspectief voor de verdere ontwikkeling van de luchtvaart.</i> <i>Er komen woningen waar de regio's rond luchthavens behoefte aan hebben. Dat gebeurt binnen heldere regels voor veiligheid en de gezondheidseffecten van geluid en uitstoot van schadelijke stoffen. Investerings, bijvoorbeeld in geluidsadaptief bouwen en in de openbare ruimte, verbeteren de leefomgeving rond de luchthavens."</i> Reactie: Wij ondersteunen deze toekomstambities van het rijk. Veel van de maatregelen om gezonde en veilige leefomgeving te hebben, zullen echter pas op lange(re) termijn mogelijk zijn/behaald worden. Daarom moet ook eventuele groei van de luchtvaart geen doel op zich zijn maar direct gerelateerd worden aan gerealiseerde innovaties in de sector zelf (zie ook zienswijze 7). Wij wijzen u hierbij op het rapport van de RIVM², waarin wordt geadviseerd om gezondheidsverbetering in het beleid voor omgevingsgeluid op te nemen. Het RIVM schrijft: <i>"Mogelijkheden hiervoor zijn de wettelijke maximaal toegestane geluidniveaus te verlagen om het extra risico op coronaire hartziekten te verminderen. Ook kunnen mensen met ernstige hinder of slaapverstoring beter in beeld komen door een groter</i>

² RIVM Rapport 2019-2017 'GGD-richtlijn medische milieukunde: omgevingsgeluid en gezondheid', jaar 2019

		<i>gebied rond geluidbronnen in het beleid te betrekken. Hierbij worden dan de nieuwste inzichten over de relatie tussen gezondheid en de hoogte van geluidniveaus gebruikt.</i> <i>Verder kunnen gerichte maatregelen ervoor zorgen dat mensen minder last hebben van geluid."</i> Wij verwachten en onderschrijven dat de geluidnormen die de overheden op dit moment hanteren op grond van nieuwe waarnemingen over de effecten en gezondheidsschade van hinderlijke geluidrukniveaus van o.a. windturbines, treinen, wegverkeer en vliegtuigen, zal leiden tot aanscherping van de normen van de geluiddruk op de gevels van woningen (zie ook zienswijze 3).
13.	Commissie regionaal overleg Pag. 89, 90	In de nota staat: <i>"Het Rijk versterkt de rol van de Commissies Regionaal Overleg (CRO's) en de Omgevingsraad Schiphol (ORS) in het adviseren over de operationele aangelegenheden rond de luchthavens die van invloed zijn op het milieu en de gezondheid in de regio rond de luchthavens. Om deze rol te kunnen invullen, investeert het Rijk in het verder professionaliseren van de CRO's en het opleiden van de deelnemers. De wettelijke status van de CRO's wordt niet veranderd. Wel verhoogt het Rijk de subsidie van de CRO's. Het Rijk overlegt met de voorzitters of de CRO's extra taken moeten en kunnen krijgen. Bijvoorbeeld voor het beoordelen van maatregelen die de hinder van een luchthaven kunnen beperken. Daarnaast bespreekt het Rijk de rol van de voorzitters."</i> Reactie: Wij onderschrijven het belang van de CRO als een belangrijk platform voor overleg en informatie-uitwisseling. Het is goed dat deze nuttige functie van de CRO behouden blijft. De CRO vervult een belangrijke rol naast die van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR), waarin Schiedam samen met de gemeenten Rotterdam en Lansingerland en de provincie Zuid-Holland bestuurlijk afstemt inzake de regionale luchtvaart, ieder met behoud van de wettelijke taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden.
14.	Rol LVNL Pag. 23, 24, 51, 78, 94	In de nota wordt de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) aangemerkt als een partij met een publieke verantwoordelijkheid. Aangegeven wordt dat er tussen het Rijk en LVNL een intensievere sturingsrelatie moet zijn Reactie De rol van de LVNL is essentieel bij het bereiken een

		betere kwaliteit van de leefomgeving die aansluit bij de beleving van bewoners. Het borgen van de veiligheid en efficiency gaan in de nabijheid van een luchthaven niet altijd samen met het bewaken van de kwaliteit van de leefomgeving. Hier is in de nota geen aandacht voor. De verantwoordelijkheid van LVNL blijft onderbelicht. Knelpunten (rondom RTHA), zoals het als gevolg van de noodzakelijke veilige afstand ("interferentie situaties") tussen twee verkeersstromen voortijdig afwijken van de eigenlijke route (SID) of dat uit efficiency overwegingen verkeer verkort wordt ingedraaid waarbij geen sprake is van een verbeterde of efficiëntere daalprocedure (zoals die in de nota worden voorzien), worden in dit kader niet benoemd. Zij worden ook niet opgelost door het proces van de luchtruimherziening. Deze richt zich niet op situaties in de nabijheid van de luchthavens. In onze ogen mist de nota het voornemen om hierop te gaan sturen en beleid te ontwikkelen. Wij verzoeken u in de nota op te nemen dat het 'groeiverdienmodel' pas kan worden gehonoreerd ingeval: - situaties nabij een luchthaven waarbij veelvuldig interferentie optreedt zijn opgelost en; - procedures zijn ontwikkeld waarbij het oplijnen van landend verkeer al op grotere hoogte (richting de in de nota aangegeven hoogtegrens voor geluid van 6000 ft) is gerealiseerd zodat de geluidreductie van 1-5 dB (pagina 51 van de nota) ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd.
15.	Luchthavensysteem Pag. 11	De nota opteert voor een systeembenadering waarbij de capaciteit van de verschillende luchthavens beter in samenhang met elkaar kan worden ingezet. Hoe dit eruit ziet en wat dit betekent wordt uit de nota niet duidelijk. Evenmin wordt duidelijk of hier nog onderzoek naar wordt uitgevoerd. Reactie Een scenario kan zijn dat vakantievluchten worden uitgeplaatst naar Lelystad, Eindhoven en Rotterdam zodat er op Schiphol meer ruimte komt voor transitvluchten. Of dat bepaalde nachtvluchten die op Schiphol worden teruggeschroefd naar één of meerdere andere regionale luchthavens worden uitgeplaatst. Als het rijk een systeembenadering wil introduceren, dan moeten regionale partijen hier beter bij worden betrokken en beter worden geïnformeerd over eventuele consequenties. Voorwaarde zal in ieder geval moeten zijn dat eventuele

		ontwikkeling van een regionale luchthaven als Rotterdam moet passen binnen de regio's waarin de luchthaven ligt.
16.	COVID-19	Het effect van COVID-19 op de luchtvaart lijkt een serieuze bijdrage te leveren aan de maatschappelijke discussie en de heersende opinie over luchtvaart. Omwonenden beseffen veel meer wat de impact is van de luchtvaart op het leefmilieu. De wens voor het hebben van meer rustmomenten en daarmee een verbeterde kwaliteit van de leefomgeving is verder toegenomen. Dit kan van invloed zijn op de verwachte groeicijfers zoals die in de nota als uitgangspositie worden genomen. Gelet op het vorenstaande lijkt een herijking van deze uitgangspunten en ambities aan te bevelen.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Platform Participatie
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

**Zienswijze ontwerp-
Luchtvaart 2020-2050**

DEFINITIEF
8 juli 2020

Geachte heer/mevrouw,

Royal Schiphol Group maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050.

Onze zienswijze gaat achtereenvolgens in op:

- Onze visie op de gemaakte beleidskeuzes;
- De zaken die wij missen of van belang achten als aandachtspunten (weergegeven per publiek belang).

Schiphol en de Nederlandse luchthavens zijn niet alleen onderwerp van de nota maar ook partner bij het uitvoeren van de ambities. Daarom blijven wij graag nauw betrokken bij het vervolgproces, in het bijzonder bij de acties op het gebied van netwerkkwaliteit en verdere verduurzaming van de luchtvaartsector.

Waar in deze tekst over de nota wordt geschreven wordt de ontwerp-Luchtvaartnota bedoeld. Waar RSG staat wordt Royal Schiphol Group bedoeld. Waar Schiphol wordt genoemd bedoelen wij Amsterdam Airport Schiphol. De luchthavens van Eindhoven, Rotterdam-The Hague en Lelystad zijn onderdeel van RSG, zowel Eindhoven als Rotterdam-The Hague dienen ook een eigen zienswijze in met specifieke aandachtspunten.

Onze visie

In onze eigen toekomstvisie zetten wij kwaliteit centraal. Kwaliteit van leven, kwaliteit van netwerk en kwaliteit van dienstverlening. Wij willen de meest duurzame en hoogwaardige luchthavens ter wereld zijn. Het verbinden van Nederland met de rest van de wereld en het tegelijkertijd verkleinen van onze impact op de leefomgeving en het klimaat zijn hiervoor essentieel. Vanuit dit perspectief hebben wij de nota gelezen. Als bijlage bij deze zienswijze treft u onze Visie2050.

De nota moet perspectief bieden aan alle stakeholders. Perspectief op een prettige leefomgeving, waarin een concurrerende luchtvaartsector Nederland verbindt met de rest van de wereld zodat Nederland een aantrekkelijke vestigingsplaats blijft, met blijvend perspectief op duizenden arbeidsplaatsen voor alle opleidingsniveaus. RSG wil dit perspectief faciliteren. Wij verkleinen niet alleen onze eigen CO₂-voetafdruk, maar zorgen ook dat onze klanten en partners dat kunnen doen. We zijn een hub voor innovatie. Samen met de overheid en de OV-sector werken we aan multimodaliteit. We willen een goede buur zijn voor onze omgeving en zorgen dat schaarse capaciteit slim kan worden gebruikt.

De gekozen voorkeursstrategie beoordelen wij grotendeels als positief. Dit scenario bevat een aantal goede elementen die kunnen bijdragen aan een sterk netwerk voor Nederland, met een innovatieve luchtvaartsector in een prettige leefomgeving. Wij lezen dit scenario als volgt: groei van de luchtvaart is mogelijk wanneer dit veilig kan en hinder en uitstoot afnemen. Deze richting biedt naar onze mening zowel een stimulans aan de sector om verder te innoveren en tegelijkertijd de zekerheid voor de omgeving dat groei alleen gepaard kan gaan met een afname van hinder en impact op het klimaat.

Het is belangrijk dat in de komende periode het lange termijnperspectief verder wordt ingevuld. Hoe ziet Schiphol er in 2050 uit als de afname van de geluidshinder het tempo van een gematigde ontwikkeling voorbijstreeft? Dat perspectief is van groot belang voor de keuzes die gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld rond de vraag of een eiland in zee verder bestudeerd moet worden, aanpassingen van het banenstelsel op Schiphol wenselijk zijn en welke samenhang dat heeft met de regionale luchthavens.

De COVID-19 pandemie heeft een enorme impact op de luchtvaart. Inkomsten vielen weg en de werkgelegenheid staat onder druk. De ambities voor de lange termijn ten aanzien van veiligheid, verbondenheid, leefbaarheid en klimaat blijven echter onveranderd. De komende jaren zullen nodig zijn voor een periode van gecontroleerd herstel. Voor ons is dit niet zomaar terug naar '*business as usual*'. Juist in deze herstelperiode blijven wij doorwerken aan minder hinder, minder uitstoot en de uitvoering van de afspraken in het Akkoord Duurzame Luchtvaart.

Op korte termijn vragen wij in ieder geval met voorrang te werken aan:

- een uitvoeringsagenda voor de nota, inclusief financiering;
- het opstellen van het aangekondigde beleidskader netwerk-kwaliteit, inclusief strategie voor aanpassing EU-slotverordening;
- het vaststellen van het LVB-1 voor Schiphol, met de opdracht voor gecontroleerd herstel;
- het afronden van de procedure tot vaststellen van het LHB voor Lelystad, het opstarten van de aanvraag voor het LHB voor Rotterdam-The Hague en een besluit ten aanzien van een realistische normstelling voor 2030 voor Eindhoven;
- de voorbereidingen voor een LVB-2, waarin het systeem van ontwikkeling onder voorwaarden nader wordt vastgelegd.

Aandachtspunten

In de nota staan vier publieke belangen centraal. Wij onderschrijven deze keuze. Graag benadrukken wij een aantal voor ons belangrijke punten per publiek belang.

Nederland veilig in de lucht en op de grond

- Veiligheid op één. Op Schiphol blijven we via het Integral Safety Management System (ISMS) werken aan uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV).
- Het is positief dat wordt gewerkt aan een aparte gebruiksruimte voor maatschappelijk verkeer. Dit zorgt voor duidelijkheid voor alle betrokkenen en voor betere handhaving.

Nederland goed verbinden

- RSG is positief over de nadruk op kwaliteit van netwerk. Het is daarom zaak om zo snel mogelijk het beleidskader netwerkkwaliteit op te stellen waarin ook vracht een positie krijgt. Daarnaast dient vol ingezet te worden op een aanpassing van de EU-slotregelgeving zodat beter op netwerkkwaliteit en duurzaamheid gestuurd kan worden. Deze inzet dient geconcretiseerd te worden.
- De opening van Lelystad Airport zorgt voor een goed alternatief voor het vakantieverkeer van Schiphol. Het is positief dat het kabinet uitspreekt de luchthaven op korte termijn te willen openen.
- Nederland heeft een sterk internationaal netwerk van verbindingen. Niet alleen via de lucht, ook via het spoor, de weg en het water. Schiphol kan en wil zich verder ontwikkelen als een multimodale hub. Wij ondersteunen daarom het opstellen van een brede investeringsstrategie voor Schiphol.
- Het is goed dat het ministerie in de nota aangeeft verantwoordelijkheid te dragen voor de landzijdige ontsluiting van de Nederlandse luchthavens.
- Op de korte afstand kan de trein niet alleen een alternatief zijn voor de luchtvaart, maar vooral ook een aanvulling. Dit kan alleen door structurele investeringen in het spoor en technologieën zoals de Hyperloop. Een belangrijke eerste stap is het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp.
- In de nota wordt aangegeven dat de Rijksoverheid de nauwe samenwerking tussen de Nederlandse luchthavens steunt. Al eerder presenteerde de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) haar visie hierop, waarin wij de Nederlandse luchthavens als één systeem benaderen. De focus op regionaal-economische inbedding vinden wij positief, maar tegelijkertijd moet de Rijksoverheid ook bereid zijn vanuit deze systeembenadering keuzes te maken. Deze keuze wordt in de nota nog niet gemaakt. Dat zouden wij graag anders zien.

Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving

- Ontwikkeling kan niet zonder voorwaarden. Zoals iedere andere sector werkt de luchtvaart aan het verminderen van de effecten op de leefomgeving en het milieu. In de nota wordt naast een mogelijke aanpassing van de geluidsnormen een aantal nieuwe normen zoals voor ultrafijnstof en CO₂ voorgesteld. Voor RSG is het essentieel dat deze normen niet alleen realistisch, handhaafbaar en uitvoerbaar zijn, maar ook passen in de internationale context van de luchtvaart.
- Het ministerie zet ook in op een nieuw omgevingsfonds voor Schiphol. Voor Schiphol blijft het uitgangspunt dat dit de beste kans van slagen heeft als dit gezamenlijk wordt opgepakt door Rijksoverheid, regionale overheden en de luchtvaartsector. Alleen met een gezamenlijke aanpak kunnen we tot slimme oplossingen komen voor wonen in de regio en innovatieve projecten als geluidsadaptief bouwen.

- Wij zijn blij dat er een stevige inzet blijft op het programma Luchtruimherziening. Dit programma draagt structureel bij aan veiligheid, duurzaamheid en capaciteit. Wij zijn blij dat in 2021 een voorkeursbeslissing wordt genomen.
- Het is belangrijk dat alle stakeholders rond luchthavens actief worden betrokken bij de regionale vertaling van de kaders die door de Rijksoverheid worden gegeven. Hiervoor ligt een belangrijke taak bij de luchthavens zelf en de luchtverkeersleiding. Zij zijn primair verantwoordelijk voor goede informatievoorziening richting omwonenden en andere stakeholders. Daarnaast wordt ruimte voor participatie geboden bij besluiten die impact hebben op de omgeving.

Nederland duurzaam

- De nota maakt de keuze om de luchthavens zich laten ontwikkelen op de huidige locaties. Deze keuze vereist dat we met elkaar stevige stappen zetten op het gebied van verduurzaming en innovatie. We willen beter maken wat goed is.
- De nota zet een nieuwe koers in naar een duurzame luchtvaartsector. Het is goed dat er een breed gedragen Akkoord Duurzame Luchtvaart is gesloten waarin wordt ingezet op zero emissie van luchtvaart in 2070.
- RSG ziet echter kansen voor een versnelling van deze ambitie. In onze visie gaan wij uit van net zero in 2050. Wij zouden daarom graag zien dat Nederland zich, gesterkt door deze doelstelling, op Europees vlak zich stevig blijft inspannen voor een bijmengverplichting voor duurzame vliegtuigbrandstoffen. Op deze manier wordt een bijdrage geleverd aan een absolute afname van CO₂-emissie en tegelijkertijd een gelijk speelveld gecreëerd.
- Op nationaal niveau kan de Rijksoverheid innovatie en verduurzaming in de luchtvaartsector ondersteunen door het oprichten van een investeringsfonds.

De ontwerp-Luchtvaartnota is een goede stap op weg naar een nieuw perspectief voor de luchtvaart. Via deze en de andere zienswijzen hebben de luchthavens van Royal Schiphol Group een aantal aandachtspunten en vragen voor de korte termijn gedeeld. Wij zien uit naar de beantwoording en de verdere uitwerking van de nota en blijven graag betrokken bij het vervolgproces.

Met vriendelijke groet,

Manager Group Strategy & Development

Bijlage(n): Storyline Vision 2050 – July 2020

FINAL
July 2020

Vision 2050

Storyline

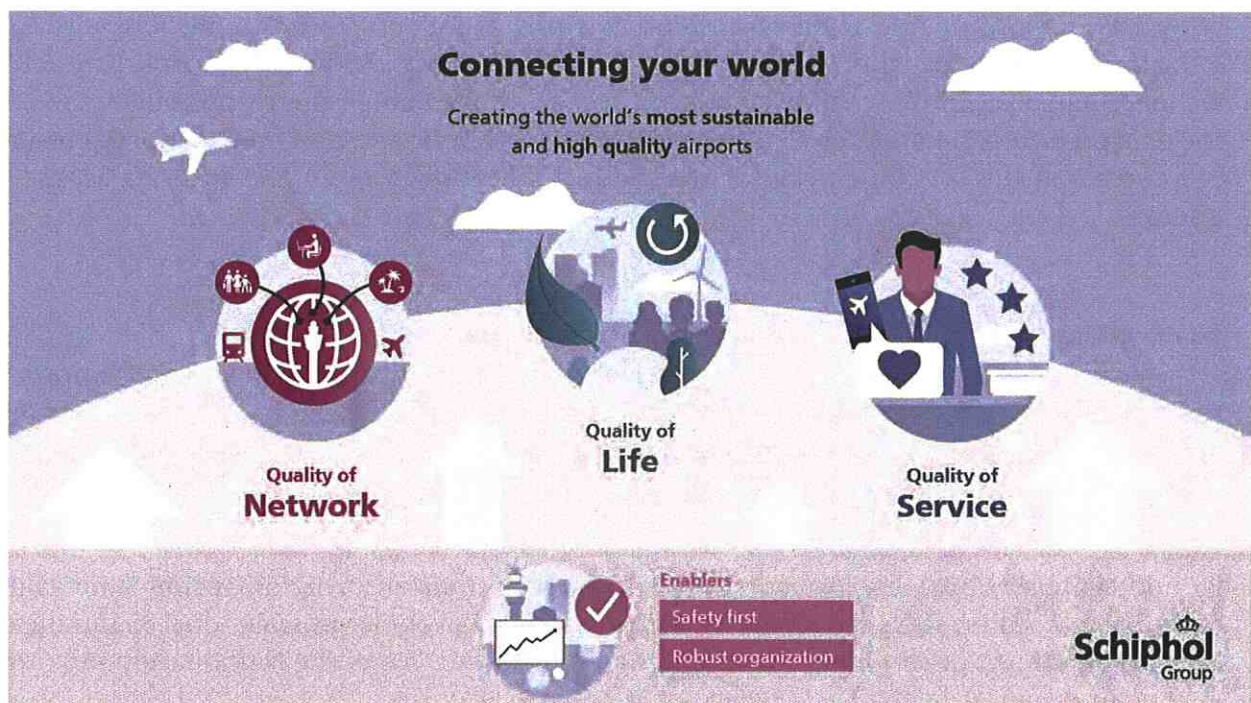
Table of contents

1	Introduction	3
2	Our Vision 2050	4
3	Quality of Network	8
3.1	Quality of Network: Outstanding connectivity	8
3.2	Key believes	9
3.3	Current performance Quality of Network	9
3.4	Key trends and developments influencing Quality of Network	14
4	Quality of Life	19
4.1	Quality of Life: We care about people and the planet	19
4.2	Quality of Life: A healthy living environment	21
4.3	Key believes	21
4.4	Current performance Quality of Life	22
4.5	Key trends and developments influencing Quality of Life	23
5	Quality of Service	28
5.1	Quality of Service: Customers first	28
5.2	Key believes	30
5.3	Current performance Quality of Service	30
5.4	Key trends and developments influencing Quality of Service	31
6	Enablers: safety and a robust organization	33
6.1	Safety first	33
6.2	Robust organization	34

1 Introduction

Royal Schiphol Groups' Vision 2050 is creating the world's most sustainable and high quality airports. Our Vision 2050 sets a new and aspirational goal for both our organization and the Dutch aviation industry as a whole. It provides a robust long-term ambition for our organization, despite the unprecedented covid-19 crisis we currently facing. The Vision 2050 concerns the balancing between a further strengthening of the Quality of Network, improving the Quality of Life - both locally and globally - and enhancing the Quality of Service.

Figure 1 Vision 2050



The Vision 2050 will be the starting point and guidance for our upcoming Business Plan and the new Master Plan. In addition, it serves as the point of reference for discussions with our partners and stakeholders. Against this background, we note that the Ministry of Infrastructure and Water Management published its new long-term ambition on aviation (Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050) in April 2020.

The Vision has been drafted based on the analysis of our current performance, thorough analyses of our future external environment and an extensive external and internal engagement process. From these building blocks, we derived our strategic points of departure/key believes that constitute the foundation of our new Vision 2050.

In this document, we firstly summarize our Vision 2050 storyline. Secondly, we explore the three Qualities on the basis of the analyses of the current performance, future trends and developments and strategic points of departure.

2 Our Vision 2050

If we live in 2050 and look at our performance and development over time, what would be our story? This chapter sketches a potential, desired future for the Royal Schiphol Group that represents our Vision looking back from 2050.

Introduction

In 2050 we facilitate excellent connectivity and we operate high-quality airports, and we do so by improving the Quality of Life, both locally and globally. Amongst other things, we have played an important role in the transition towards a net-zero carbon emissions aviation¹ industry. We did so together with our partners inside and outside the aviation industry, while we maintained the highest safety standards. We recognized timely our responsibility towards society and future generations to tackle aviation's contribution to climate change. We believe our success in this will be crucial for the industry's license to grow and even its license to operate.

Quality of Life

The decarbonisation of the aviation industry firstly entailed the transition of our airports to zero emissions and zero waste operations by 2030. With respect to sustainable airport operations, we have been leading by example throughout the course of time. Electrification of airside and landside transport systems, the application of circular building principles and the exploitation of our own windmills was just the start of the transition at the end of the '10s.

By mid-century, we have achieved a net-zero carbon emissions aviation sector. Airlines use sustainable aviation fuels (including synthetic fuels) at a very large scale, due to significant innovation efforts, government funding and a frontrunner role of the Netherlands and other European countries in the Sustainable Aviation Fuels industry. The costs of aviation for the environment are largely reflected in ticket price through a single global carbon pricing scheme (internalization of external costs), after a rather long transitional period with a hybrid regime of (voluntary) offsetting (such as CORSIA), fuel mandates, fuel taxes, aviation taxes and regional cap and trade systems such as ETS. Proceeds from carbon pricing have been used to facilitate the sustainability transition in the aviation industry.

Our airports are multimodal hubs. For travel to the large North-western European cities, high frequent, high speed train services are the dominant mode of transport. The first Hyperloop track is operational. Although still small in volume, the use of hybrid and electric aircraft on short-haul routes is quickly on the rise. Our airport infrastructure has been adapted for the transition towards electric and hydrogen flying. Consumers choose responsibly when travelling. And although many experts were highly sceptic about the stalled Single European

¹ A net-zero emission aviation sector refers to a situation in which the aviation sector releases no CO₂ emissions, either because it does not produce any or because it captures the CO₂ it produces to use or store. In this situation, there should be almost no use of offsets from other sectors, which should be used only to compensate for remaining emissions from leakages at the carbon capture level or for uncontrollable end-of life emissions (Source: Energy Transitions Commission 2018).

Sky initiative in the early 2020s, European airspace modernization was eventually taken forward, resulting in a much more efficiently organized airspace.

The impact of aviation on the local living environment around our airports has been significantly reduced. Noise disturbance (Ernstig Gehinderden) was reduced by 75%-90% compared to 2020. Not only because of new generations of aircraft, ATC procedures, fleet renewal and clean landside access but also because of our moderate and controlled growth strategy in which annual noise emission reductions outpaced traffic growth. The concept has been followed up throughout the world. Investments in heavily noise-affected areas were made in order to reduce noise-hindrances. In addition, investments in local communities around our airports are still ongoing, as we believe that these local communities should participate in the benefits that aviation brings.

Quality of Network

The strong focus on Quality of Life provided the opportunity to continue improving the Quality of Network. Due to the continuous, concrete and credible steps in improving the Quality of Life over the years, we were able to grow the capacity at our airports in a controlled manner. This allowed us to accommodate at least part of the ever-growing demand for international mobility and cargo. Because of the growing scarcity in airport capacity, we followed an airport system approach in order to use the scarce Dutch airport capacity as efficiently as possible. The new European Slot Regulation that was finally adopted in the early 2020s gave congested airports more possibilities to prioritize slot use based on socio-economic and environmental grounds. Average aircraft size has increased in response to capacity constraints.

In 2050, we still connect the Netherlands to over half of worldwide GDP with direct flights and have remained one of Europe's leading freight hubs. Schiphol belongs to the top connected European airports - "Connecting your world". As such, we are able to deliver the social and economic benefits of connectivity to Dutch society and sustain the Netherlands' position as one of the primary global economic regions. The role of Schiphol in the economy has evolved from a 'mainport' driving the growth of jobs, GDP and logistics, to an airport that is an essential element for the Netherlands to compete as a Global City Region. International connectivity is a necessary condition for the Dutch economy to prosper, alongside other factors such as the quality of human capital, quality of the living environment, landside infrastructure and stable institutions.

In 2050, the hub operation is a strong pillar for our excellent connectivity performance. The hub airline business model evolved over time. Other airline business concepts such as self-connect, low-cost hubbing and long-haul low-cost gained more importance. Urban air mobility and autonomous vehicles complement the travel options offered for the last mile. Air travel is a fully integrated part of a seamless, multimodal passenger journey, in which tech companies and platforms play a central role.

We realized a moderate and controlled growth path. After recovering from the unprecedented impacts of the covid-19 crisis in the early 2020s, we developed the connectivity of our airports in a step-wise manner, conditional on environmental gains. The maximum physical capacity of the Schiphol-location was reached in the late 2030s. The notion that this capacity 'cliff-edge' would be reached well before 2050, resulted in a strategy to use the capacity at Schiphol and our other airports as efficiently as possible. This was made possible through an adjusted slot regime as well as through various operational measures and non-

asset solutions. In addition, the timely anticipation of the cliff edge at Schiphol by all stakeholders provided enough time to assess the various options, including an island in the North Sea, an airport system approach, redesign of the current runway system and a stand-still. This facilitated the subsequent political decision-making process that supported the investments needed to sustain the socio-economic contribution of aviation to the Netherlands.

Quality of Service

We offer an excellent Quality of Service. As a globally leading airport group, our Passenger Journey is seamless and we inspire via highly personalized and memorable experiences. Traveling via our airports is still as secure as ever before, but mandatory security touchpoints have largely disappeared. Our airports are a stress-free and healthy environment for everyone, not just to the frequent travellers. Although our efficient processes no longer require them to, passengers still enjoy spending time at our airports, where they can find a pleasant atmosphere and an experience that is customized to cater for their individual needs. In a world where the necessity of human interaction has almost completely disappeared and touchless technology is the standard, we distinguish ourselves through our people, who 'go the extra mile' to make passengers feel welcome and valued.

Meanwhile, our Airline Journey is still highly attractive because of the high value for money and efficiency they are offered at our airports. Through innovations, early adoption of new technologies and extensive use of data, our airport processes are largely self-running. We gradually evolved to autonomous operations in parts of the airport process (like ground support equipment movements), in which artificial intelligence and robotics play a central role.

Our vibrant Airport Ecosystem accelerates innovation and boosts the local business climate and knowledge economy. Our airports are a place where travellers, businesses, students and research institutions can connect, enabled by our smart and connected real estate. High passenger satisfaction levels form a solid foundation of healthy revenues from our commercial activities. In addition to further strengthening our 'traditional' business models, we are actively exploring and stepping into new business models and platforms, first and foremost in the area where physical airport infrastructure and digital travel solutions come together.

Our intensified international alliances and participations in various world regions are another backbone of our position as a financially healthy and resilient organisation. They provide us with the opportunity to add to the strength of RSG's financial position, creating the ability to finance our ambitions and reduce risk. In addition, our international activities bring significant learning opportunities across our group of airports and allow us to deliver better products and services.

About this Vision document

The above text describes a desired future for our Vision 2050, with Quality of Network, Quality of Life and Quality of Service as the cornerstones of the Vision and safety and a robust organization being the essential enablers.

We believe that by building on the three qualities, the Vision 2050 will guide our organization and the entire aviation industry through the challenging period that lies ahead of us. A period in which we will push our limits and be a frontrunner, as we have done so many times before. All this so that we can continue to do what we do best: "Connecting your world". As such, the

Vision 2050 will provide a robust framework for the future and starting point for our new Business Plan and Masterplan.

We believe that to be able to develop a vision for the future, it is important to understand where we stand today and what might happen in the future. The foundation of our Vision 2050 is a detailed analysis of our current performance and of key trends and developments that are already emerging today and are to play an even more important role in the aviation industry of tomorrow.

Based on our extensive assessment of our current situation, key trends and developments (see Box 1), the formulation of key beliefs as well as the insights derived from internal and external engagement, we formulated our Vision 2050, as shown in Figure 1.

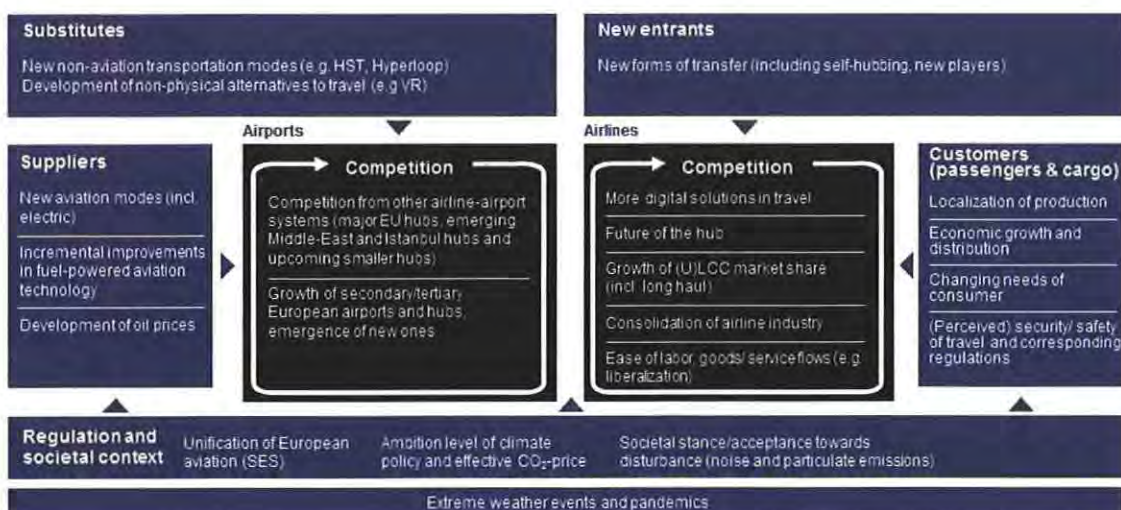
In the remainder of this document, we will elaborate the three Qualities and enablers. In addition, we will discuss our current performance, underlying trends/developments and strategic points of departure.

Box 1: Key trends and developments

An important part of the underlying analyses that were carried out for the Vision 2050 entails a thorough analysis of the potential trends and developments that may affect our position and that of the aviation industry in general.

We identified 22 majors trends that are most likely to shape the airport business of the future. The trends relate on the one hand to the airport and airline business, including developments such as the digitization of the passenger and airline journey (including platformization), evolving airline business models, consolidation, competition from inside and outside the aviation industry (e.g. new transport modes) and aviation technology. On the other hand, the trends and developments relate to the broader society. Here, we find trends and developments such as the development and distribution of economic growth, global pandemics, the perceived security and safety of aviation, changing needs of consumers and the societal stance towards the environmental effects of aviation.

Figure 2 Major trends that could shape the airport business in the future

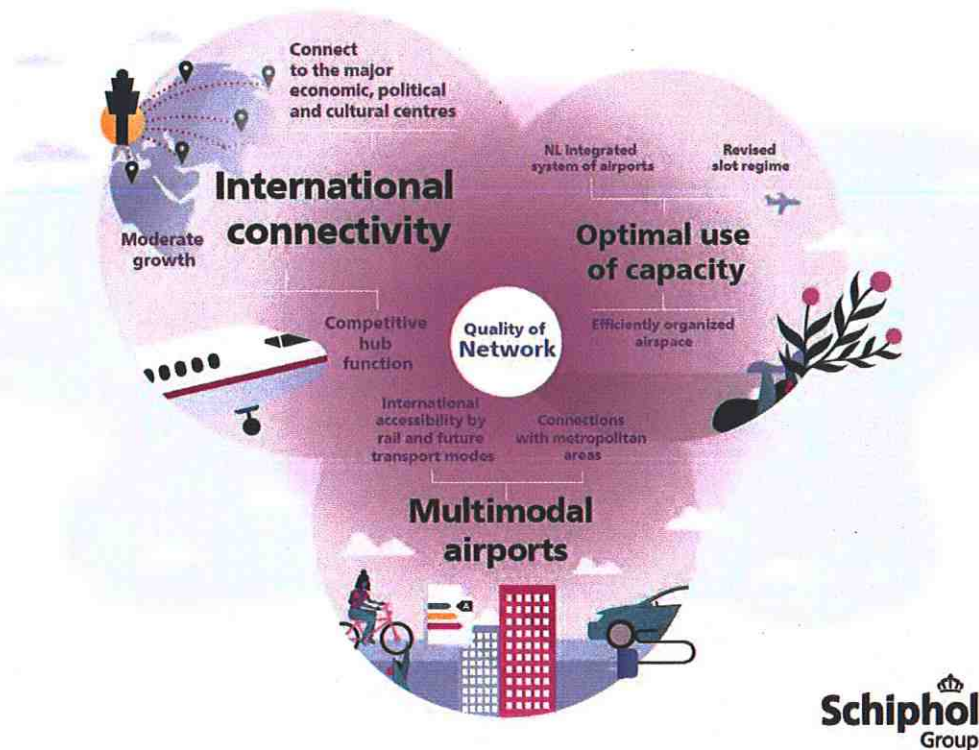


3 Quality of Network

3.1 Quality of Network: Outstanding connectivity

We will continue to develop our network in order to maintain outstanding connectivity to the major economic, political and cultural centres in the world. In this way, we “connect your world”.

Figure 3 Quality of Network



A moderate and controlled growth path is needed to connect the Netherlands directly to half of global GDP and to rank among the top connected European airports. Moderate growth will allow the hub at Schiphol – a key pillar for an excellent connectivity performance- to develop and to remain competitive. Given the shift of economic gravity towards the East, this includes the further strengthening of the Asia-Pacific connectivity.

To optimise the use of available capacity –which is likely to remain scarce in the future- Dutch airports should be operated in an integrated manner, through an airport system approach. In addition, we are incentivising and advocating the substitution of short-haul air traffic to sustainable landside modes like train. We will also advocate for a new European Slot Regulation with more possibilities to allocate slots at highly congested airports according to their socio-economic value to increase the optimal use of scarce capacity.

Furthermore, we advocate for regulations that ensure a minimum level of full-freighter operations at Schiphol, which are an essential part of the Quality of Network².

Given the value we attach to quality of life and our concern for the living environment, we advocate a moderate path of growth that is below underlying market demand growth. As a consequence, airport capacity will become scarcer and this could potentially lead to higher costs for consumers as airline might increase ticket prices, the network may become somewhat less diverse, but is still sufficient for excellent connectivity and a strong hub position.

3.2 Key believes

The Quality of Network pillar of the Vision 2050 has been based on a number of strategic premises/ key believes, that were derived from an extensive analysis of our current and future environment (section 3.3 and 3.4):

- In a globalized world, connectivity by air is key for welfare and well-being.
- The demand for aviation will continue to grow in the Netherlands, in Europe and on other continents despite the impacts of the covid-19 crisis. We expect a gradual shift of the gravity of growth towards the emerging economies, in particular in Asia.
- Airport and airspace capacity in Europe and the Netherlands will become increasingly scarce, as capacity will not be able to keep pace with demand, due to physical limitations and environmental policies.
- The share of passengers travelling on point-to-point flights will increase gradually, but this will not render the hub-and-spoke model obsolete. In contrast, hubs will continue to play an essential role in connecting the vast majority of markets, and they will continue to generate a connectivity premium.
- A minimum level of full-freighter operations is essential for a strong cargo market place and the overall Quality of Network. Without a full-freighter network, Schiphol will become less attractive for freight forwarders. A strong cargo market place contributes again to the profitability of long-haul passenger-belly operations.
- Moderate capacity growth is a prerequisite for the hub at Schiphol to stay competitive and to connect the Netherlands directly to over half of worldwide GDP.
- New transport modes (e.g. Hyperloop, drones and unmanned aerial vehicles) and other modalities (e.g. high-speed trains and self-driving cars) will affect travel to and from airports, but aviation will remain the dominant mode of transport for medium-haul and long-haul distances.

3.3 Current performance Quality of Network

Connectivity is key

By facilitating connectivity, Royal Schiphol Group contributes to social and economic welfare in the Netherlands and beyond.

International connectivity is key to competitiveness in today's globalised society. Connectivity contributes to an attractive business climate and stimulates productivity and employment,

² The roadmap towards realizing these and other targets for cargo has been elaborated in the Cargo Strategy.

while minimising travel costs for consumers and generating welfare benefits, as many social cost-benefit analyses on aviation have demonstrated.

Figure 4 Schiphol ranks second in terms of direct connectivity³



The connectivity at our airports contributes significantly to the open and internationally orientated Dutch economy, both at the national and regional level. We can look at this economic contribution through three lenses:

- Independent social-cost benefit analyses indicate a net positive welfare impact of connectivity growth on welfare in Dutch society. These analyses also take into account the direct and external costs of aviation growth (e.g. noise impacts, CO₂ emissions).
- Estimates on the economic contribution vary between 113 and 370 thousand jobs and €9-27 billion of Dutch GDP, depending on the year of study, Dutch airports taken into account and type of economic linkages considered.
- At the regional level, good connectivity by air opens up opportunities for knowledge exchange and innovation, increases productivity, sustains trade and stimulates tourism. For example, academic research has shown that a 10% growth in long-haul connections translates into a growth of 4% in headquarters located in European metropolitan areas, all other things being equal⁴. Furthermore, a 10% growth in connectivity is associated

³ ACI EUROPE (2019). Airport Industry Connectivity Report.

⁴ Bel & Fageda (2008), Getting there fast. Globalization, intercontinental flights and location of headquarters. Journal of Economic Geography.

with a 0.23%-0.5% growth in productivity⁵ ⁶. Moreover, one third of Dutch GDP depends on foreign markets, while business services –which heavily depend on international contacts- are the largest category in Dutch export services.

The role of airports in the regional economy

Despite that connectivity clearly is key to competitiveness in today's globalized society, we note that the relationship between aviation and the economy in mature metropolitan regions has become more bi-directional. More than in the past, aviation connectivity is a necessary rather than a sufficient condition for large, mature metropolitan areas to thrive economically in a global context. Other factors such as human capital and quality of the living and working environment have become more important factors for the attractiveness of global city regions⁷, besides excellent international connectivity.

As such, in particular Schiphol's role in the economy has evolved from being the primary engine of job and GDP growth ('mainport'), to an essential and integrated element of the global competitiveness of the Dutch global city region, alongside other factors such as human capital (e.g. a highly educated labour market), and quality of living and working environment, strong institutions and excellent landside infrastructure. Box 3 describes the (envisioned) evolving role of Schiphol in the global, national and regional economy.

Box 2: the evolving role of Schiphol in the global, national and regional economy

North-western Europe (the London-Paris-Frankfurt-Amsterdam area) is Europe's economic core. The Dutch urban system, and Amsterdam in particular, is well positioned in Europe's economic core partly because of the international connectivity provided at Schiphol. By improving the connectivity between the (major) cities in Northwest Europe by rail, a more coherent North-western European metropolitan system can be created. Improved fast and reliable train connections (HST) within this region will benefit its competitive power vis-à-vis other global city regions such as New York, London and Tokyo. Furthermore, it enables substitution from plane to train.

At a lower spatial scale, Schiphol is part of the spatial economic development of Amsterdam. The close proximity of the airport to the business centre (Zuidas) is a unique feature in international comparison. Locating the Amsterdam HST station in this corridor and extending the metro to the airport will further improve the accessibility and competitiveness of the region. It will make the airport corridor 'Enter NL'⁸ a unique development opportunity as the international spatial-economic entrance to the Netherlands.

With its AirportCity, Schiphol contributes to the competitiveness of the Amsterdam metropolitan region by offering a unique environment for working, meeting and exchange. There is potential for further development of the AirportCity as a micro metropolis in itself, combined with a second terminal area.

Global supply chains and air cargo

European logistics, are also concentrated in North-western Europe with Noord Brabant and the north of Limburg as one of the main centres. Schiphol is an integrated part of this system.

The relevance of logistics for the economy of the metropolitan region seems to be diminishing. Air cargo and its related logistics are mainly of strategic importance to some Dutch economic sectors (e.g. High tech, perishables &

⁵ In terms of GDP/capita. Source: InterVISTAS (2015). Economic impact of European airports. A critical catalyst to economic growth. Study prepared for ACI EUROPE; SEO (2015). Regional economic impact of airports. Final report; AitBihiQuali et al. (2020). Do changes in air transport affect productivity? Regional Science Policy & Practice (*forthcoming*).

⁶ Within the context of economic growth in Europe, the contribution of connectivity to productivity is very important given. European countries' poor demographics (ageing of population). Source: Pearce (2019). Challenges for European air transport. Wings of Change, 19 November 2019.

⁷ See for example, Van de Vijver et al. (2014). Air passenger transport and regional development: Cause and effect in Europe.

⁸ https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/application/files/7515/4816/4824/ENTER_NL_Ambitie_en_urgentie.pdf

flowers). Logistic parties and forwarders that serve these sectors also use other cargo airports in North-western Europe. Which airport they choose is a trade-off between transportation cost, available connections and amenities and services offered. In the Amsterdam region logistics are crowded out.

Yet, air cargo will remain of crucial importance to Schiphol. It fulfils a strategic role for the Netherlands. There is a risk of reducing space for logistics and level of full-freighter movements at Schiphol under a minimum threshold that is required for healthy air cargo market at Schiphol (which in itself is essential for Schiphol's long-haul connectivity). Hence, a minimum amount of space should be strategically reserved for these functions. A minimum level of full-freighter operations is essential for a strong cargo market place and the overall Quality of Network.

Tourism

Amsterdam has gained a strong position as a tourist destination and as a centre for business meetings and events. Yet, the city seems to have reached a point of saturation. The Dutch tourism sector has the ambition to spread visitors more equally over different parts of The Netherlands, and if possible, over different times of the year. Business meetings (and academic meetings) remain important to host in the Amsterdam area as they are integrated part of its knowledge economy. The advantage of the network of Schiphol for this segment is more apparent than for tourism, as is the proximity to the airport for a meeting or event.

Connectivity performance of Royal Schiphol Group

We can be proud of the outstanding connectivity performance of our airports (Figure 4) up to March 2020 when the covid-19 crisis marginalized connectivity at Europe's airports. In 2019, Amsterdam Airport Schiphol occupied a second place among all European airports in terms of direct connectivity (increased from a sixth place in 2009), and we are ranked third globally in terms of hub connectivity (sixth place in 2009). Within Europe, Schiphol ranked as the third cargo airport in terms of volume. As a result, Schiphol connected the Netherlands directly to about 80% of Europe's GDP and to over 50% of the world's GDP (Figure 5). Yet, the 500k movement cap was negatively impacting the connectivity performance: Schiphol lost its first position in direct connectivity to Frankfurt in 2018.

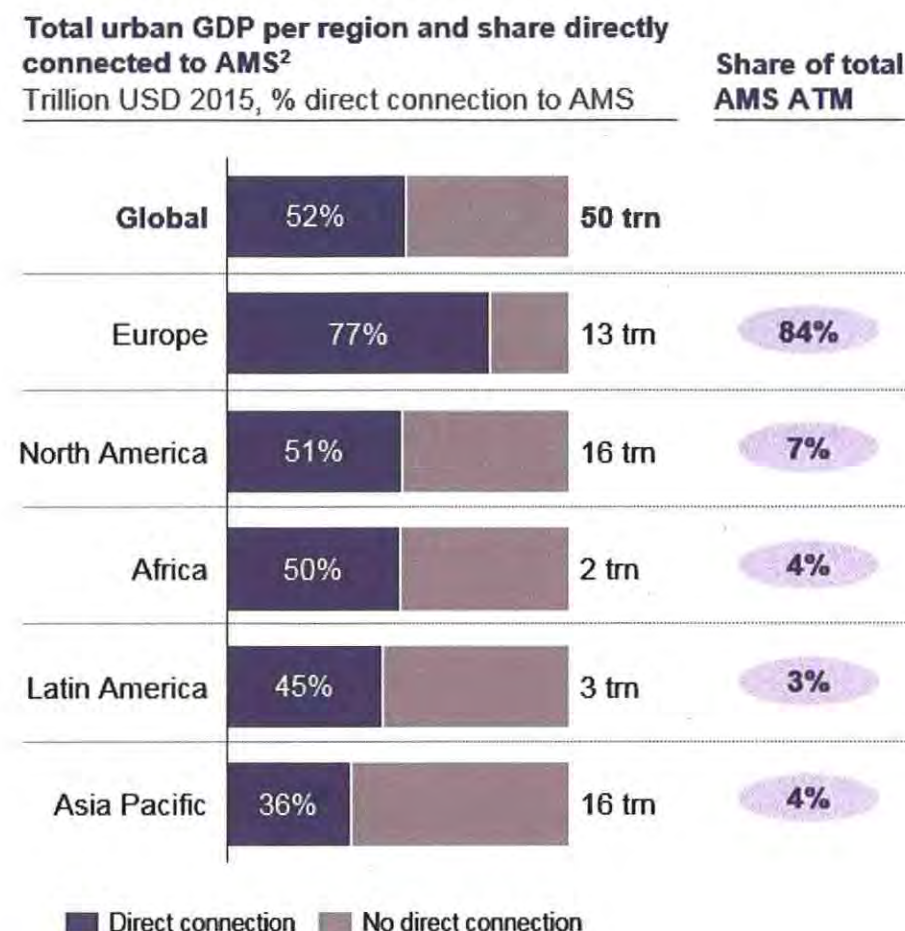
Box 3: Covid-19 and connectivity

The covid-19 crisis marginalised the connectivity of Europe's major airports in the 2nd quarter of 2020 to around 85% of the 2019 levels due to border closures, travel restrictions, quarantine measures and health risks. According to various industry and expert outlooks, we may expect a gradual recovery reaching 2019 traffic and connectivity levels again between 2021 and 2024.

The rate and timing of recovery is very uncertain, depending not only on the lifting of travel restrictions, but also on the depth and length of the economic recession, consumer confidence in air travel, the longer term impacts of videoconferencing and teleworking on business travel and the changes in the airline industry structure. Uncertainties also relate to the rate to which the aviation industry is able to decarbonize and achieve its sustainability ambitions.

For the longer term, it is expected that demand for air travel will continue to grow, although the industry may see changes in its structure and regulation that will have long-lasting impacts.

Figure 5 Schiphol directly connected to 52% of global GDP⁹



All the airlines contribute to the excellent connectivity at our airports. Yet, it is the hub operation of KLM and its SkyTeam partners that provides the Netherlands with a connectivity premium, due to the consolidation of transfer and local demand at the Schiphol hub. In particular, our long-haul network is much larger than would have been feasible based solely on the potential of Schiphol's home market of 12 million inhabitants within a 100km radius.

Without the hub operation, the network at Schiphol would be up to 40% less connected in terms of European and intercontinental frequencies, while at the same time the number of intercontinental destinations would decrease substantially as well¹⁰. Full loss of the hub function would result in annual welfare losses valued at up to €0.6-€1.1 billion per annum¹¹. Airports that lose their hub function are not likely to regain their hub function¹².

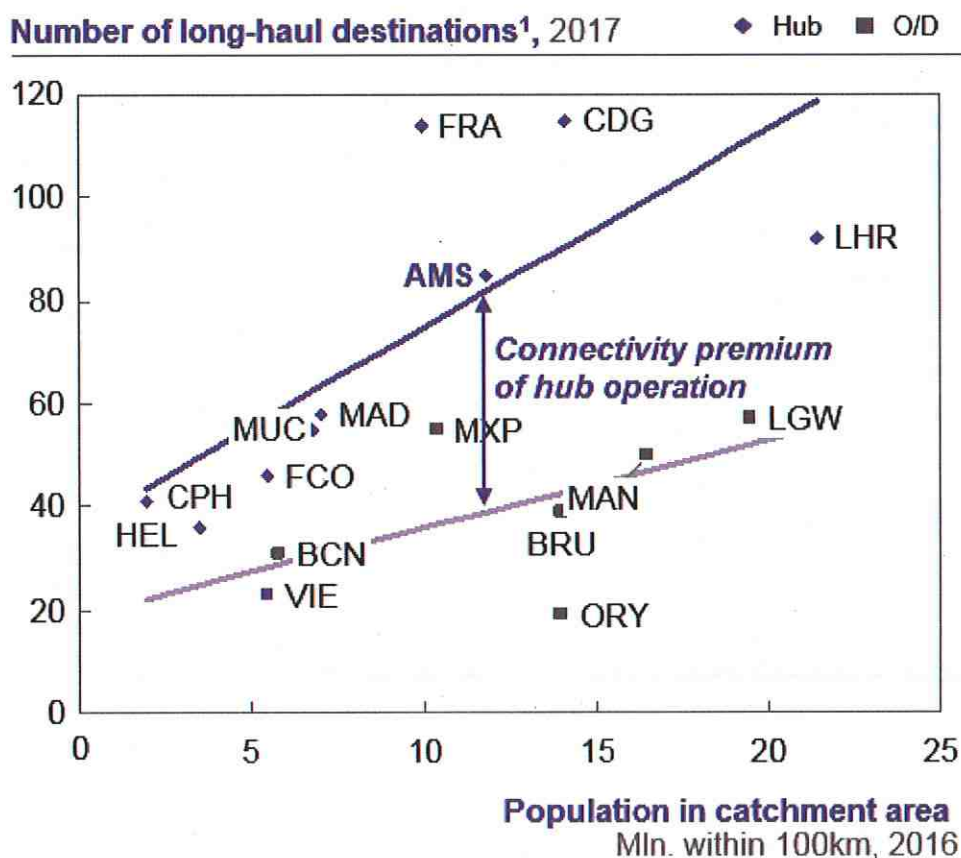
⁹ Team analysis

¹⁰ Estimates of number of routes lost range between a reduction of 16% to 30%. In particular long-haul routes will be affected. Source: SEO (2015). Economisch belang hubfunctie Schiphol

¹¹ SEO (2015). Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol. SEO rapportnr. 2015-22; University of Bergamo/ICCSAI (2019). Measurement of quality of network from a welfare perspective.

¹² Redondi et al. (2012). De-hubbing of airports and their recovery patterns. Journal of Air Transport Management.

Figure 6 Hub function at Schiphol generates a connectivity premium¹³



3.4 Key trends and developments influencing Quality of Network

Economic growth and demand for aviation

GDP is a core driver of aviation growth. Expected worldwide GDP growth will potentially result in a doubling of the global demand for aviation over the next two decades¹⁴, with a shifting geographical focus of growth towards the emerging economies. Furthermore, economic growth will continue to be concentrated in a limited number of global city regions throughout the world, the 'command and control centres' of the global economy, facilitated by ongoing urbanization and a growing middle class.

Although there is much uncertainty regarding future air traffic volumes at Dutch airports, forecasts of the CPB/PBL WLO scenarios indicate that Dutch unrestricted aviation demand will increase to approximately 130 to 200 million passengers in 2050¹⁵. These passenger numbers would theoretically require between 800 thousand to 1.2 million air transport movements for all Dutch airports, according to the aforementioned WLO scenarios. These numbers concern

¹³ OAG; SEO Airport Catchment Area Database; scheduled passenger flights only, to destinations >6 hours of flying time. Annualized data for 2017. Source: Team analysis.

¹⁴ Airbus (2019). Global Market Forecast 2019-2038. Cities, airports and aircraft; Boeing (2019). Commercial market forecast 2019-2038.

¹⁵ Significance & To70 (2019). Actualisatie AEOLUS 2018 en geactualiseerde luchtvaartprognoses. Rapport voor Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; CPB & PBL (2016). Mobiliteit Luchtvaart. Achtergronddocument. Toekomstverkenning 2030 en 2050.

the potential underlying, unrestricted aviation demand and not the demand that will actually be accommodated at the Dutch airports (the 'constrained demand'). It is unlikely that we can and want to accommodate all underlying demand growth. Despite the covid-19 crisis, many experts expect the growth of aviation demand to continue in the decades ahead.

Forecasted demand in various scenarios is much higher than today's passenger numbers. Yet, the annual demand growth needed to get there would fall well below the growth seen in the last two decades. Whether demand moves towards a low or high growth scenario will amongst other things depend on economic growth, demography, availability of (Dutch) airport and airspace capacity, the price of aviation (including the extent to which ticket prices reflect the external costs of aviation), regulation of incoming tourism flows, growth in aircraft size, social acceptance of flying and the availability of other modes of transport as substitutes for short haul aviation.

Demand for air cargo

Driven by economic growth and a rapidly growing cross-border e-commerce market in particular, demand for air cargo will continue to increase globally. We expect global cargo volumes to grow by 250% towards 2050, with an increasing share of cargo transported in the belly of passenger aircraft.

Schiphol currently is a major cargo hub and it is our ambition to sustain this position. In line with the global trend, we expect that growth in volumes will mainly be accommodated as belly cargo.

Nonetheless, we believe that full freighter cargo operations are key for a healthy cargo business at Schiphol as they provide us with the required capacity and flexibility to remain an attractive hub for all players in the air cargo value chain. In the wake of a prolonged period of capacity scarcity, finding the right balance between accommodating part of the increasing demand for passenger aircraft whilst maintaining sufficient full freighter movements will be essential. Furthermore, being an attractive cargo hub contributes to the profitability of passenger-belly operations on long-haul routes.

Social-cultural trends and demand for aviation

Within society, there is an increasing awareness regarding aviation's impact on climate change. The growing awareness translates into flight shame when potential travelers decide not to travel anymore or choose a different transport mode for environmental reasons.

Until recently, this had no or only limited impact on the demand for aviation. However, early 2019, Sweden has seen a decrease in aviation demand, of which at least part the reduction is said to be caused by growing environmental awareness or flight shame. Based on a survey among 6,000 respondents, a study by UBS¹⁶ finds that a growing share of travelers in European countries reduced air travel in the previous year based on environmental grounds. The same study concludes that, although the demand for international mobility keeps growing,

¹⁶ UBS (2019). Consumers' climate awareness on the rise; assessing the impact on traffic and planes demand. UBS Global Research, 30 September 2019.

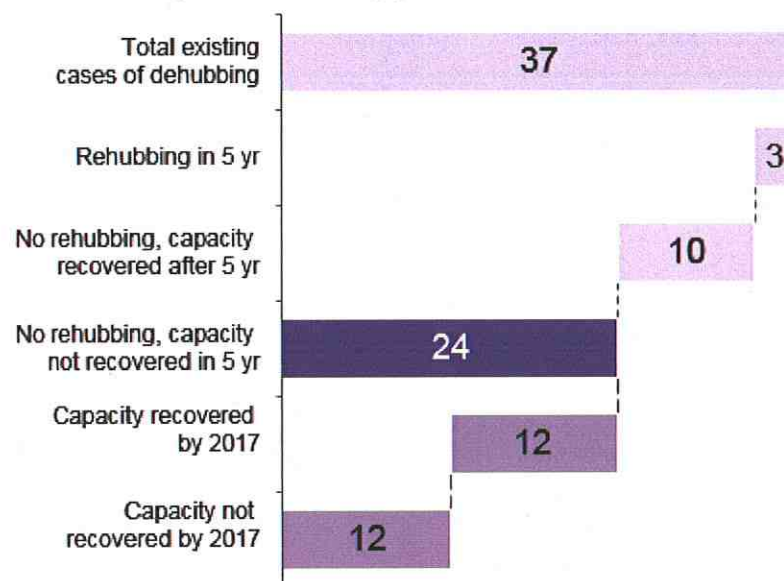
changing perception and flying habits may have a downward impact on the current growth outlooks for the aviation industry in the longer run.

Future of the traditional hub model and growth of low-cost market share

Hubs are likely to remain essential for connecting all the dots on the map in the long term: most of the world's city pairs do not have enough origin destination demand to be connected with a direct flight. Hub airports – being the consolidation points where airlines aggregate these traffic flows and combine them with local demand - are essential to connect these places. With hub airports being there to stay, this also means that the local markets of these hub airports will continue to profit from the 'connectivity premium' that hubs generate, meaning that the local O/D market of a hub airport has significantly more direct connections at its disposal than would have been feasible in the absence of a hub operation.

Figure 7 Most 'dehubbed' airports did not regain hub status¹⁷

Cases of airport dehubbing prior to 2009, number of airports (n=37)



Case examples show that the loss of the hub status has a significant negative impact on the connectivity of these airports. Furthermore, only very few airports managed to regain a hub status after initial 'dehubbing' and growth rates are significantly lower than at airports that remained hubs¹⁸ (Figure 7). The number of European and intercontinental frequencies at Schiphol could be reduced by 40% in a scenario of 'dehubbing'¹⁹. These insights underline the importance of maintaining the hub function at Schiphol towards the future.

Various trends indicate the possibility of a very gradual (not radical) increase in the share of point-to-point travel, at the expense of the share of travel via hubs (indirect travel). These trends include the further growth of point-to-point carriers, increasing capacity constraints at

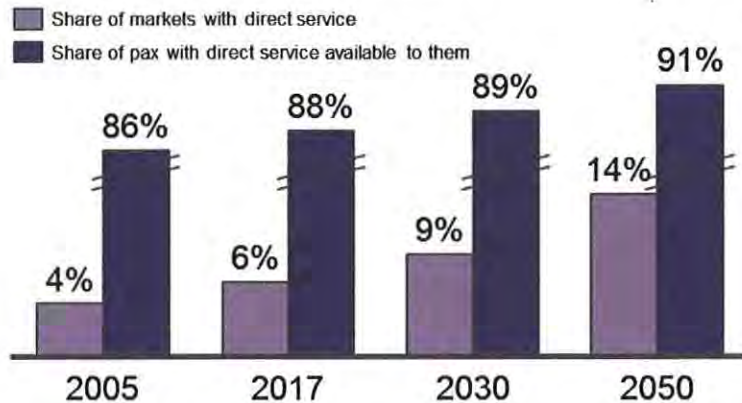
¹⁷ Redondi et al. (2012). De-hubbing of airports and their recovery patterns. Journal of Air Transport Management.

¹⁸ Redondi et al. (2012). De-hubbing of airports and their recovery patterns. Journal of Air Transport Management.

¹⁹ SEO (2015). Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol. SEO reportnr. 2015-22.

European hub airports, market growth and new aircraft technology. Nevertheless, hubs are likely to remain indispensable as nodes in the future worldwide aviation network (Figure 8).

Figure 8 Share of airport-pair markets from/to European airports with direct service and share of passengers at European airports with direct service²⁰



Yet, we may expect competition for the transfer passenger to increase further, due to rise of new mega hubs (for example in the Middle East and Turkey), niche hubs (such as Dublin and Helsinki) and bypassing of the traditional major hubs with direct flights. It is not only the development of new hubs, but also the growing capacity constraints at the major hubs that may give room to the development of new competitors.

In addition, new hub concepts like self-connect and low-cost carriers engaging in quasi-hubbing activities as well as long-haul flights, facilitated by platforms and digitization, may deliver new opportunities for our airports (new routes, frequencies). According to research, the potential of self-hubbing is substantial: about two thirds of the potential fastest indirect connections between European airports involve airlines that currently do not have a cooperation agreement²¹. On the other hand, self-connect, low-cost hubbing and long-haul low-cost are also likely to increase competitive pressure in the transfer and OD markets.

The current competitive position of Schiphol as a hub is strong on various key success factors, but competition is likely to increase, in particular when capacity will remain scarce (Figure 9).

Although the quality of airport services is gaining importance as a factor determining the competitive position of a hub, most choice factors for transfer passengers (e.g. airfares) are beyond the direct control of the airport.

With respect to delivering direct connectivity, low-cost carriers play an increasingly important role within Europe. In 2017, low-cost carriers provided almost half of the scheduled seats in Europe and are slowly making their way into the long-haul and business segment (Figure 10). These developments provide opportunities for airports across Europe, but will also put pressure on the profitability of the hub operations of major carriers.

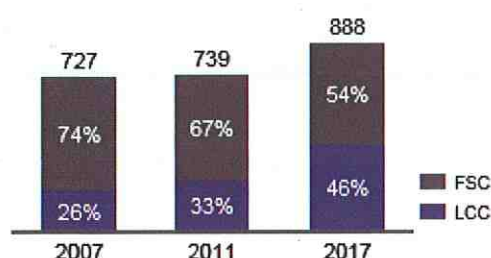
²⁰ Team analysis

²¹ Cattaneo et al. (2018). Evolution of the European network and the implications for self-connection. Journal of Air Transport Management.

Figure 9 Comparison of Schiphol with selected European hub airports on key hub success factors²² (ranking)

	Catchment area (*mln. inhabitants <100km)	GDP/capita (*€1000) (<100km)	Workforce employed in high-tech or knowledge intensive sectors	WEF 2019 global competitiveness score (country)	Peak-hour capacity (global; movements per hour)	MCT (mins.; main carrier)	ASQ score transfer quality	Airport charges level (total 2018; 1=lowest)
AMS	3	4	4	1	2	4	3	1
CDG	2	1	2	4	1	6	6	3
FRA	4	5	6	2	3	2	-	5
LHR	1	3	1	3	6	3	4	6
MAD	6	7	3	5	4	5	5	2
MUC	5	2	7	2	5	1	2	4
FCO	7	6	5	6	5	2	1	-

Figure 10 Share of low-cost carriers within Europe (million one-way seats)²³



The future of the Schiphol hub

Air France-KLM and partners have the largest operation at Schiphol and generate a connectivity premium by operating a global hub. Since the merger of Air France and KLM in 2003, Schiphol is part of the multi-hub system of Air France-KLM at Paris CDG and Schiphol.

Looking at the past 15 years, the multi-hub system of Air France-KLM developed successfully and Schiphol did well within this network. Generally speaking, both hubs serve large long-haul and short-haul markets directly. A specialisation mostly occurs in smaller markets, depending on geography and the size of the local origin-destination market.

Capacity constraints have proven to be a major driver of multi-hub development in other multi-hub airline networks, as well as the performance of hubs in general. Hence, moderate growth in peak-hour (or other) capacity will be a key factor for the future position of Schiphol as a hub. Moderate capacity growth gives the opportunity for the hub carrier to stay competitive in the highly contested transfer market and further develop its scale.

²² SEO Airport Catchment Area Database v1.5; WEF (2019). The global competitiveness report; SEO (2018). Airport charges at Schiphol Airport; ACI World ASQ; Eurocontrol Airport Corner; Team analysis

²³ Team analysis

New non-aviation modes and transport systems

New modalities (e.g. Hyperloop, drones and unmanned aerial vehicles) will pose challenges and opportunities for airports, both on airside and landside. While aviation will remain the dominant mode of transport for medium-haul and long-haul distances, there are promising alternatives for short haul flights, such as high speed rail and self-driving cars. Moreover, new technologies already affect landside access of the airport. Mobility platforms (such as Uber, Lyft, Car2Go) alter our passengers' first and last miles.

In the future, we expect to see the rise of autonomous vehicles (possibly in combination with car sharing) for short distances within urban areas. These new developments in transportation are complemented with additional policies and regulations from national and regional governments to move towards more robust and sustainable mobility systems. Such shifts and developments will have a substantial impact on RSG (spatial) planning activities.

Figure 11 The evolving transport system



4 Quality of Life

4.1 Quality of Life: We care about people and the planet

We focus on improving the quality of the living environment, both locally and globally.

We acknowledge our responsibilities towards our neighbours and all people who are involved in or affected by our operations, as well as future generations. Our focus on quality of life will ultimately reinforce the quality of network, as we believe it is essential for our license to grow and operate and contributes to an attractive international business and living climate.

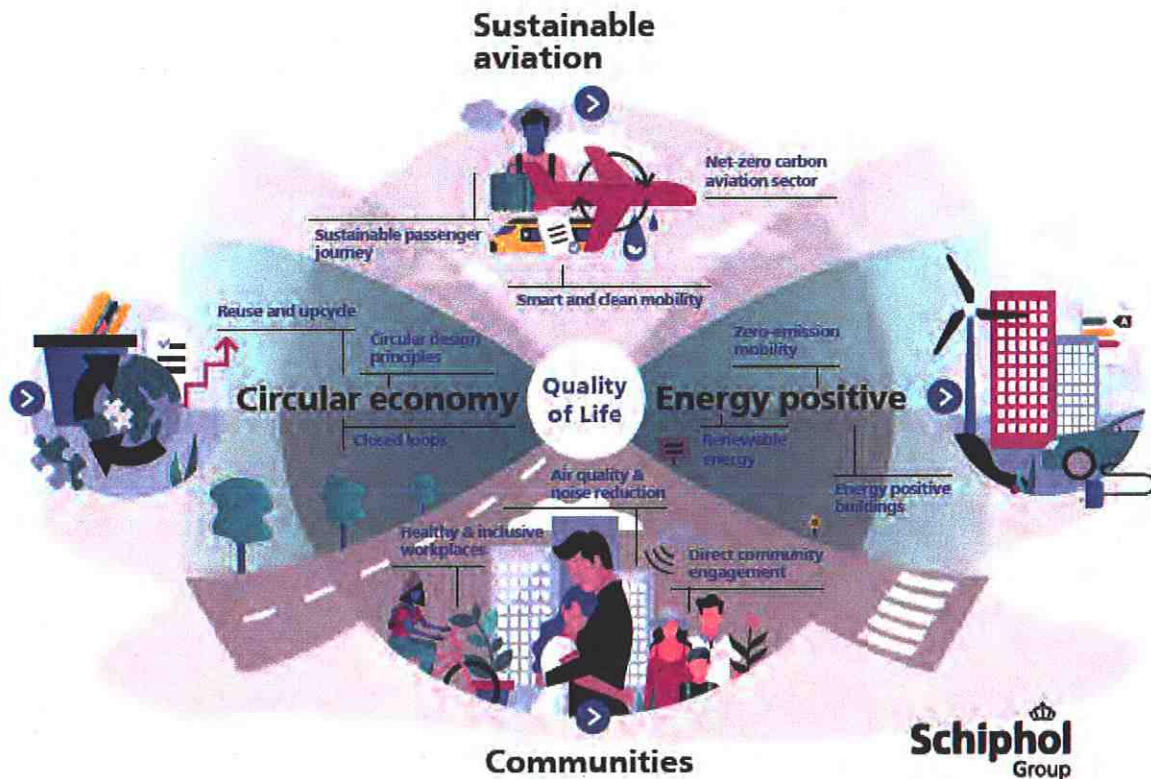
Our main targets are as follows: becoming energy positive, advocating sustainable aviation, implementing the principles of circular economy and securing a healthy living environment around our airports. We have already committed ourselves to zero emission and zero waste by 2030 for our own location. Our Sustainability Roadmap outlines our strategy towards realizing these targets.

We believe that the realisation of an aviation industry with net-zero emissions by mid-century is technically possible and economically feasible²⁴. Joint efforts of governments, airports and airlines and other stakeholders will be key to success.

²⁴ Energy Transitions Commission (2018). Mission Possible. Reaching net-zero carbon emissions from harder-to-abate sectors by mid-century.

There is no silver bullet to decarbonize aviation. Decarbonizing the aviation industry will require joint and substantial efforts in various areas over a long period of time, including the following:

Figure 12 Quality of Life



- Demand management: this includes a shift to more sustainable rail alternatives and airspace modernization (Single European Sky) to reduce emissions per flight. It also concerns policy instruments to internalize the external costs of aviation: the environmental costs will need to be reflected in the price of flying. Hence, we support the strengthening of the ETS for aviation and the roll-out of CORSIA as a first step. We recommend the proceeds from these measures to be used for sustainability in the aviation industry.
- Energy efficiency gains: new aircraft and engine technology is needed to reduce the emissions per flight. This includes the development of (hybrid) electric aircraft, but also the radical fleet renewal. Innovation is key. We will actively facilitate the transition towards hybrid and electric flying at our system of airports.
- Decarbonization technologies: battery and hydrogen aircraft may play a role on the longer term for short distance air transport, with ranges and capacities gradually increasing. However, for the foreseeable future, aviation will rely on hydrocarbon fuels. The long-lead times in aircraft and engine development favor blending

conventional fuels with zero carbon fuels such as bio and synthetic. Fuel mandates can play a role here as they will stimulate the uptake of sustainable aviation fuels blended with conventional fuels.

On the long term, these measures will result in decarbonization of the aviation industry. For the short to medium term (as the aviation sector may not be able to cut emissions within its own sector fast enough), we believe it is essential to engage in additional high-quality offsetting.

4.2 Quality of Life: A healthy living environment

A controlled and moderated path of growth in relation to improvements in aircraft technology and new air traffic control procedures will generate reductions in noise hindrance, thereby contributing to a healthy living environment. Moreover, we will focus on solutions that will reduce local emissions, including nitrogen oxide (NOx) and fine and ultrafine particles.

This focus will represent a major pattern change. In the past, aircraft technology gains in terms of noise were used to redeem additional aviation growth. For the first time, however, part of the room for growth will be given back to society to allow for improvements in the local living environment. We will only grow as far as needed to fulfil our mission and maintain a viable hub operation.

Community engagement will also have a positive impact on non-acoustic noise factors. We will engage in dialogue and be transparent with policymakers and local stakeholders, while fulfilling an active role towards the general public. We would like to become more predictable (e.g. by announcing divergent runway use due to maintenance, weather conditions or other circumstances).

To improve quality of life in the surrounding communities, we aim to broaden the scope and scale of investments in local communities. For example, we will do this by buying and/or redeveloping houses in heavily noise affected areas. We will ensure that aviation will benefit the local communities both economically and socially.

4.3 Key believes

The Quality of Life pillar of the Vision 2050 has been based on a number of strategic premises/key believes, that were derived from an extensive analysis of our current and future environment (sections 4.4 and 4.5):

- Decarbonising aviation globally will become essential for retaining the aviation industry's license to grow, or even to operate. In addition, eventually achieving a net-zero carbon emissions aviation sector is the industry's responsibility towards society and future generations.
- We believe that a net-zero carbon emissions aviation industry is technically achievable and economically feasible by mid-century, through demand management measures, energy efficiency gains and decarbonization technologies.

- We believe that the external costs of aviation need to be internalized. Furthermore, offsetting has a role to play on the short to medium term.
- A net-zero carbon emissions aviation sector requires a joint efforts by all stakeholders over a long period of time.
- Technological innovation and operational measures for aircraft and engine technology will result in a continuous decrease in noise emissions and air pollution around our airports.

4.4 Current performance Quality of Life

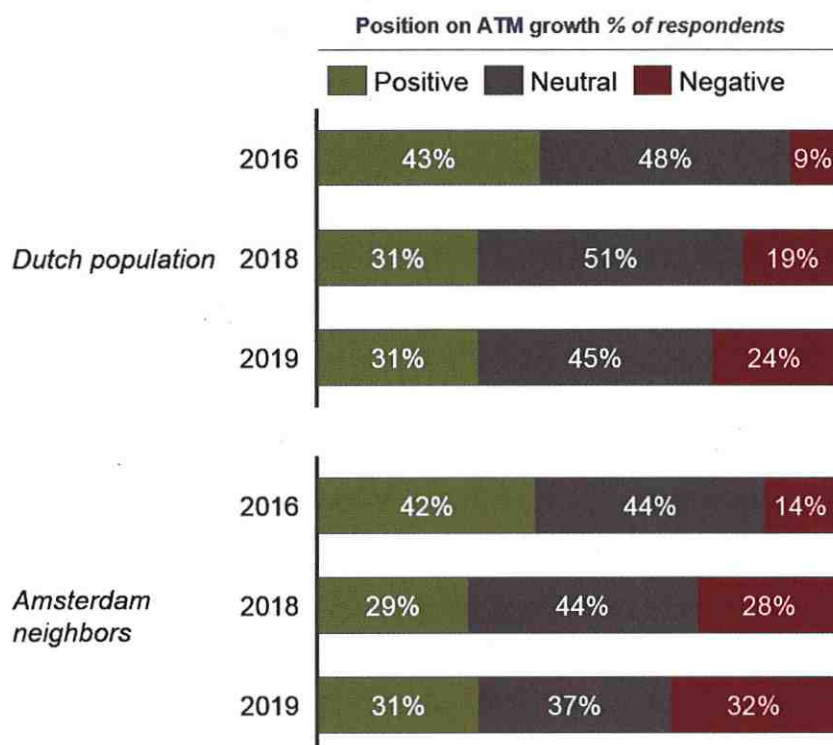
We have been acting on well-being and sustainability for a long time already. For example, for a sixth year in a row Schiphol retained 3+ status in the ACI carbon accreditation scheme. A key component of this status is that the airport's own activities are CO₂ neutral.

Ultimately, we will go beyond zero by realising an energy-positive airport. As we work to drive sustainability across our own operations, aiming to be zero emission and zero waste by 2030, we take a leadership role in the field of aviation sustainability. We stimulate cleaner and quieter fleet via our airport charges. We co-developed the joint action agenda 'Smart and Sustainable' and we were involved in drafting the 'Agreement on Sustainable Aviation'. At the European level, we actively push for a policy framework for scaling-up sustainable aviation fuels. By doing so, we set new standards and best practices for the industry.

The emissions caused by aviation and their impact on climate change have quickly entered the societal and political debate on aviation growth. Aviation has an impressive track record when it comes to innovation. Today's aircraft produce 80% less CO₂-emissions per seat than the first jets in the 1950s. Unfortunately, this is not enough to cope with traffic growth. The aviation sector is responsible for 2% of all CO₂ emissions at the global level and for 7% of all emissions in the Netherlands. Although airport emissions account for only a minor share of the total, airlines and airports are in this together: the aviation sector will need to take its responsibility.

While the growth of air transport movements has been within the set local norms and rules during the past decade, the number of noise nuisance complaints relating to Schiphol reached a record high in 2018. Although the majority of Dutch people remain neutral or positive with regard to aviation growth in the Netherlands, the base of support for further growth in aviation has come under some pressure (Figure 13). Meanwhile, the number of passengers has reached a record high during the last years.

Figure 13 Public perception regarding further growth in air transport movements (ATM)²⁵



4.5 Key trends and developments influencing Quality of Life

Climate policy and carbon pricing

A key future development with respect to Quality of Life concerns (inter)national climate policy and the extent to which the environmental costs of aviation are reflected in the cost of flying. For years, the international aviation sector has recognised the need to become more sustainable, in order to reduce the impact of aviation on climate change. Various international policies are in place to mitigate emissions, including EU ETS for aviation and CORSIA (Figure 14). In addition, the major European airports have called upon the aviation industry to increase its efforts to achieve the goals of the Paris Agreement. European airport operators themselves have agreed to set the goal of net-zero emissions at airports by 2050.

²⁵ Stakeholder Reputation Insights (2019)

Figure 14 There are currently various climate policies in place, and some include part of the aviation value chain

Agreement / policy	Description	Part of value chain in scope			
		Aviation from/to EEA	Intra-EEA aviation	Domestic aviation	Airport operations ³
Paris climate agreement (2015)	196 states agreed to reduce CO ₂ emissions in order to limit temperature increase to 1.5-2°C. CO ₂ reduction -49% by 2030 and 95% by 2050 vs 1990	✗	✗	✓	✓
ICAO targets (2009)	ICAO, a UN agency, agreed upon targets including 2%/yr increase in fuel efficiency, 50% aviation CO ₂ reduction by 2050 vs 2005 and carbon neutral growth through offsetting after 2020 via CORSIA	✓	✓	✓	✗
EU ETS² (2005)	EU-level ¹ CO ₂ cap and trade system emissions of EU countries. Currently only covers domestic and intra-EEA flights awaiting ICAO targets. Targets include ~28% aviation CO ₂ emission reduction in 2035 compared to 2020 (2.2% reduction p.a.)	✗	✓	✓	✗
Klimaatwet (2018)	Dutch legislation to reduce national CO ₂ emissions in line with Paris Agreement ⁵	✗	✗	✓	✓

 Global
 EU
 NL
 ✓ In scope
 ✗ Not in scope
 ✗ Currently not in scope but potentially included in future

¹ Iceland, Liechtenstein and Norway also participate. ² EU Emission Trading System.

³ Includes airside ground operations, buildings and landside infrastructure (i.e. excluding LTO). ⁵ Klimaatwet likely deduced from ICAO and EU ETS

The targets that these policies and initiatives set nevertheless fall short of net-zero emission aviation industry and are significantly less ambitious than the Paris Agreement. Hence, we believe that the aviation industry should achieve a serious reduction of its carbon footprint, ultimately towards net-zero carbon emissions.

Public opinion on noise and particulate emissions

Calculations of the amount of aircraft noise do not always correspond to measured noise levels and the perceptions of local residents. This has led to friction in the relationship between the aviation sector, government and local residents, and it has sparked discussions concerning the reliability of data and models. Schiphol has acknowledged the need to align calculations,

measurements and perceptions about noise nuisance. Additional measures have been taken to reduce the noise disturbance in the local area, and yet others are being developed.

The health effects of particulate emissions and ultrafine particles from aircraft and other vehicles are receiving even greater emphasis. Although preliminary research results have revealed potential health effects, it is still unclear whether these long-term effects are related to aviation.

Capacity crunch: growing scarcity in airport and airspace capacity

Since in the years to come aviation will continue to affect the local living environment and contribute to global climate change, it is likely that the realization of new airport capacity in the densely populated metropolitan areas in Western-Europe will become even more difficult than today.

This is in line with Eurocontrol's forecast²⁶ that airport capacity shortages in Europe will increase. According to Eurocontrol, by 2040 1.5 million flights cannot be accommodated at Europe's airports. About 16 airports in Europe will be operating at their maximum capacity by 2040. In other words, there will be an growing scarcity of airport and airspace capacity in Europe.

Technology and CO₂ emissions

The current 2% share of aviation in human-induced CO₂ emissions will increase as most other sectors are able to reduce their CO₂ emissions at a faster rate than aviation. Around 80% of aviation CO₂ emissions are emitted by flights of over 1,500 kilometres, for which there is no practical alternative mode of transport. In addition, aviation has non-CO₂ climate impacts from oxides of nitrogen (NO_x), particle emissions, and effects on cloudiness that contribute to climate change²⁷.

Aircraft and engine efficiency improved greatly over the past few decades, reducing significantly the CO₂-emissions per flight. Increased fuel efficiency has been driven by technical improvements of the energy intensity of aircraft, more efficient airport operations and improvements in airspace efficiency. Over the past twenty years this has already delivered growth rates for carbon dioxide (CO₂) emissions that are less than half the rate of air traffic growth overall. In other words, a decoupling between aviation growth and CO₂ growth has taken place.

The trend towards more efficient aircraft, engines and operations will continue. Yet, to achieve zero-emissions aviation in the long-term in line with the Paris agreement, substantial innovation is required, of which not all technologies may be sufficiently mature and/or scalable by 2050. In addition, airline fleet renewal will take time as well.

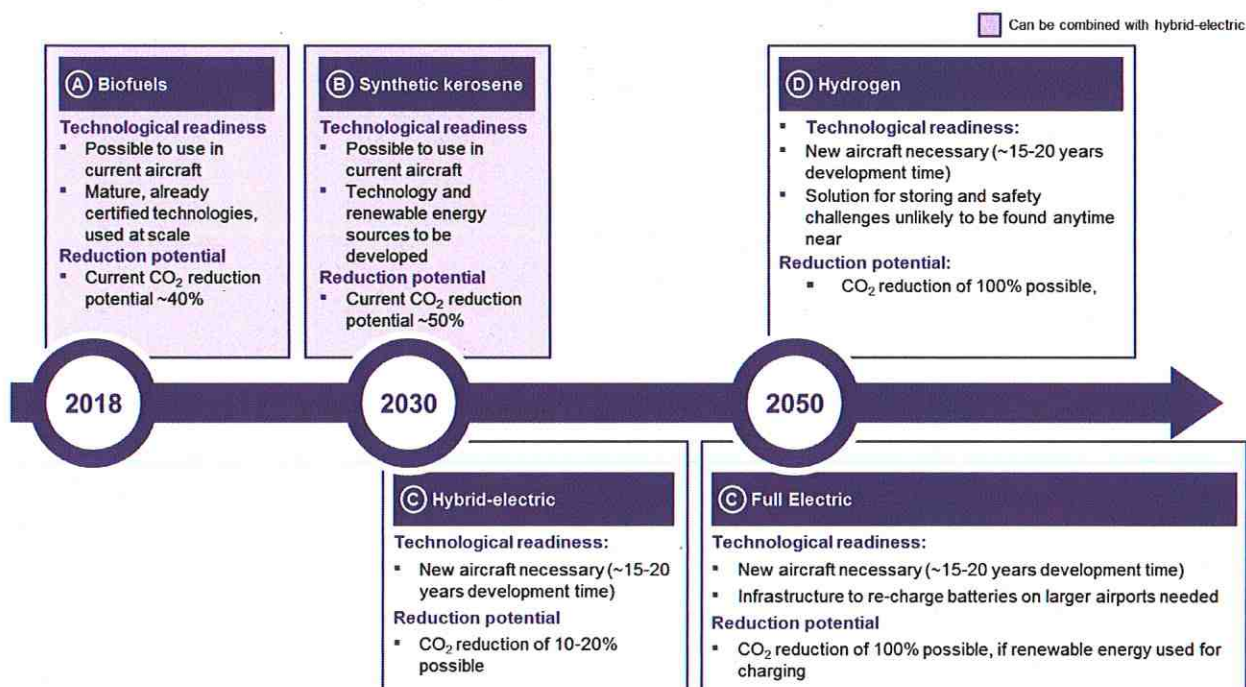
(Hybrid) electric and hydrogen aircraft could play a role on the longer term, starting with short distance air transport and ranges and payload gradually increasing (Figure 15). The use of sustainable aviation fuels such as bio- and synthetic kerosene are the most promising near-term improvements, as they can be blended with conventional fuels. The major challenge will be to secure a large-scale supply of cost-competitive sustainable aviation fuels.

²⁶ Eurocontrol (2018). Challenges of growth.

²⁷ But these impacts are subject to much greater scientific uncertainty.

Technological solutions need to be complemented by other measures to reach net-zero emissions by mid-century. Hence, the roadmap towards net-zero emissions will need to consist of other routes as well, including demand management measures and an appropriate policy framework (see section 4.1).

Figure 15 Bio and synthetic kerosene most promising near-term improvements for decarbonization



Technology and noise emissions

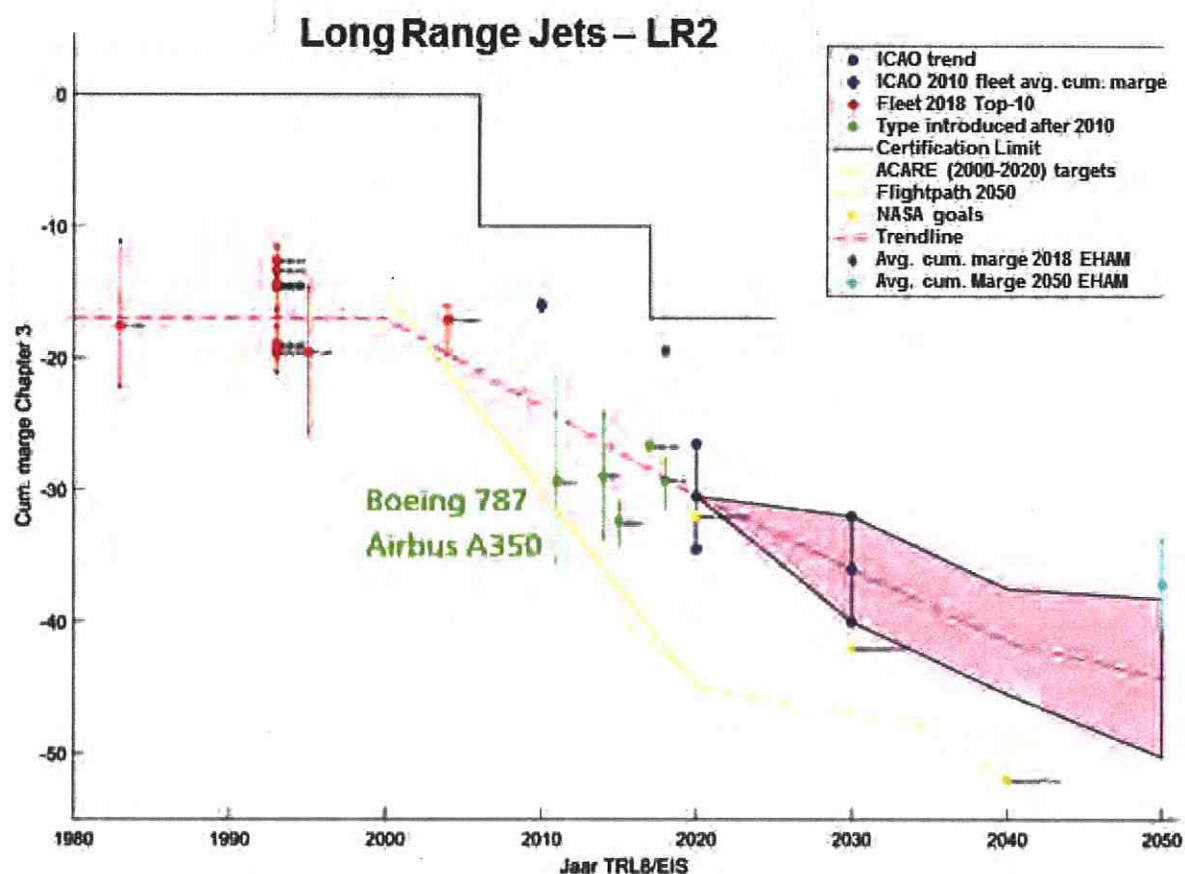
In the past decades, large scale aircraft development programmes on technology, engines, and airframe resulted in substantial improvements not only in flight performance and fuel efficiency but also in a reduction of aircraft noise emissions. Based on a study by NLR²⁸, a further reduction of aircraft noise can be expected in the period up to 2050, as new generations of aircraft come into service at Schiphol Airport.

Figure 16 gives an indication for the reduction of certified noise emissions for long range aircraft (2 engines) as the Boeing 777 or Airbus A330. New types as the Boeing 787 and Airbus A350 show a substantial noise reduction, even better than the long term trend line. Further reductions can be expected towards 2050, resulting in a cumulative reduction of 60-75% per individual aircraft.

Other aircraft categories as the medium haul or regional aircraft show a similar improvement, whereas the long range aircraft equipped with 4 engines (Boeing 747 and Airbus A380) are supposed to phase out. No further development of four engine aircraft is foreseen.

²⁸ NLR (2019). Hoeveel stiller worden toekomstige vliegtuigen? Analyse vlootontwikkeling richting 2050.

Figure 16 Forecast of reduction in certified noise emissions for long range aircraft (2 engines) 2020-2050²⁹

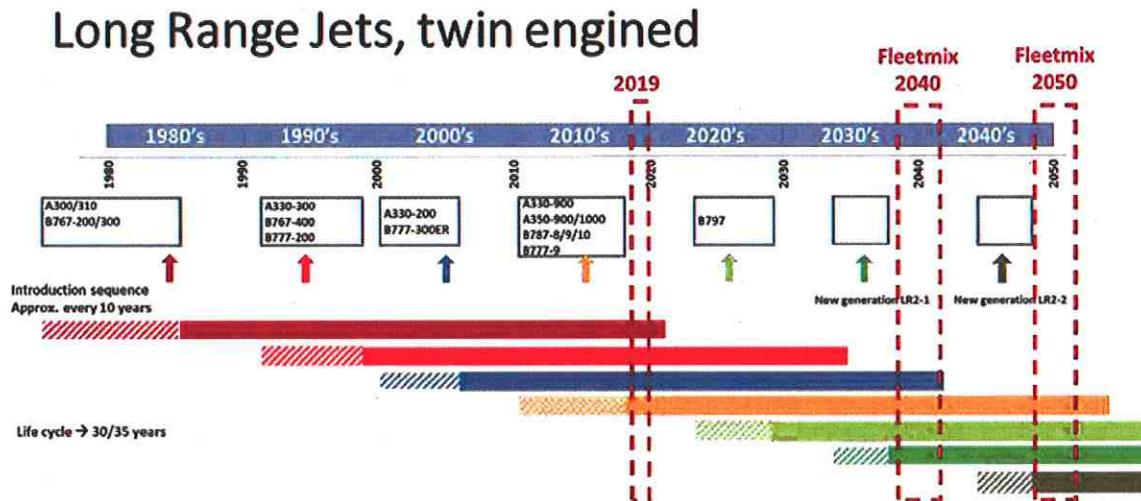


Typically, aircraft have a long life cycle of active operational service, for medium haul and regional aircraft between 20-25 years and for long range aircraft even between 30-35 years. For the latter category, a new generation of aircraft with improved performance enters into service almost every 10 years on average. Continuation of this trend will lead to a substantial fleet renewal among airlines operating flights to and from Schiphol Airport.

Around 2050, the current state-of-art aircraft types will almost be phased out and new generations will dominate the market, as shown in the figure below.

²⁹ NLR (2019). Hoeveel stiller worden toekomstige vliegtuigen? Analyse vlootontwikkeling richting 2050.

Figure 17 Fleetmix development at Schiphol Airport, 1980-2050³⁰



Noise calculations show that, when combining Schiphol's runway system with fleet mix developments and aircraft technology improvements³¹, noise hindrance (EGH, Ernstig Gehinderden) could be reduced to 75%-90% compared to 2020 MER levels in a realistic fleet renewal/ optimistic fleet renewal scenario respectively. Even in case of pessimistic fleet renewal, noise hindrance could stay at around today's levels.

The optimistic scenario assumes a stimulated fleet renewal for each aircraft category, for example by enhanced differentiation of airport charges towards less noise-intensive categories and/or government regulation. The EGH calculations are based on the current methodology and do not assume any changes in dose-effect relationships.

5 Quality of Service

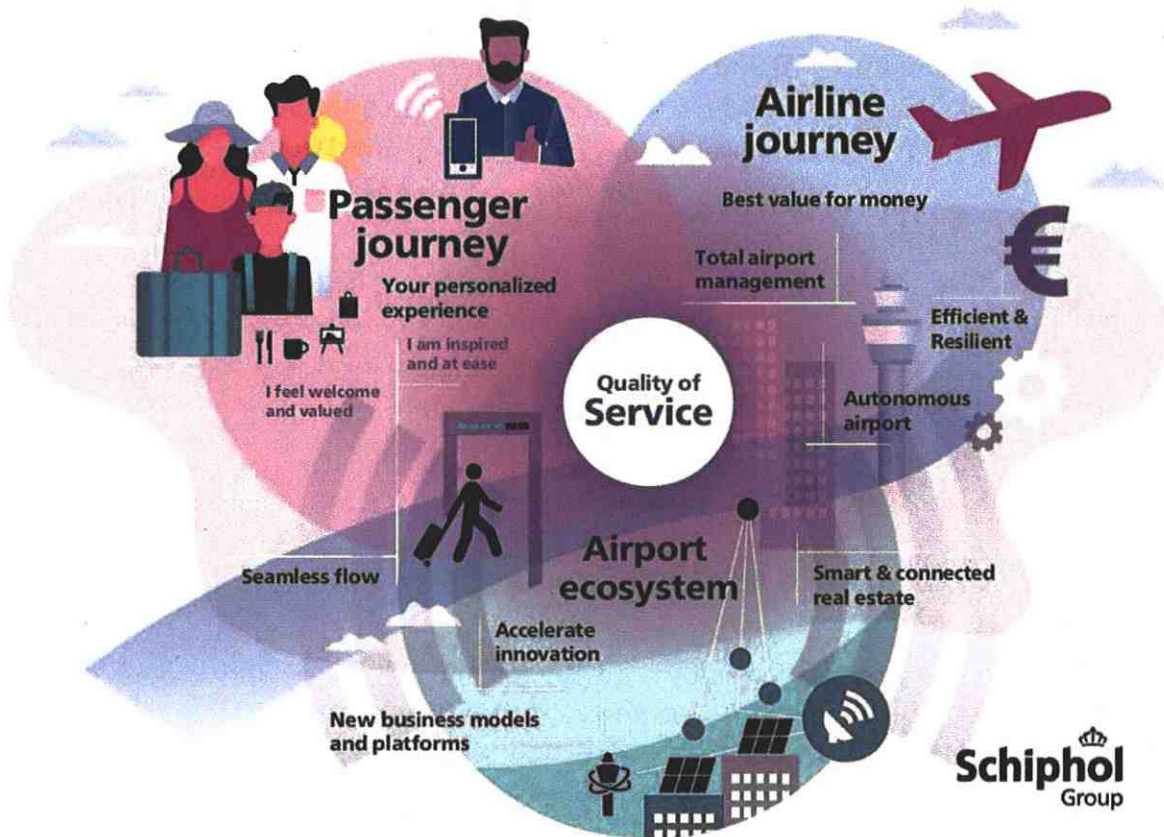
5.1 Quality of Service: Customers first

The level of airport services plays an important role in being the airport of first choice for both passengers and airlines, contributing to the quality of network by enhancing our competitiveness (Figure 18). Moreover, a high level of service is essential to maintaining our reputation as a major hub airport, and therefore our license to grow and operate.

³⁰ NLR (2019). Hoeveel stiller worden toekomstige vliegtuigen? Analyse vlootontwikkeling richting 2050.

³¹ Assuming a hypothetical ATM scenario of 650 thousand aircraft movements in 2050 for calculation purposes only (in the context of the PlanMER and the Luchtvaartnota)

Figure 18 Quality of Service



Considering the ongoing growth in passenger numbers and intense hub competition, it will be essential to improve our quality of service. We are committed to offering efficient, seamless and touchless journeys, while creating personalized experiences that will distinguish us from our competitors. It is hereby essential to look at the passenger journey in its entirety. Our integrated Passenger journey strategy will therefore provide guidance. We distinct ourselves through our people, who add a human touch to otherwise hassle-free and automated processes.

Value for money and efficiency are central themes within our integrated Airline journey. We realize this through collaboration, innovation and the use of data-driven technology, including the integrated control of turnaround processes, integrated long-term planning and the establishment of total airport management, in collaboration with partners.

Moreover, we will pursue further improvement in the quality of service by offering smart, high-quality real estate and business services that enable travellers, businesses, students and research institutions to connect with each other. In this way, we boost the local business climate and knowledge economy. Although our real estate propositions are relatively mature and space is limited, we do see potential for further development, and in our new real estate strategy, we are keen to explore new concepts.

5.2 Key believes

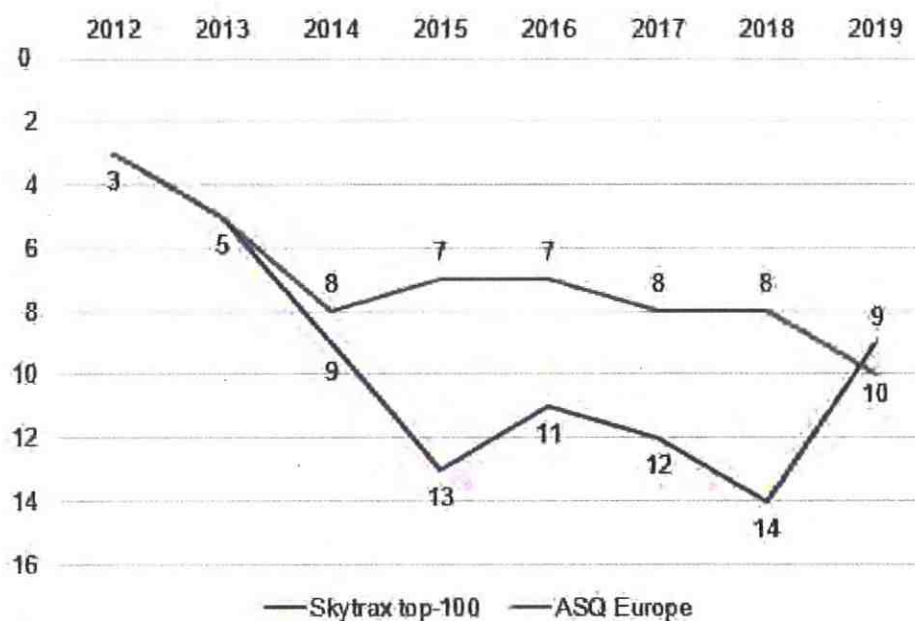
The Quality of Service pillar of the Vision 2050 has been based on a number of strategic premises / key believes, that were derived from an extensive analysis of our current and future environment (see paragraph 5.3 and 5.4):

- New players and technologies have and will continue to disrupt the way people travel and they will bring both new challenges and opportunities for airports.
- The service quality level at an airport will become an increasingly important choice factor for passengers.
- In time, it will be technically possible to fully automate nearly all airport processes, but the human touch will remain an essential part of a good service proposition.
- Global platforms will (continue to) play a central role in society and people's lives. For an airport, it will be essential to be fully connected to these platforms as they will to a large extent help to determine people's travel decisions.

5.3 Current performance Quality of Service

We want our airports to be preferred by both passengers, airlines and forwarders. The record-high passenger numbers in recent years indicate that for many we operate the airports of choice. However, the traffic growth brought new challenges, especially in delivering the quality of service to passengers and airlines that we stand for. In absolute terms, the quality level perceived by our passengers has remained stable, according to the Airline Service Quality (ASQ) ratings of ACI and our Net Promotor Score (NPS). However, other airports keep raising the bar, as some of them have succeeded in considerably improving their service levels. This resulted in a deterioration of our relative position in external service quality benchmarks, such as SkyTrax and ACI (Figure 19).

Figure 19 SkyTrax and ASQ ranking Amsterdam Airport Schiphol³²

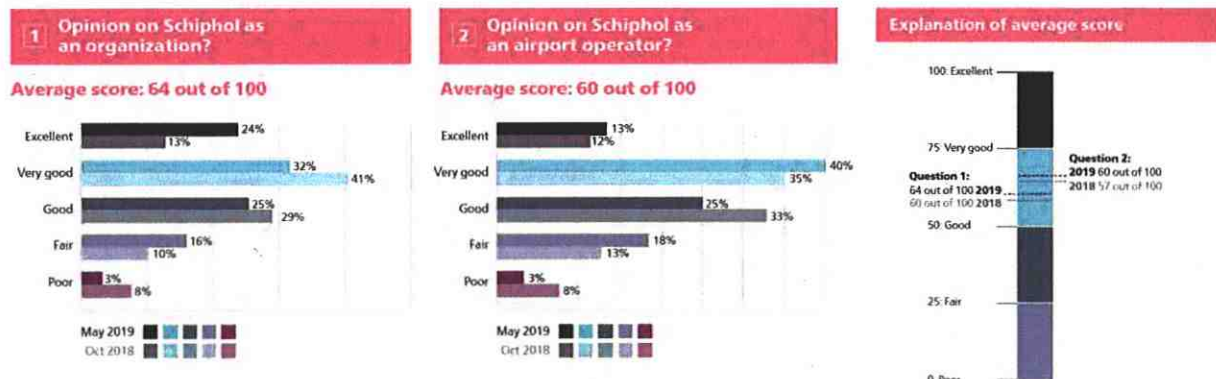


Customer surveys among our airlines indicate that they are generally satisfied with us, also when comparing our service level to that of other large airports. Nonetheless, there is still room for improvement, for example in 'on time performance'.

Figure 20 Evaluation of Schiphol by airline customers

April / May 2019

Respondents: 63, participating airlines 45



5.4 Key trends and developments influencing Quality of Service

New technologies and digital solutions

³² SkyTrax; ACI World ASQ

Innovative technologies and advanced use of data will continue to impact travellers and airports. Seamless travel solutions, artificial intelligence, and biometrics will smoothen door-to-door journeys and will positively impact the passenger experience by minimizing waiting time and reducing mandatory (security) touchpoints.

Figure 21 Seamless flow



Through the use and sharing of data, airports will be able to diversify and customize their service offerings to passengers, creating personalized travel experiences and new opportunities for revenue growth. Meanwhile, by leveraging on autonomous technologies and robotics, airports can improve the efficiency of airport processes and further reduce safety and security risks. Physical assets, whether it concerns real estate, airport terminals, cars or equipment (e.g. check-in desks) are going to be shared more often and be deployed more flexible and smarter, increasing their productivity and thus reducing their environmental footprint.

Health

The global covid-19 pandemic will have long-term implications for the passenger, employee and airline processes at our airports. This does not only relate to compliance with and implementation of (inter)national health regulations and sanitary measures but also to providing confidence to our passengers regarding a healthy journey.

Changing needs of customers

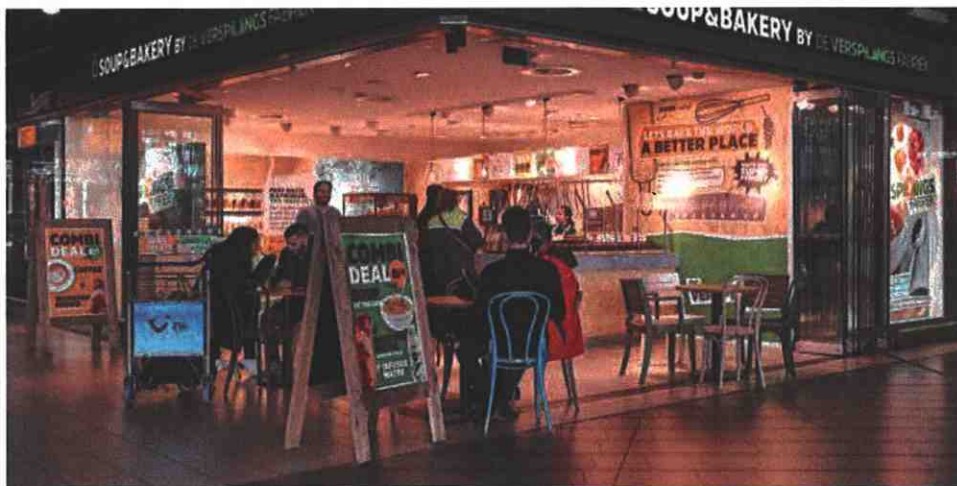
The needs of airport (retail) customers are changing, driven by broader societal trends. The increased availability of personal data and the use of advanced analytics has enabled many businesses to offer highly customized products and services to people. This development has also raised the expectation level of travellers, who expect highly relevant products and services and are sometimes no longer satisfied with 'traditional' airport retail offerings.

This trend is further strengthened by the experience-based economy of today, where customers expect more from a purchase than just a product or service; they expect to be

surprised and get an experience they will remember. Many airports are therefore starting to experiment with offering experiences that go beyond their traditional service offerings.

Another societal change is the increased focus on eco-friendliness and well-being. Although this trend can be observed globally, it seems a particularly visible among consumers in Europe, who look increasingly critical at the impact and footprint of businesses. In aviation, this trend is clearly visible through the emergence of 'flight shame', but also in new food & beverage concepts at airports, like the 'Waste Factory' (de Verspillingsfabriek) at Schiphol that makes soups out of vegetables that would otherwise be thrown away.

Figure 22 De Verspillingsfabriek



New entrants in air travel

In the past decade, new digital players such as Uber have entered the (air) travel market. They offer new services, facilitate air travel concepts such as self-hubbing and create online travel platforms to the benefit of travellers. In particular, Mobility as a Service (Maas) concepts, where different modes of transportation are all offered through one service provider, are an area of interest to both start-ups and existing players. As the importance of global travel platforms in travel will increase, being fully connected to these platforms will be key for traditional players in the travel market, such as airports.

6 Enablers: safety and a robust organization

6.1 Safety first

Safety is our highest priority, and we aim for air travel to remain the safest means of transport. This key priority for our license to operate requires an open culture in which all safety

deviations can be reported, in which improvements are made in a timely fashion and in which everyone working in the sector is committed to following the highest standards.

As part of our shared commitment to improving overall industry safety standards, Schiphol Airport, Air Traffic Control, airlines, ground handlers and refuelling services have joined forces to create a joint sector Integral Safety Management System (ISMS). The group's shared goals are to control current safety risks, reduce future risks, and create opportunities for continuous safety improvements within the industry. With this integrated approach to collaboration on safety, the Netherlands is a global frontrunner in aviation safety.

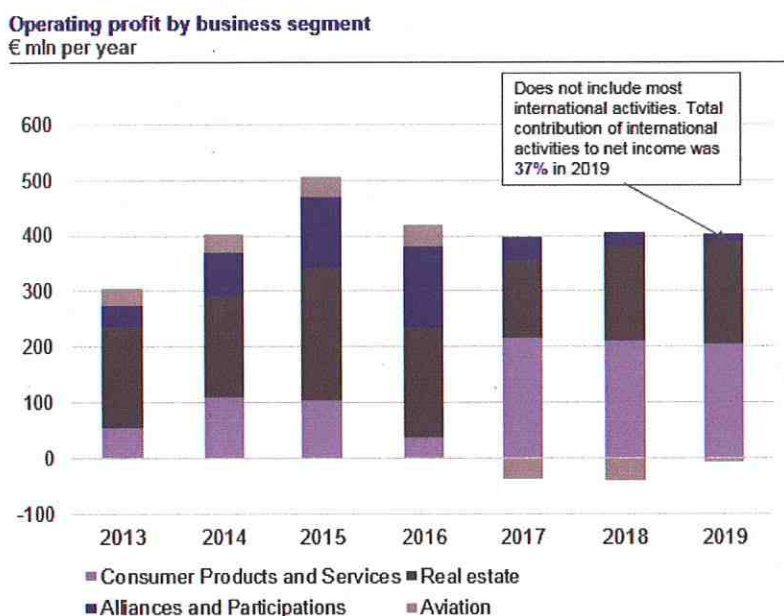
6.2 Robust organization

Financially resilient

Over the past decade, we have proven to be a financially sound organisation that is able to create financial shareholder value on a structural basis. We mainly create this financial value through our non-aeronautical activities, as our aeronautical activities are regulated, and their revenues are cost and asset based. We managed to deliver a stable return to our shareholders over the last few years, despite the fact that average spend per passenger in retail decreased (but was compensated by increasing passenger numbers).

The COVID-19 pandemic has and will have, for a yet unknown period of time, an adverse effect on passenger demand for air travel at Royal Schiphol Group's airports. As there is no precedent for an outbreak at this scale and since it is unclear how the COVID-19 virus will develop, the scale of the impact of the COVID-19 outbreak on the Royal Schiphol Group's business, results of operations, prospects and financial condition is unpredictable.

Figure 23 Operating profit per business segment (million euro)



Hence, a prerequisite to the realisation of our vision is a robust organisation that is financially resilient and that employs happy people. Non-aeronautical revenues constitute a key element in our financial results, and therefore in the autonomy of the organisation. As happy passengers are more likely to spend money at an airport, we see a clear link to our quality of service ambitions. Improving our service proposition whilst continuing to offer value for money to our airlines, passengers and other businesses is key.

As the airport industry is changing faster than ever, we must be a robust and adaptive organization, so that we will remain a globally leading airport group. To do so, we need to be an attractive employer with a working environment that facilitates collaboration, development, ownership and, last but not least, fun. Our people are innovators that orchestrate safe and inspiring journeys for our customers. Finally, we believe that diversity, inclusion and vitality within our organization are important preconditions for success.

We perceive a worldwide trend in decreasing revenues from retail and parking (spend per passenger) that we are not immune to. For this reason, we must innovate, be creative and listen carefully to the needs and expectations of our passengers and provide them with customised offerings. We will actively explore new business models and particularly see opportunities in the area where physical airport infrastructure and digital airport and travel solutions come together.

International alliances and participations

Moreover, we see an opportunity in expanding our international alliances and participations as part of RSG as a robust organization.

On the one hand, international activities are important for the financial robustness of the Group. They provide the opportunity to enhance RSG's profitability potential via revenues from the international activities and to finance future investments. Furthermore, they reduce risk by further diversification of financial exposure.

On the other hand, international activities strengthen RSG as an airport operator. It allows us to provide better products and services, while enhancing the quality of the staff. In addition, they deliver significant learning opportunities over our group of airports, that operate in different settings. Finally, the international activities both drive and benefit from the Dutch trade agenda.

Colophon
July 2020

Aan: de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Geachte minister

Hierbij vindt u de visietekst op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 van onze Stichting Verontruste Artsen, met een accent op de exploitatie van vliegveld MAA in Zuid-Limburg.

Gezien de algemeen erkende **gezondheidsachterstand in Zuid-Limburg**, is een kwaliteitsvolle besluitvorming noodzakelijk. Wij dragen hiervoor enkele adviezen aan, gericht op de gezondheid in de regio en telkens voorzien van een toelichting. Ons doel is om hiermee een zinvolle bijdrage te leveren aan de besluitvorming.

Wij gaan in op het volgende onderwerp uit de Luchtvaartnota 2020 – 2050:

Verbetering leefomgevingskwaliteit

1. **Bij een ongunstige planologie adviseren wij beperking of afzien van aanleg of uitbreiding van een vliegveld** (zie ook Europese ICAO – richtlijn 2002/30/EG ¹).

Toelichting

Rond de startbaan van vliegveld MAA bij Maastricht is de planologie ongunstig. Er liggen rondom op korte afstand dichtbevolkte woonwijken. Bovendien ligt ten Noorden het grote chemiecomplex Chemelot met 11 BRZO's (bedrijven met risico op zware ongelukken), rakelings langs de aanvliegroute , en dichterbij (4 km) dan het 'overlast-probleemdorp' Zwanenburg bij Schiphol (7 km.) . Een ongeluk kan hier enorme consequenties hebben voor de gezondheid van de vele omwonenden, maar ook voor de volksgezondheid in de verdere regio.

De historie ("De startbaan ligt hier al zo lang...") mag géén argument zijn, ten koste van voortschrijdend inzicht in kwetsbaarheid en bescherming van de leefomgevingskwaliteit.

2. **Wij adviseren om luchtvervuilende activiteiten in deze regio zoveel mogelijk te beperken of af te bouwen, dus ook het vliegverkeer in Zuid-Limburg.**

¹ Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap (Voor de EER relevante tekst)

3. Luchtvervuiling door vliegverkeer dient cumulatief gewogen te worden.
Dit betekent voor vliegveld MAA: weging luchtvervuiling *in combinatie met* luchtvervuiling van andere bronnen: de 3 drukke doorgaande snelwegen met veel vrachtverkeer, vervuiling van chemie Chemelot en Ruhrgebied.

Toelichting

Luchtvervuiling is een specifiek gezondheidsprobleem voor de regio Zuid-Limburg.
IN DEZE REGIO IS SPRAKE VAN EEN ALGEMEEN ERKENDE

GEZONDHEIDSACHTERSTAND o.a. een opvallend hoge incidentie ademhalingsklachten (COPD): een kwetsbaarheid van de regio waarmee door plannenmakers terdege rekening gehouden dient te worden, ook vanwege economische consequenties (kosten zorg, werkloosheid) .

Voor de beleidsperiode tot 2019 is door de 18 Zuid-Limburgse gemeenten gezamenlijk regionaal gezondheidsbeleid opgesteld: Gezondheid in Zuid-Limburg van signaalrood naar bronsgroen (Pdf, 592 kB).

"Het is de ambitie van de gemeenten om de gezondheidsachterstand die Zuid-Limburg heeft ten opzichte van de rest van Nederland in te lopen".

4. Beleid luchtvervuiling dient apart bepaald te worden, los van beleid geluidsoverlast (geluidscontouren).

Toelichting

Huidig voornemen bij vliegveld MAA: 'Handhaven van de geluidsruijnte' – en mogelijk meer vliegtuigen of zwaardere vliegtuigen daarin 'inpassen'. Helaas betekent dit géén verbetering van de luchtkwaliteit, mogelijk zelfs een verslechtering als er volgens berekeningen meer gevlogen blijkt te kunnen worden.

Terwijl juist verbetering van de luchtkwaliteit in Zuid-Limburg zeer noodzakelijk is.

5. Ultrafijnstof Nieuwe inzichten en consequenties dienen meegewogen te worden in de Luchtvaartwet.

Nieuw onderzoek naar de gevaren van (ultra)fijnstof is inmiddels bekend. Vooral bij *stijgende* zware vrachtluchten blijkt ultrafijnstof een aanzienlijk gezondheidsrisico - met name voor de regio bij vliegveld Maastricht, waar extra motorvermogen nodig is vanwege een korte startbaan en de nabijheid van (dichtbevolkte) woonkernen. Voor MAA is de uitstoot van ultrafijnstof **niet** onderzocht – dus ook niet de noodzakelijke maatregelen ter bescherming van gezondheid en leefomgevingskwaliteit

6. Bescherming gezondheidsgebouwen /zorginstellingen: in Z.-Limburg aangepast beleid noodzakelijk

- aangepast beleid ontbreekt bij MAA.
- beleid geluidbelasting dient uit te gaan van geluidpiekniveaus, niet van gemiddelde belasting.
- vooraf budget reserveren voor aangepaste geluidsisolatie- / ventilatievoorzieningen.

Toelichting

In het dichtbevolkte gebied rondom vliegveld MAA ligt een aanzienlijk aantal gezondheidsgebouwen/ zorginstellingen onder de aan- en uitvliegroutes, dichterbij dan het 'overlastprobleemdorp' Zwanenburg bij Schiphol. Hoge geluidspieken dringen diep door in een gebouw, en zijn nadelig voor de kwaliteit van de

zorgsituatie, vanwege schadelijke effecten voor de kwetsbare patiënten/bewoners (ontwaakreacties, stress).

Het vliegverkeer vanaf MAA start 's ochtends om 6.00 h.

De geluidspieken betekenen ontwaakreacties voor de vele dichtbevolkte woonkernen onder de startende (laagvliegende) vliegtuigen – *en met name in Zuid-Limburg óók voor een groot aantal zorginstellingen.*

De hogere geluidspieken van zware vrachtvliegtuigen dringen dieper in de gebouwen door.

Voorbeelden:

Amby: twee grote zorgcentra, dichtbij onder de vertrekroute van de zware vrachtvliegtuigen.

Beek : zorgcentrum dichtbij onder de aanvliegeroute.

In Geleen/Sittard (niet meer dan 7 km van MAA) bevindt zich een van de grootste regionale ziekenhuizen, onder de noordelijke aan- /uitvliegeroute: het Zuyderland ziekenhuis, **7 km** van MAA.

(N.B. Afstand 'Overlastprobleem-dorp' Zwanenburg: **7 km.** van startbaan Schiphol)

Maastricht: het UMC bevindt zich ten Zuiden op niet meer dan **7 km** van MAA onder de vertrekroute.

Valkenburg: groot zorgcentrum onder de uitvliegeroute.

Hoensbroek: een van de grootste revalidatiecentra van NL onder de uit-/rondvliegeroute.

In Hoensbroek ligt daarnaast ook de Mgr. Hanssenschool voor doven en slechthorenden (men werkt met zeer gevoelige geluidsapparatuur.

Communicatie verstoord.)

Conclusie

Met een toename van passagiersvluchten en een aanvullend vrachtluchtenscenario voor Zuid-Limburg, is sprake van tegenstrijdig beleid. Het voornemen om meer passagiersvluchten in te passen binnen de geluidsnorm betekent toename luchtvervuiling. Dat geldt ook voor inpassing van vrachtluchten (zwaardere machines, hoger motorvermogen, meer uitstoot (ultrafijnstof), hogere geluidspieken, langer laag uitvliegen over een groter gebied, en bovendien samenhangend: extra vrachtverkeer, dus toename uitstoot wegverkeer).

Wij hechten veel belang aan de ambitie van gemeenten en GGD, om de leefomgevingskwaliteit in Zuid-Limburg krachtig en structureel te verbeteren.

Vanwege de nog steeds zorgwekkende gezondheidsachterstand in deze regio vergeleken met de rest van Nederland is dat noodzaak. Als de gezondheidssituatie in Zuid-Limburg door vliegverkeer blijvend of zelfs toenemend belast wordt, kan deze ambitie niet meer zijn dan een wassen neus.

Hoogachtend,

, huisarts, voorzitter Stichting Verontruste Artsen.



8 juli 2020

Zienswijze van DeDurfplaats op de ontwerp- Luchtvaartnota

In de Luchtvaartnota geeft het kabinet de richting aan voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland in de periode 2020-2050.

Reactie op de Ontwerp Luchtvaartnota over de gemaakte beleidskeuzes en de vraag of belangrijke onderwerpen in de Nota ontbreken

Den Haag, 8 juli 2020



8 juli 2020

Inhoud per onderwerp van de Luchtvaartnota

Over deze reactie	1
Over de Durfplaats	1
1.Nieuwe koers voor de luchtvaart/algemeen.....	2
3.Goed verbinden.....	4
3.3 Relatie met economie en vestigingsklimaat.....	5
3.4 Nationale en internationale ontwikkelingen luchtvaart	5
4. Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving.....	6
5.Duurzame luchtvaart.....	7
6. Capaciteit en capaciteitsverdeling	9
6.3 Luchthaven in Zee.....	10
6.4 Functies van regionale luchthavens en hun samenhang	15
7. Innovatie.....	16
8. Bestuur en samenwerking.....	17
9. Uitvoering en financiën	18



8 juli 2020

Over deze reactie

U hebt de mogelijkheid geboden een zienswijze in te dienen op de Ontwerp-Luchtvaartnota, het bijbehorende Plan-milieueffectrapport (plan-MER) en de passende beoordeling.

Onze zienswijze betreft uitsluitend een reactie op de Ontwerp Luchtvaartnota. Zoals door u gevraagd hebben wij onze mening gegeven over de gemaakte beleidskeuzes en uw vraag of belangrijke onderwerpen in de Ontwerp-Luchtvaartnota ontbreken. Wij hebben geen onjuistheden in de de documenten gevonden.

In onze reactie hebben wij de indeling van de Ontwerp Luchtvaartnota gevolgd. Onderdelen van de Nota waar wij geen opmerkingen bij hebben, zijn niet genoemd. Voorafgaand aan elk hoofdstuk hebben wij de in de Nota opgenomen beslispunten vermeld ten behoeve van de leesbaarheid van onze reactie.

Voorafgaand aan onze reactie geven wij een korte uiteenzetting over de doelstellingen van de Durfplaats en onze betrokkenheid bij de luchtvaart.

Over de Durfplaats

De Durfplaats is opgericht in 2019 in navolging van De Omslaggroep die in 1990 is ingesteld als collectief van ervaren professionals in bedrijfsleven en openbaar bestuur.

Doelstellingen:

1. organiseert dialoog over de vindtocht naar maatschappelijke transities; wat ons fascineert is de zoektocht die mensen met zichzelf, hun leefomgeving en hun werk aangaan om te DURVEN uiten wat zij Dromen, Denken en willen Doen;
2. biedt een dynamische ruimte waar in dialoog en co-creërend nieuwe oplossingen geDroomd, geDacht, geDurfd en geDaan worden; zoekt naar oplossingen vanuit het perspectief van nieuwe generaties;
3. faciliteert dialoog door gesprek over dilemma's en organiseert aandacht voor vragen die niet gesteld worden; bindt mensen die de moed hebben dilemma's te adresseren, te doordenken en te doorbreken;
4. organiseert en vraagt aandacht voor nieuwe oplossingen door de andere kant van het maatschappelijk debat in de schijnwerpers te plaatsen; verbindt debat en ervaring, probleem en oplossing;
5. ontsluit kennis en achterliggende mechanismen; zorgt voor inclusiviteit en multidisciplinariteit, is neutraal en onafhankelijk; onderzoekt de dynamiek in samenleving en omgeving.



8 juli 2020

Vanuit onze betrokkenheid op de luchtvaart in het algemeen en op de koers van de luchtvaart in het bijzonder geven wij graag vanuit DeDurfplaats in deze reactie onze opvattingen over en onze inzichten met betrekking tot de Luchtvaartnota. In bijlage 1 geven wij de dilemma's in het luchtvaartdebat aan, als achtergrond van onze zienwijzen.

Wij, dat zijn de oprichters van DeDurfplaats, voormalig CEO's, bestuurders en topambtenaren uit het bedrijfsleven en de overheid. Van één van ons, familielid van , voegen wij als bijlage 2 de speech toe, uitgesproken op Westerveld ter gelegenheid van "100 jaar Fokker in Nederland" op 21 december 2019.

De vraag naar vervoer door de lucht zal daarmee veranderen. Met deze en meer onzekerheden zal passend moeten worden omgegaan. Ook bij geringere vraag zal door alle maatregelen het ruimtebeslag door de luchtvaart niet verminderen. Het is om deze reden dat wij in onze reactie grote nadruk leggen op het gebruik van de Noordzee voor de oplossing van ruimteproblematiek op land.

1. Nieuwe koers voor de luchtvaart/algemeen

Vastgesteld kan worden dat de ontwerp luchtvaartnota 2020 -2050 'Verantwoord vliegen naar 2050' een wezenlijke bijdrage kan en zal leveren aan de discussie over de betekenis van de luchtvaart voor Nederland.

De luchtvaart zal naar onze verwachting blijven groeien, zowel in toename van het aantal vliegbewegingen, als in toename van soorten vliegtuigen en soorten aandrijvingen. De grote uitdaging is niet het tegendraads en krampachtig beperken van deze groei. Maar veeleer is het om de groei zo gepast mogelijk te laten verlopen in de context van nationale en internationale klimaat-, leefbaarheid- en veiligheid eisen.

De invloed van de Coronacrisis op de burgerluchtvaart in een tijdsbestek van ruwweg 4 maanden is indrukwekkend. In onze reactie gaan wij er van uit dat de impact geruime tijd merkbaar zal zijn. Verschillende maatregelen zullen permanent worden opgenomen in de luchtvaarprocedures. In de 30-jarige tijdshorizon van de Luchtvaartnota, zullen de gevolgen van de Coronacrisis echter onderdeel worden van weer nieuwe, nu niet te voorziene, ontwikkelingen.

De snelheid waarmee het virus zich over de wereld kon voorplanten en de door overheden als reactie daarop genomen maatregelen hebben de nationale en mondiale economie voor enige tijd het zwijgen opgelegd. Intercontinentale en regionale luchtverkeersverbindingen zijn verbroken geweest.

Wij gaan er van uit dat in de komende tijd de betekenis van dit virus en de genomen maatregelen wereldwijd worden geëvalueerd en lessen worden getrokken. Een wezenlijk element zal zijn de effectiviteit van luchtsystemen in vliegtuigen en de wijze van inchecken van grotere aantallen mensen tegelijkertijd. Daarbij zullen vragen worden gesteld over de gezondheidseisen van mensen en dieren om zich te mogen verplaatsen over grotere afstanden. Ook zal de vraag zijn of de huidige opvattingen over efficiency met maximalisering van het aantal passagiers in vliegtuigen in stand kan blijven. Klimaat en energieaanpassingen zullen leiden tot nieuwe investeringen en



8 juli 2020

kostenverhoudingen. Welke lessen ook worden getrokken, de kosten per vliegkilometer zullen stijgen.

Nu al is zichtbaar geworden dat niet alleen luchthavens, vliegmaatschappijen en vliegtuig- en motoren bouwers, maar ook alle gerelateerde bedrijfsfuncties grote gevolgen van alle ontwikkelingen zullen ondervinden voor hun bedrijfsmodellen. Ook beleidsreacties op nationaal en Europees niveau door regionaal vliegverkeer te verminderen door TGV en andere land systemen zullen het beeld veranderen. Nieuwe inzichten zullen ontstaan met het oog op de globalisering van economieën, de mondiale welvaart en geopolitieke verhoudingen.

De keuze voor een adaptieve aanpak, centraalstelling van publieke belangen en regie door de Rijksoverheid wordt door ons onderschreven. In de uitwerking zien wij echter een tekort aan ambitie. Belangrijke ontwikkelingen worden overgelaten aan het bedrijfsleven. Ook in een adaptieve aanpak mag een zienswijze of in elk geval een aanzet tot discussie worden verwacht naar 2050, hoe groot de onzekerheden ook zijn. Deze mogelijkheid wordt in de nota nu overgelaten aan toekomstige Kabinetten. De reikwijdte van de nota omvat daarmee een periode van niet meer dan 5 jaar. De titel van de nota wordt zo niet waargemaakt.

De indruk kan ontstaan dat de nota in hoofdzaak is gericht op het wegnemen van ongemak voor omwonenden. De doelen voor de lange termijn zijn ondergeschikt geraakt. De inzet om de capaciteit van de verschillende luchthavens beter in samenhang te brengen en meer gebruik te maken van andere vervoersmodaliteiten dan luchtvaart zijn belangrijk maar het is zeer de vraag of daarmee lange termijnopgaven kunnen worden opgelost.

De ontwerp nota richt zich op het trachten weg te nemen van zichtbare maatschappelijke problemen voor de korte termijn, hoe belangrijk ook. Het zou naar onze mening beter zijn de definitieve nota te splitsten in kortere termijn en langere termijn. Zo kunnen de talloze opmerkingen in de nota en de daaraan voorafgaande discussies over haalbaarheid, kosten en financiering in reël perspectief worden geplaatst.

De keuze van het Kabinet om zelf het onderzoek naar de aanleg van een luchthaven in zee niet te starten, zien wij als een gebrek aan durf en logica.

De analyse in hoofdstuk 3 van de nota geeft een scherp beeld van de verwachte schaarste aan capaciteit, ook bij een scenario van lage of afwezige economische groei. Het betrekken van de Noordzee voor het realiseren van duurzame en bevredigende oplossingen voor de luchtvaart in Nederland zien wij als een noodzaak, zowel om urgente problemen op te lossen, waarde te creëren als om kapitaal- en werkgelegenheidsvernietiging te voorkomen. Regie van de Rijksoverheid voor de vormgeving van systeeminfrastructuur, zowel op het land als in het Nederlandse deel van de Noordzee zien wij als een collectieve verantwoordelijkheid, waar teruggredten van de overheid niet op zijn plaats is. In onze reactie op onderdeel 6.3 van de nota gaan wij nader op deze kwestie in.

De ambitie van de Schiphol Groep is om zich te ontwikkelen tot de Europese top op luchtvaart gebied. Uit de nota wordt niet duidelijk hoe de ambitie van het kabinet zich verhoudt tot die van de



8 juli 2020

Schiphol Groep. Daarnaast zien wij voor Lelystad Airport een uitgelezen kans om zich in de nabije jaren te ontwikkelen tot Centrum van Excellente Innovatie. Wij komen daar in ad 7 nader op terug.

In de concept nota wordt een viertal publieke belangen genoemd: - Nederland veilig in de lucht en op de grond, - Nederland goed verbinden, - Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving, - Nederland duurzaam. Opvallend is dat economische en sociale doelstellingen niet als publiek belang worden genoemd.

De nota gaat naar onze mening onvoldoende in op de samenhang met nationale en regionale luchthavens in de directe omgeving van Nederland. Het verdient sterke aanbeveling om het Nederlandse beleid ook af te stemmen op samenwerking met deze luchthavens. Voorts wordt Schiphol te geïsoleerd benaderd. Het beleid zal zich ook moeten richten op de samenhang met alle zeehavens en mainports in een straal van 300 km rondom Schiphol.

3. Goed verbinden

Belangrijke beslissingen

- 1. De Rijksoverheid geeft nu en in de toekomst ruimte om met luchtvaart de voor Nederland meest relevante plekken in de wereld te bereiken. Dit gebeurt voor het welzijn en de welvaart van de Nederlanders en binnen de randvoorwaarden voor veiligheid, gezondheid en duurzaamheid (klimaat).***
- 2. Het Rijk zal de vraag naar luchtvaart (vracht en passagiers) selectief ondersteunen, waar die de grootst mogelijke waarde heeft voor de Nederlandse economie.***
- 3. Netwerkkwaliteit speelt daarbij een belangrijke rol. Het Rijk gaat daarom een beleidskader ontwikkelen voor netwerkkwaliteit. Bestaande monitoringsonderzoeken naar de netwerkkwaliteit worden uitgebreid.***
- 4. De Rijksoverheid toetst hoe het huidige beleidsinstrumentarium gebruikt kan worden om de netwerkkwaliteit te verstevigen. Ook zet het Rijk waar nodig en mogelijk in op aanpassing van bestaande EU-kaders voor de luchtvaart, waarbij in ieder geval wordt gestreefd naar het creëren van meer ruimte voor nationaal beleid.***
- 5. Vanuit een integrale mobiliteitsbenadering wil het Rijk internationaal vervoer over het spoor en de weg aantrekkelijker maken. Daardoor komt ruimte vrij voor luchtvaart naar bestemmingen waarvoor geen reële andere vervoerswijze is.***
- 6. De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn.***



8 juli 2020

7. Per eiland van Caribisch Nederland stelt de Rijksoverheid een brede en meerjarige uitvoeringsagenda op.

Hoofdstuk 3 van de Luchtvaartnota geeft een analyse van de schaarsteontwikkeling in relatie tot de netwerkvereisten. Het belang van de luchtvaart wordt in de afzonderlijke paragrafen duidelijk.

De vertaling van de schaarste, nog los van de andere problematieken, in maatregelen op kortere en langere termijn blijft ten onrechte achterwege. De beslissingen staan niet in een logisch verband ten opzichte van de capaciteitsbehoeften.

3.3 Relatie met economie en vestigingsklimaat

Toekomstige groei wordt niet alleen begrensd door ruimtelijke beperkingen, maar ook door de cap op de groei van de vliegbewegingen per jaar (max 550.000, MER 2019). Uitwijk Lelystad biedt geen structurele oplossing voor de periode tot 2050. Dat geldt evenzeer voor de andere regionale airports (Eindhoven, Eelde, Maastricht, Rotterdam). In de benoemde scenario's van zowel lage als hoge groei zal de bestaande druk op woningbehoefte en leefbaarheid in de Randstad verder worden vergroot.

Wij zien naast de goede bereikbaarheid van de luchthavens, ook de samenvoeging van de groeipolen als meerwaarde van en voor de Nederlandse economie, die door luchtvaart worden geacommodeerd. Niet alleen optimale bereikbaarheid door de lucht, weg en spoor, maar ook de verbintenissen met de stedelijke strategische zwaartepunten zijn van groot belang. Concreet zien wij o.a. de volgende strategische verbindingen:

- **Brainport Amsterdam** (met Schiphol) als Multihub: verbindingen naar de havens, Zuidas, de Cultuurcentra, de Designcentra, de stad als Financieel Centrum, de grote Datacentra op Agriport A7, Amsterdam Science park;
- **Brainport Rotterdam Den Haag** (met Airport Den Haag -Rotterdam) als Multihub: de airport verbinding met de Haven autoriteiten, de 2^e Maasvlakte, de Energiehub spelers, de ontwikkeling van Hart voor Zuid, Den Haag als gouvernementeel en internationaal justitieel centrum;
- **Brainport Eindhoven** (met airport Eindhoven) als Brainporthub: verbintenis van de luchthaven met wereldtopper High Tech Campus, Design Centrum op de Strijp, het Knooppunt XL project, hoogwaardige kennis en industriële partners.

Het lijkt ons van groot belang minimaal op nationaal niveau richting te geven aan de betekenis voor en met deze brain- en mainports.

3.4 Nationale en internationale ontwikkelingen luchtvaart

De nota geeft aan dat de invloed van de coronacrisis de inschatting van toekomstige ontwikkelingen bemoeilijkt. Naar onze mening zal deze invloed op het termijn perspectief van 2020 – 2025 van betrekkelijk korte duur zijn. Discussie over de grenzen aan de groei en de gevolgen van klimaat- en



8 juli 2020

energietransities zullen invloed hebben op de kansrijke scenario's en risicoanalyses. Dat neemt niet weg dat het uitgangspunt van – aangepaste - continuïteit waar de nota van uitgaat, het meest bruikbare vertrekpunt is.

Wij missen met betrekking tot de volgende onderwerpen een zienswijze.

- De toekomst van internationale luchtvaartovereenkomsten
- De betekenis van het luchtruim als 3^e dimensie van de planeet aarde
- De verwachte ontwikkeling voor de langere termijn van het hub- en spokes model
- Hoe draagvlak te creëren in politiek en samenleving
- Hoe draagvlak voor de Nederlandse strategie te krijgen binnen de EU en in het bijzonder met onze buurlanden, waaronder het Verenigd Koninkrijk
- Hoe de relatie moet worden gezien tussen de luchthavens Schiphol en Charles de Gaulle, gezien de dominantie van AirFrance-KLM op beide luchthavens
- Hoe Lelystad te herontwikkelen.

4. Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving

Belangrijke beslissingen

- 1. De Rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart. Hierbij gaat het om geluids hinder en de gezondheids effecten door de uitstoot van schadelijke stoffen.**
- 2. Luchthavens moeten de geluidsoverlast steeds verder verminderen. Hoe, legt de Rijksoverheid vast in luchthavenbesluiten van burgerluchthavens waar het Rijk het bevoegd gezag is.**
- 3. Minder nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur zonder verschuiving naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur). De Rijksoverheid onderzoekt de economische effecten, in welk tempo de nachtvluchten kunnen afnemen en tot welk aantal dit kan.**
- 4. Afspraken per luchthaven met de partijen in de regio over het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en maatregelen die de hinder voor bewoners verminderen en compenseren. Onderdeel hiervan zijn afspraken over het meten van geluid en het verbeteren van de leefomgeving en het verminderen van hinder en negatieve gezondheidseffecten.**
- 5. Vormgeven geluidsbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder toenemen. Bijvoorbeeld op basis van onderzoek naar meer rustmomenten. Het Rijk gebruikt daarbij het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO.**
- 6. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Of specifiek luchtvaartbeleid voor ultrafijnstof nodig en mogelijk is, hangt af van**



8 juli 2020

de resultaten die in 2021 worden verwacht. Het Rijk heeft de Gezondheidsraad om advies gevraagd om te komen tot generiek beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, niet alleen voor luchtvaart. De Rijksoverheid vraagt luchthavens alvast actie te ondernemen en de uitstoot zo veel mogelijk te beperken.

7. Ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan de reductie van de uitstoot van stikstof.

8. Het Rijk verkent samen met regionale overheden de mogelijkheden voor meer ruimtelijke ontwikkelingen rond burgerluchthavens, bijvoorbeeld voor nieuwe woningen. Dit gebeurt binnen de randvoorwaarden voor veiligheid en gezondheid en in lijn met de Omgevingswet.

Wij zijn van mening dat deze begrijpelijke beslissingen binnen de huidige context van Schiphol niet realiseerbaar zijn, zonder aanmerkelijke vermindering van economische activiteit en betekenis van Schiphol als Europese en wereldluchthaven. Het is mede om deze reden dat wij in onze reactie op paragraaf 6.3 uitvoeriger ingaan op de alternatieven.

5. Duurzame luchtvaart

Belangrijke beslissingen

1. Vaststellen van het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart.

2. Borgen van de klimaatdoelen uit het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart. De CO₂-uitstoot van uit Nederland vertrekkende vluchten is in 2030 gelijk aan 2005, in 2050 minimaal gehalveerd ten opzichte van 2005 en in 2070 nul. Hiervoor wordt een pakket instrumenten en maatregelen uitgewerkt, waaronder een CO₂-emissieplafond.

3. Inzet op ambitieuzere internationale klimaatdoelen en -instrumenten voor de luchtvaart in ICAO- en EU-verband. Zodra ICAO voor 2050 een ambitieuzer klimaatdoel vaststelt, neemt het kabinet dat doel over voor de internationale luchtvaart vanuit Nederland.

4. De ambitie is om met de klimaatopgave van de luchtvaartsector op termijn aan te sluiten bij de doelen van de EU en het nationale klimaatakkoord (als vertaling van het klimaatakkoord van Parijs) om in 2050 zo goed als klimaatneutraal te zijn.

5. Duurzame brandstoffen, zoals synthetische kerosine, en duurzame vliegtuigen zijn nodig om de klimaatambities te halen. Partijen onderzoeken hoe de ontwikkeling en toepassing van duurzame brandstoffen, nieuwe vliegtuigontwerpen en nieuwe soorten aandrijving (bijvoorbeeld op elektriciteit of waterstof) het beste gestimuleerd kunnen worden.

6. Nederland zet actief in op de invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame brandstoffen. Indien de invoering van een Europese verplichting niet (tijdig) wordt bereikt, streeft Nederland ernaar om per 2023 een nationale bijmengverplichting in te voeren.



8 juli 2020

7. Uitwerken van een aanpak om niet-CO2-klimaatmissies een plek te geven in het klimaatbeleid voor de luchtvaart.

Onze reactie met betrekking tot technologische innovaties, waaronder nieuwe vliegtuigontwerpen en nieuwe vormen van aandrijving behandelen wij bij het onderwerp 'Innovaties'.

Duurzame luchtvaart roept vanzelf de vraag op naar duurzame mobiliteit. De beantwoording van die vraag zal afhangen van een complex evenwicht van vele factoren. Relatieve schaarste in beschikbare investeringsmogelijkheden en energiebronnen, snelheid en reisduur van lokale, regionale en mondiale verplaatsing van mensen en materialen, energieverbruik, beprijzingen en gelijke speelvelden tussen modaliteiten zorgen voor een veranderend dynamisch evenwicht.

Een belangrijke functionaliteit van luchtvaart ten opzichte van andere modaliteiten is snelheid. De lucht als derde dimensie biedt een gemakkelijk te gebruiken en flexibele ruimte die op het land met toenemend gebruik en bewoning niet voor handen is. Ondergronds mobiliteit over grote afstanden vraagt investeringen, die ten opzichte van luchtvaart niet kosteneffectief zijn.

Om de voordelen van de luchtvaart te behouden zijn naar onze mening systeemveranderingen nodig om de aanbodzijde van luchtvaart intact te houden. Aan de vraagzijde zullen reizigers willen profiteren van de snelheid en het reisgemak, met zo weinig mogelijk oponthoud in verband met de totale reistijd.

De meest omvangrijke transitie zal zijn de transformatie naar een circulaire economie van 50% in 2030 en 100% in 2050. Aan deze transitie zijn ongetwijfeld transactiekosten verbonden. Anderzijds kunnen er aanzienlijke waarde toevoegingen ontstaan door nieuwe businessvormen. Een hoge, uitdagende ambitie die ook wordt doorvertaald in deelsectoren als ruimtelijke investeringen, luchtvaart, mobiliteit, bouw etc. is gewenst.

Naar ons oordeel zal de transitie naar een circulaire luchthaven in de internationale luchtvaart competitief een sterk onderscheidend vermogen betekenen. Zeker intercontinentaal gezien, gaan circulaire hubs in dit deel van het werelddhalfrond partneren met circulaire hubs van de andere delen. Circulaire doelstellingen en systeemverandering betekenen een concurrentie voordeel. Niet alleen de P's van People en Planet worden daarmee gediend, maar ook de p van Profit. Nieuwe businessmodellen op circulariteit gestoeld, genereren waarde. Deze waarde kan Nederland als kennisland exporteren en exploiteren.

Zolang duurzame luchtvaart en realisering van circulaire doelstellingen niet de norm zijn geworden, zal de groei van de luchtvaart worden geremd door hogere prijzen. Naarmate alle betrokkenen in staat zijn zich aan te passen, zullen die prijzen weer kunnen dalen.

De dynamiek in de vele permanent veranderende omgevingsvariabelen is van indrukwekkende omvang. Lineaire oplossingen worden schaarser. De te beheersen dimensies worden breder en nemen in aantal toe. In onze visie is in verband met circulaire doelstellingen niet alleen het sluiten van de materialencycli van belang, maar minstens zo belangrijk is het ontwerpen van nieuwe



8 juli 2020

governance systemen en regelkringen. Juist omdat op een luchthaven bijna alle deelsystemen samen komen, is het bereiken van een ambitieuze doelstelling van een circulaire benadering nodig. Circulaire benaderingen met open einden en niveauwisselingen worden naar onze mening dominant.

De dynamiek in burgerparticipatie, transitieakkoorden, ruimtelijke vraagstukken en een sterk verschuivend internationaal krachtenveld met nieuwe geopolitieke omstandigheden en nieuwe toetreders noodzaken tot brede technologische, ecologische innovatiegolven. Het is van nationaal en Europees belang dat alle betrokkenen, waaronder de overheden daarvoor openstaan

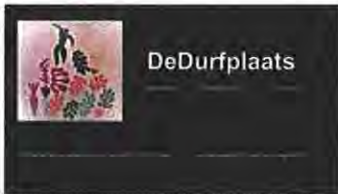
Voor de beprijzing van luchtvaartgebruik wordt als uitgangspunt gekozen 'de vervuiler/gebruiker betaalt'. Belangrijk is dat gelijke tred wordt gehouden met de relevante omgeving om niet nodeloos een concurrentienadeel op te roepen.

6. Capaciteit en capaciteitsverdeling

Belangrijke beslissingen

- 1. Het Rijk werkt (in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, MIRT) met Schiphol, de spoorsector en decentrale overheden aan een investeringsstrategie voor de lucht- en landzijdige infrastructuur van de luchthaven op de lange termijn.***
- 2. Er komt voorlopig geen aanvullend onderzoek naar een luchthaven in zee. Het Rijk stelt randvoorwaarden waaraan eerst voldaan moet worden.***
- 3. Het huidige banenstelsel van Schiphol wordt optimaal benut. Het Rijk houdt de reservering van grond voor de parallelle Kaagbaan aan totdat aanvullend onderzoek is afgerond. Dit onderzoek moet uiterlijk in 2021 leiden tot besluitvorming.***
- 4. Het Rijk wil meer regie voeren op regionale luchthavens zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden. Maar wel op een manier die past bij de regio's waarin ze liggen.***
- 5. Het luchtruim kan door herindeling efficiënter worden gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en de kleine luchtvaart.***

De beslissing onder 2 om voorlopig geen onderzoek naar een luchthaven in zee te doen is naar onze mening cruciaal voor het toekomstig beleid. Wij pleiten voor onderzoek en uitvoering van alternatieven waarbij de Noordzee wordt betrokken bij het oplossen van nijpende problemen op land. De keuze daarvoor zal de voorgestelde maatregelen in de Luchtvaartnota in een geheel ander en duurzaam perspectief plaatsen. Een Multi Hub (lucht, zee en data) met behoud van de belangrijke functies van Schiphol is gewenst. Het is om deze redenen dat wij meer uitvoerig ingaan op de noodzaak de Noordzee tot speerpunt te maken. In de volgende paragraaf werken wij deze zienswijze uit.



8 juli 2020

6.3 Luchthaven in Zee

Onderbouwing van het besluit

De redengeving om geen onderzoek in te stellen oogt zeer onduidelijk. 'Maatregel' en 'onderzoek' lijken uit hun verband gehaald. Uit de tekst kunnen de volgende overwegingen zichtbaar worden gemaakt:

1. 'een groot aanvullend onderzoek kost geld'
2. vertraging van het proces vanwege de impact die aanvullend onderzoek heeft op andere projecten
3. invloed op de luchtruimherziening
4. er zou moeten worden ingegaan op mariene effecten en ruimtegebruik van de Noordzee
5. er worden al windparken gebouwd dichtbij de voorkeurslocatie
6. de bereikbaarheidsopgave van Zuid-West Amsterdam wordt beïnvloed (ZWASH)
7. noodzaak van duizenden extra woningen.

Het Kabinet laat de deur echter wel op een kier staan door voorwaarden te verbinden aan een heroverweging.

- I. Het bedrijfsleven moet aantonen dat doorgaan op de huidige locatie niet mogelijk is binnen klimaatambities en groei
- II. Verbetering gezondheid en leefomgeving Schiphol is niet mogelijk
- III. Draagvlak onder substantieel deel luchthavengebruikers
- IV. Bedrijfsleven moet een deel van de kosten van onderzoek dragen.
- Randvoorwaarden: in het geval van een heroverweging zal het Rijk een volledige set van randvoorwaarden vastleggen.
- Beperkingen: in gang gezette uitrol windparken en de verwachting dat een groot onderzoek nodig is of aan alle randvoorwaarden kan worden voldaan.

Beoordeling

De punten (1 tot en met 7) hebben het karakter van praktische constatering dat in ander beleid geen rekening is gehouden met een luchthaven in zee.

Voorbij wordt gegaan aan de betekenis van de Noordzee voor de toekomst van Nederland. Ruimtelijk kan Nederland alleen in westelijke richting uitbreiden, de zee tegemoet treden, 'de zee omarmen'. Uitbreiding naar zee geeft juist mogelijkheden om op het land voor alle betrokken partijen, belangen, veiligheid en ruimtelijke schaarste aanvaardbare oplossingen te vinden.

De beleidsuitdagingen zijn om ruimtelijke verrommeling op het land en van het Nederlandse deel van de Noordzee in onderlinge samenhang af te wenden.



8 juli 2020

Schiphol accommodeert onafhankelijk van de windrichting met 6 banen. Het ruimtebeslag is bijna 3.000 ha. Vergelijk Londen Heathrow 1.200 ha en Frankfurt 1.900 ha. Het indirecte ruimtebeslag is, afhankelijk van geluidscontouren, nog eens ca 3.000 ha. Totaal ca 6.000 ha op de duurste grond in een piepklein, overbevolkt land. De afstand van de Polderbaan naar de Terminal is ruim 7 km. Half uur taxitijd is negatief. De banenmotor is aanzienlijk, zoals aangegeven in de Nota, ca. 70.000 arbeidsplaatsen direct en nog eens een veelvoud indirect. In dezelfde regio is er uit oogpunt van volkshuisvesting een grote behoefte aan ruimte voor verstedelijking en werkgelegenheid. In de nota wordt een reservering gemaakt voor een extra parallelle Kaagbaan, waarmee de problematiek niet kleiner wordt gemaakt, maar juist groter.

Vanuit bestuur, samenleving en politiek zijn vele ideeën ingebracht en is veel gesproken om verstandig gebruik van de Noordzee te maken. Voorlopige conclusie is dat ontwikkeling van een luchthaven in de Noordzee technisch lastig zal zijn, veel zal kosten en dat er eigenlijk geen ruimte is door al gemaakte beleidskeuzes (onder meer de windmolenparken). De gevoerde discussies kennen voorstanders, tegenstanders en voor de kortere termijn praktische bezwaren. De tekst in dit onderdeel van de concept luchtvaartnota is daarvan het treffende resultaat.

Heroverweging

De mogelijkheid van een heroverweging vinden wij van zeer groot belang. De vele vraagstukken rond luchtvaart en luchthavens vragen, zowel nationaal als internationaal, om oplossingen voor de lange termijn. De omgevingsdruk van in het bijzonder de luchthaven Schiphol, zal niet afnemen. De demografische ontwikkelingen en de behoefte aan ruimte voor wonen en werken, die daar uit voortkomt, zal druk blijven uitoefenen. Voor het lange termijn beleid zal de huidige coronacrisis geen bepalende factor mogen vormen. Er zullen veranderingen zijn, maar mobiliteit via de lucht zal noodzakelijk blijven. De geografisch bijzondere ligging van Nederland zal evenmin veranderen. De uitdaging is om de oplossing van praktische bezwaren van de korte termijn af te wegen tegen duurzame oplossingen voor de lange termijn.

Een masterplan voor de Noordzee is noodzakelijk. Daarin zullen alle aspecten, waaronder energie en mogelijk waterstofproductie, zee- en luchthavens, scheepvaart, visserij, natuur, kustveiligheid, zeespiegelstijging in verband moeten worden gebracht. Dit neemt tijd en zal direct moeten worden aangepakt. Aanpassing aan nieuwe inzichten en veranderende natuurlijke omstandigheden zal een permanente zijn. Hoofdzakelijk is dat snel een positieve beslissing wordt genomen om te starten met dit grote project.

Na een beslissing kan gericht met onderzoek worden begonnen, gericht op beheersbare uitvoeringsmaatregelen. Een poging om eerst tot een alomvattend en uitgewerkt masterplan te komen en dan pas met de uitvoering te beginnen lijkt onwenselijk. Daarom pleiten wij voor paralleliteit. De risico's en onzekerheden voor de realisatie van infrastructuur in de Noordzee zijn groot.

Vanuit de Rijksoverheid is durf nodig om een aantal trajecten gelijktijdig op te starten. De genoemde voorwaarden onder I. en II (klimaatambities, groei, gezondheid en leefomgeving) wijzen op twijfel



8 juli 2020

over de mogelijkheden om op de huidige locatie Schiphol tot duurzame oplossingen te komen. Voor het noodzakelijk draagvlak is het van belang deze twijfel op korte termijn op te ruimen. Voor alle betrokken partijen is duidelijkheid nodig om hun eigen keuzes te kunnen maken.

De voorwaarde onder III (draagvlak onder luchthavengebruikers) valt enigszins uit de toon. Transitie naar een nieuw concept vraagt dat er duidelijkheid wordt gegeven en tijd wordt gegund voor aanpassing voor alle gebruikers en betrokkenen. Als voorwaarde voor heroverweging lijkt deze voorwaarde ons daarom ongewenst.

Voorwaarde IV (bedrijfsleven moet een deel van de onderzoekskosten dragen) is terecht, maar zal onderdeel moeten zijn van een financieringsplan voor de komende 10 jaar. Het zal nodig zijn het onderzoek binnen een integraal plan in compartimenten te verdelen. Nederland beschikt voor deze ontwikkeling over hoogwaardige kennisinstituten, die een centrale rol kunnen spelen in het onderzoek naar de mogelijkheden, beperkingen en technische aspecten van een luchthaven en andere faciliteiten op zee. Dit deel van onderzoek zal voor een groot deel gefinancierd moeten worden uit publieke middelen omdat het gaat om basisinfrastructuur van Nederland. Het bedrijfsleven heeft een duidelijke rol in zowel de aanleg als toekomstige exploitatie van zelfstandige onderdelen van het plan. In die fasen kunnen in het kader van de contractvorming bijdragen vanuit het bedrijfsleven worden gevraagd in vele vormen, waaronder publiek private samenwerkingsvormen.

De randvoorwaarden (passende beoordeling, vliegveiligheid en bereikbaarheid) zullen nog moeten worden aangevuld met andere belangen, zoals kustveiligheid, klimaatverandering, natuur, visserij, e.a.

De genoemde beperking als gevolg van de uitrol van windparken achten wij politiek misplaatst. Bij de toewijzing van concessies zal rekening moeten worden gehouden met andere ontwikkelingen zoals een luchthaven en andere faciliteiten in zee. Het is van belang dat de Rijksoverheid bij deze afspraken mogelijkheden creëert om concessies weer in te nemen.

Achtergrond

: 'blijven we in de Haarlemmermeer of gaan we naar de Noordzee'. Het resultaat: Flyland als kenniscentrum voor 5 jaar, waarnaar in de nota wordt verwezen. Met een aanzienlijk budget van tientallen miljoenen is dit project om onduidelijke redenen vroegtijdig afgeblazen in 2003. De conclusie van Flyland was: eiland is technologisch mogelijk. Maar een MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) is nooit echt gemaakt! Een MKBA is naar onze mening nodig om een basis te vinden voor een globaal financieringsplan. Schattingen van de additionele grondexploitaties zijn niet geactualiseerd. De verwachting is dat deze ook in het komende decennium verder sterk in waarde zullen stijgen. Verder zijn er de maatschappelijke baten van innovaties en verduurzaming en volume-groei van de luchtvaart, die tot extra belasting- en andere opbrengsten zullen leiden ter financiering. Als 'turning point' biedt de zee interessante opties. Nieuwe combinaties worden mogelijk eventueel verdeeld over meerdere eilanden, zoals zeehavens en industrie. Technische oplossingen voor zeer snelle verbindingen van zee naar Schiphol en andere



8 juli 2020

centra zijn in ontwikkeling en kunnen met de Noordzee optie een impuls krijgen.

Wat kunnen de benefits zijn als de keuze op de Noordzee valt.

Hoge grondopbrengst van de vrijkomende ruimte, orde van grootte enige tientallen miljarden. Aanzienlijke winsten door innovaties en start ups. Extra werkgelegenheid op Schiphol. Uitrust van ruimte in het Schipholgebied met de luchthaven in zee. Structurele oplossing voor woningbouw. Beheersbare omgevingsdruk door substantieel minder vliegbewegingen boven land. Scheiding van intercontinentale en Europese verkeersstromen. Positieve effecten van hoogwaardige infrastructuur. Geen enkele kapitaalvernietiging. Energievoorziening op korte afstand. Stimulans voor de economie mede ter bestrijding van te verwachten recessies in de toekomst. Concepten zijn exporteerbaar, zoals in het verleden diverse 'Schiphol producten' zijn geëxporteerd (Changi).

Doel zal moeten zijn het behoud van het 'Center of Excellence' in de Haarlemmermeer. Multihub technologie faciliteert nieuwe ketens. Het BNP effect is majeur. Ook ontstaan er geopolitieke/multinationale voordelen rondom Noordzee thema's.

Er zijn vele referenties in de wereld die aangeven dat het mogelijk is:

- Osaka; runway in zee
- Hong Kong; airport op kunstmatig eiland, gemaakt door Boskalis
- Zandmotor; groot kunstmatig eiland bij Monster voor zandsuppletie
- China Dixan Airport Beijing
- Changi Airport Singapore (zeer duurzaam).

Osaka Airport



Hong Kong Airport



In de door ons voorgestelde aanpak blijven de meeste luchthavenfuncties in de Haarlemmermeer. Voorbeelden zijn

- Splitting Airside (sea) en Landside (bestaande terminal)
- Airside b.v. 3 parallelle banen 3,5 km voor wide bodies is voldoende om een forse groei te accommoderen



8 juli 2020

-
- Beperkte overstap zee terminal verbonden met bestaande land terminal
 - Verbinding High speed/Maglev/Hyperpool; 40% vluchten Schiphol <750 km (Royal Hasco in opdracht van Green Peace)
 - Parking (P3 etc.) in D3 ondergronds
 - Multihub = Koppeling Air+ Sea + Data.
 - Eiland. Vast (state of the art technologie , zie Hongkong) of Floating (toekomst)
 - Combinatie van vaste en drijvende concepten
 - Mogelijkheden voor sub-marine.

Maatschappelijke belangen

- Verlichting sociale druk op uitbreiding Schiphol
- Ruimte voor nieuwe woningbouw in de Haarlemmermeer
- Vernieuwing van Nederland
- (inter)nationaal actieplan
- Integrale benadering gebruik Noordzee
- Nieuwe strategische mogelijkheden voor onder meer de NV Schiphol Groep als collectief bezit.

Locatie

Locatiekeuze zal opnieuw moeten worden onderzocht als onderdeel van het door ons bepelite genoemde Masterplan Noordzee. Snelle verbindingen, waarvoor technische oplossing voorhanden zijn, zorgen voor korte transfers tussen de luchthaven in Zee, Schiphol en de verschillende centra en mainports.



8 juli 2020

Er waren al diverse unsolicited proposals. Zonder volledig te zijn, noemen we:

- Boskalis TU Delft .Eiland Noordzee
- Triple Port op de Hooge Platen Westerschelde Delta
- 2^e Maasvlakte.
- IJvlakte voor IJmuiden ipv windmolen park EuroHub.

Een greep uit enige prangende vragen.

- Hoe komt het dat nu al vast staat wat de optimale locatie is, als onvoldoende onderzoek is gedaan?
- Mogelijkheid om meerdere (al of niet drijvende) eilanden te realiseren
- Verband met de main/brainparkcentra, genoemd onder ons commentaar in 3.3, m.n. de verbindingen
- Betekenis voor de kustverdediging van een eilanden ring
- In stand houden Schiphol als centrum van werkgelegenheid en landluchthaven
- Mogelijkheden combinatie zee- luchthaven
- Mogelijkheden woon- en werkfuncties op de eilanden
- Financiering uit publieke middelen beperken tot systeeminfrastructuur
- Welke combinatie is mogelijk met bestaande zeehavenfaciliteiten, voor grotere efficiency en het vrijmaken van ruimte op het land?
- Het ontbreken van een kosten baten analyse als grondslag voor de financiering op langere termijn
- Zijn er mogelijkheden voor tidal energie?

De analyse van het Kabinet en de voorgenomen beslissingen laten zien dat de nood voor structurele oplossingen hoog is. Een uitweg is alleen mogelijk door extra ruimte te creëren.

6.4 Functies van regionale luchthavens en hun samenhang

De vaststelling dat regionale luchthavens uitsluitend een regionale functie hebben, onderschrijven wij niet geheel. Alleen al de functies van Lelystad en Eindhoven vereisen inpassing in tenminste het nationale beleid. Ook de ontwikkeling van Zestienhoven, Maastricht en Eelde verdienen meer aandacht dan nu gegeven wordt. De regionale component is evenzeer van belang in de positie die de luchtvaart in Nederland en ook in internationaal verband inneemt.

Met betrekking tot de beleidsvoornemens van Lelystad, maken wij nog de volgende opmerkingen.

- de rapportages van de Commissie Remkes over de Programmatische aanpak Stikstof(PAS) en het te verwachten regeringsstandpunt Stikstof zullen nog een plaats krijgen in de vormgeving van het beleid
- upgradering Lelystad vraagt ook om upgradering van de Hanzelijn voor feedering en defeederling.



8 juli 2020

- er ligt een belangrijk punt voor de Air Traffic Control (ATC). Het verzet uit milieukringen in verband met natuurgebieden vooral de Veluwe) is nog steeds groot. Er is ook nogal verwarring over de geluidscontouren van de voorgestelde corridors.
- landschappelijk is ook de toekomst van de agrisector in de Flevopolders van belang. Gaan we meer doen met hout/bosbouw, in plaats van vlees/melk en bollen. Welke rol kan b.v. Aeres Almere en Aeres Dronten hierin spelen.
- de combinatie van ruimtelijke herinrichting Flevoland, koppeling met Hanzelijn en andere infra, herinrichting luchtruim met andere ATC lijken naast duurzaam vliegen sleutels voor succes.
- tenslotte . Lelystad is natuurlijk ook een thuishaven voor algemene luchtvaart, prive jets, test en oefenvluchten. Hoe verhoudt zich deze functie tot de burgerluchtvaart?

In de nota wordt er van uitgegaan dat het Hub/spokes model nog steeds toekomst heeft. Dat neemt niet weg dat aandacht moet worden gegeven aan andere modellen om voldoende toekomstbestendig te zijn. De samenhangen met bijvoorbeeld Weeze, Luik, Zaventum, Dusseldorf en Munster verdienen aandacht. Deze verruiming past ook in het voornemen van een ambitieuze modernisering van het luchtruim.

7. Innovatie

Van vliegvelden naar luchthavens als Centre of Excellence.

Wij zien belangrijke en sociaal economisch haalbare Centres of Air Excellence in Nederland. Naast de eerder genoemde Brainports Amsterdam, Rotterdam-Den Haag en Eindhoven (ad 3.3) zien wij ook voor Lelystad Airport een functie als innovatie hotspot. Bundeling van alle activiteiten in Nederland, die soms in samenspraak gaan met internationale partners, adviseren wij te concentreren in Lelystad. Dit betreft dan alle experimenten met schoner, stiller en veiliger vliegen en met schonere en stillere bewegingen van aan het vliegverkeer gerelateerde grondbewegingen. Het vliegveld Lelystad met alle huidige faciliteiten biedt een uitgelezen kans om aan Europa en de wereld te laten zien, dat Nederland serieus werk maakt van schoner, stiller en veiliger vliegen.

Beleidsmatige beperkingen en mogelijkheden

De beschreven innovatieve ontwikkelingen in de Luchtvaartnota zijn een 'must'. Wij merken wel op dat onvoldoende wordt ingegaan op de beleidsmatige beperkingen waar rekening mee moet worden gehouden. Het luchtvaartstelsel is complex en vraagt om zowel lokale, Europese, als wereldwijde afstemming. Nederland zal daarin bijdragen en waar mogelijk het voortouw moeten nemen. Innovatieve modernisering van de Nederlandse luchthavens is direct beïnvloedbaar, zowel met rijksbeleid, onder meer door de inrichting van het luchtruim, regionaal en lokaal beleid, als vanuit de luchthavenondernemingen. Nationaal worden er talloze initiatieven ontplooid, de samenhang met initiatieven in andere landen ontbreekt vaak. Als handelsnatie kan Nederland het voortouw gaan nemen in meer grensoverschrijdende initiatieven.

Vliegmaatschappijen, vliegtuig – en motorenbouwers



8 juli 2020

De vliegmaatschappijen hebben rekening te houden met technische mogelijkheden en concurrentieverhoudingen. Innovaties zullen om deze reden sneller ingang vinden als deze leiden tot lagere kosten, betere dienstverlening, hoger marktaandeel en het voldoen aan regelgeving.

Bij belangrijke doelen als vermindering van CO₂, stikstof, geluidslast, brandstofverbruik, alternatieve brandstoffen, waaronder biobrandstof, synthetische kerosine, elektrische of hybride bronnen, waterstof, toepassing van Direct Air Capture Systems (DAC) zullen vooral van vanuit de vliegmaatschappijen, alsmede de vliegtuig en motorenbouwers moeten komen. Deze toepassingen zijn gebaseerd op al beschikbare technologie. De hogere prijs voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en filters is oorzaak van de nog geringe toepassingen.

Het recente besluit van de ICAO-raad om in verband met de Coronacrisis niet 2029/2020 maar 2019 als ijkjaar te hanteren voor Corsia (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) heeft het risico in zich dat innovatie vertraging oploopt. Van belang is dat ondanks deze maatregel ook vanuit de rijksoverheid het onderzoek niet aan urgentie verliest.

Onderzoek

De Nederlandse onderzoekscentra zullen een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van alternatieve aandrijvingstechnieken. De gewenste ontwikkelingen hebben echter een grote globale component. Aan deze elementen is naar onze mening onvoldoende aandacht besteed in de Luchtvaartnota.

Het is naar onze mening van belang dat betrokken partijen een manier vinden om gewenste vernieuwingen op elkaar af te stemmen. Vanuit de Rijksoverheid zal aandacht moeten zijn voor de werking van de concurrentie tussen alle partijen.

Slimme en permanente modellering van de risicoanalyse en beheersing zijn van cruciaal belang en vragen om nieuwe technieken en inzichten. De komende toepassing van 5G zal een 'break through' kunnen worden voor niet alleen 'Internet of Things/Materials', maar ook voor 'Internet of People' (kennisassimilatie/social responsibility) en 'Internet of Movements/Mobility'.

8. Bestuur en samenwerking

Het valt ons op dat het debat in betrekkelijk kleine kring, of kleine kringen, wordt gevoerd. Het vindt plaats op rijksniveau, op luchthavenniveau, op luchtvaartmaatschappij niveau, op universitair niveau, op institutenniveau. Meestal gefragmenteerd en vanuit eigen belang-denken. Veel aandacht wordt besteed aan toezicht. De visie op bestuur en samenwerking is daarmee een deels overbodige uitleg geworden van de bestaande bestuurlijke verhoudingen voor de kortere termijn.

Voor een periode tot 2050 is het zeer onaannemelijk dat de huidige sterk geformaliseerde bestuurlijke kaders in stand kunnen blijven. Het bedrijfsleven lijkt geen enkele rol te spelen. De regie van de Nederlandse overheden zal minder absoluut en rigide moeten zijn dan in de Nota gesteld. De verantwoordelijkheid voor een toekomstbestendige infrastructuur voor de luchtvaart zou voorop moeten staan. Europese en internationale ontwikkelingen en economische omstandigheden bepalen



8 juli 2020

in hoge mate het speelveld. Nationale overheden zullen deze ontwikkelingen alleen kunnen volgen en bijsturen vanuit wisselende gezichtspunten van nationale en regionale belangen.

Gezien het belang van de door ons bepleite Noordzee optie zal een bestuurlijk kader nodig zijn voor de regulering van het gebruik van het Nederlandse deel van de Noordzee, als onze 13^e provincie.

Vanuit de Rijksoverheid vinden wij een dienstbare opstelling ten opzichte van burgers, bedrijfsleven en andere overheden een eerste prioriteit. De regiefunctie zou vanuit dat gezichtspunt moeten worden ingevuld binnen de gestelde wettelijke kaders.

Wat mist, zijn sterk regulerende beleidskaders, stevige coördinatie, tijd gedreven sturing en een meer uitnodigende houding naar het bedrijfsleven. Het is opvallend dat in dit hoofdstuk geen plaats is ingeruimd niet alleen voor het bedrijfsleven maar algemeen voor publiek-private en andere vormen van innovatieve samenwerking. Uit de geschiedenis blijkt, dat crises (oorlog, pandemie, natuur bedreiging) als stuwers nodig zijn om te komen tot snelle en excellente innovaties. En tot hogere koersvastheid van beleid en uitvoering. De problematiek van en rond Schiphol geeft naar onze mening de mogelijkheid het nu anders te doen.

Wij zien kansen voor een multi niveau debat over dilemma's en oplossingen in de luchtvaart en pleiten voor een nieuwe voortrekkersrol van Nederland in de burgerluchtvaart, naar analogie van onze luchtvaartpioniers uit het begin van de 20^{ste} eeuw. Gedacht kan worden aan de oprichting van een Air Breakthrough Management Team (ABMT).

9. Uitvoering en financiën

In het debat over de maatschappelijke kosten van de Nota is ons duidelijk geworden dat het ontbreken van slechts voorlopige kostenexercities een stempel heeft gedrukt op de totstandkoming van de Luchtvaarnota. De balans tussen financiële investeringen enerzijds, de mogelijke verdelingen daarvan tussen alle betrokken partijen en de gewenste en verwachte toekomstige financiële en maatschappelijke opbrengsten is niet in beeld gebracht. Het alternatief van het uitwijken naar zee, krijgt daarmee geen kans in het debat. Voor een zinvolle besluitvorming achten wij tenminste een globaal beeld van kosten en opbrengsten van het hoogste belang.

De investeringen voor infrastructuur in absolute zin zijn hoog, maar haalbaar. De daaruit voortvloeiende jaarlijkse kosten inclusief onderhoud lijken overzienbaar en worden voor de samenleving op vele manieren, waaronder uit extra belastingopbrengsten terugverdiend.

Door herinrichting van Schiphol en het achterwege laten van de aanleg van nieuwe banen komt kostbare grond vrij voor woningbouw, bedrijvigheid, verbetering infrastructuur en natuur van naar onze schatting minstens 3.000 ha. De extra waarde die hiermee ontstaat zal volgens een redelijke en billijke verdeling ten goede komen aan de overheden en aan particuliere eigenaren van die grond. De opbrengst van deze omzetting zal deels kunnen worden gebruikt voor doorontwikkeling van het huidige Schiphol en deels voor aflossing en onderhoud van de zee infrastructuur. De omzetting heeft een majeur effect op werkgelegenheid en extra belastinginkomsten.



8 juli 2020

Het is van belang een dergelijke berekening op reële grondslagen uit te voeren op basis van een maatschappelijke (financiële) kosten baten analyse.

Alleen de Rijksoverheid is in staat de risico's van en de investeringen in de infrastructuur te dragen en te leiden. De belastingheffing en de overige inkomsten zullen ook bij tegenvallende ramingen voldoende compensatie bieden. Overigens verdient het aanbeveling om vliegtaxopbrengsten via een afzonderlijk fonds te leiden, zodat deze uitsluitend worden gebruikt voor luchtvaart gerelateerd onderzoek en investeringen. Nederland kan hierin als één van de leidende Europese landen voorop lopen.



Speech van herdenkingsplaquette Westerveld

uitgesproken bij de onthulling van de op 23 december 2019 ontvangstruimte

Het leidend economisch en maatschappelijk motto in de luchtvaart wereld wordt steeds onherroepelijker: zuiniger, stiller, schoner, sneller en goedkoper.

Het motto krijgt zeer langzaam invulling.

Regeringen en Europese Unie spelen een achtergrondrol als te voorzichtige wet- en regelgevers.

De keizer van de oplossing heet *concurrentie*:

- -tussen commerciële luchtvaart centra
- -tussen vooruitstrevende industrie landen
- -tussen universiteiten en ontwikkelcentra
- -tussen vliegtuigfabrieken
- -en tussen luchthavens.

De slimste durfals gaan scoren.

Ik schets vijf ontwikkelingen:

1 Bezit

Het bezit van een eigen auto is onder de jeugd tanend. De toekomst is aan shared vehicles. Binnen 25 jaar zullen zogenaamde "shared motor drones" daartoe ook behoren. Niet in de garage -zoals Fokker dacht- maar in shared vehicle centres. De TU Delft is al ver met de Hermes ii van Talaria en met de Silverwing s1. Het zijn ultracompacte, stille en elektrisch aangedreven, motor drones voor persoonlijk gebruik.

2 Koolstof uitstoot

schreef in de Volkskrant: "2½ % van de CO2 uitstoot komt op het conto van de luchtvaart, maar door de groei van de luchtvaart zal dat in 2050 30% zijn. 340 miljard liter kerosine gaat er per jaar doorheen. Slechts 20 miljoen liter komt uit duurzame bron" (einde citaat). Deze 20 miljoen zijn onacceptabel weinig.

Compenseren vinden velen de oplossing. Dit is het verlengen van het probleem. CO2 compensatie is als de aflat in het biechthokje, het lucht even op, maar zet geen zoden aan de dijk.

Het moet anders. We vliegen over enige tijd niet alleen op fossiele kerosine. We worden door de overheid verplicht bij te mengen met bio brandstof. Later met synthetische brandstof. Zeer dure bijmengingen overigens. Wellicht vliegen we met de gasturbine motoren van de NLR om dan onafwendbaar af te stevenen op 'Hybrid electric propulsion. Dit vormt de laatste tussenstap naar volledig elektrisch aangedreven vliegtuig motoren. Daaraan zitten extra voordelen op aerodynamisch en op economisch gebied. Vele engineers grinniken over dit soort stellingen.

Maar wie worden dan de drijvende krachten???? Die gekke Spin van [] wekte verbazing maar binnen 20 jaar vloog zijn, voor die tijd enorme, F 36 rond! U ziet de machine zo op film.

Zoals bij die Spin kun je ook aankijken tegen de kleine hybride toestellen van het Amerikaanse Ampaire. Knullig. maar ze vliegen al. Of naar de toestellen van het Zweedse Zunum aero, dat voorspelt in 2022 met een elektrisch aangedreven 12 zitter te komen.

In eigen land doet professor [] van de TU-Delft proeven, waarin een rol wordt gespeeld door het 'Dutch electric aviation centre Teuge'. Over de A50 ziet u binnenkort een hybride toestel

overkomen. Maar er moet aanzienlijk meer geld in het TU/Teuge initiatief gestopt worden dan de huidige slordige 5 miljoen Euro.

CO2 afvangers, kent u deze al? Zogenoemde DAC's, Direct Air Capture systems, o.a. van Climeworks in Zwitserland. Even populair toegelicht: ze vangen atmosferische koolstof op /verbinden die aan een filter /dan verhitten /H2O toevoegen en je krijgt bruikbare brandstof. Schei -en natuurkundigen stellen: de schaal van een oplossing moet de schaal van het probleem benaderen. Dan moet koolstof dus worden afgebroken bij de bron. Kan binnen 20 jaar een DAC worden ingebouwd in een vliegtuig motor? Omdat volledig elektrisch nog 40 jaar gaat duren. Wij roepen studenten op om het motto van over te nemen: "quod erat demonstrandum"! Ontwikkel DAC motoren. Vang de rotzooi op bij de bron.

Het zou helemaal een opbouwende middag worden wanneer TU-Delft, NLR, Airbus en GKN Fokker -alle thans aanwezig -tijdens de borrel hierover een agenda afspraak maken.

NLR overigens pakt het uitstoot vraagstuk aan middels haar 'Clean sky en Future sky programs. Wij wensen de heer 'Peters met de -emission reduction proeven- oprecht veel succes.

3 De V.

In samenwerking met de TU-Delft vliegt KLM binnenkort met haar model van de 'flying v.' Alle pax en vracht gaan in een vliegende vleugel! Schoner, stiller, goedkoper. Maar, meneer vliegt de KLM over enige jaren met de eerste k l e i n e commerciële versie van de flying v? Zien we een vergelijking met de F2 van Fokker, het eerste verkeersvliegtuig van de KLM? Een bescheiden begin? Of eisen efficiency en effectiviteit een grote vleugel? Vermoedelijk dat laatste. Wij wensen in ieder geval dat GKN Fokker en NLR hierin een belangrijke rol mogen meespelen.

4 Mondiale vliegverkeer

Het stijgt onstuitbaar. De vraag is alleen hoe? exponentieel of afgevlakt? Of deels verdrongen door HS-treinen, Maglevs, magnetische hyperloops, semi autonoom goederen transport? Of verdrongen door wetgeving, omdat die huidige hoeveelheid aan 'Schiphol -vluchten onder de 750 km'', zijnde 38% van het totaal, inmiddels zijn uitgebannen??? Gaat treinverkeer dat over nemen? Of loopt dat ook vast? Gaan de emissievrije bussen het deels overnemen??? 80 Europese bedrijven werken aan deze bussen. Vraagtekens, maar duidelijk is, dat we de groei niet kunnen en zullen tegenhouden!! maar alleen slim kunnen faciliteren.

5 De plaats van Nederland in de wereld - luchtvaart – rangorde.

Wat willen wij dat die wordt? Belangrijk voor een goed antwoord is de beantwoording van de voorliggende vraag : wat gaat de zeespiegel doen? Vechten wij nog tegen de zee onder het Zeeuwse motto "luctor et emergo". 'J'embrasse' is een passender motto. Niet vechten, maar kansen pakken. Maak van stukken natte zee stukken "n l droog". Sommige deskundigen pleiten voor een luchthaven op zee. De huidige betrokken minister ziet dat niet zitten. Haar opvatting zouden wij liever zien als een 'voorlopig nee' In haar brief van 5 november 2019 aan de Tweede Kamer schrijft zij: 'een evenwichtige balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving, de kwaliteit van ons netwerk van internationale verbindingen en duurzaamheid'. Maar de vraag rijst of dit met elkaar te rijmen valt. Met grote belangstelling gaan wij 'de luchtvaart nota 2020-2050' lezen

DeDurfplaats, waarvan de voltallige directie hier aanwezig is, vindt dat een luchthaven op zee een ééndimensionale gedachte is.

Durf naar meer-dimensionaal te gaan, naar een 'Omniport op zee':

- met lucht en zeevaart
- met treinen , hyperloops en autonoom goederenvervoer



- met weg *en* waterverbindingen
- met getijden- *en* zon-energieopwekking
- met natuur *en* visserij
- opgespoten land, met de meest moderne zee verdediging, wellicht bestendiger is een Omniport geheel bestaand uit drijvende segmenten met diepzee-verankeringen
- natuurlijk volledig emissieloos gebouwd, met emissievrije bedrijfsactiviteiten, met luchtverkeer, dat eerst nog hybride vliegt en later elektrisch
- laat Schiphol economisch in tact als *terminal port*, met verbindingen naar de *omniport*
- gebruik bij Schiphol een klein deel van de vrijkomende 3.000 ha aan direct grondbeslag en een groot deel aan indirect grondbeslag voor de broodnodige woningbouw op de duurste grond in Nederland.

U weet, dat de voorspelling is dat in 2030 plus/minus 70% van de wereldbevolking in steden woont. Verplaats in de komende jaren het grootse deel van de nu al 34½ miljoen aan *Schiphol passagiers/per jaar* naar zee. Een klein deel naar kleinere luchthavens, waar dan nog uitsluitend met hybride toestellen gevlogen mag worden. Liefst short take off and landing toestellen en breidt liever niet, zo als van KLM voorstaat, uit met 'meer spoor en een Schiphol-Lelystad verbinding'. Dat kan, maar wij weten zeker, dat wanneer de overheid dit gaat toelaten, het aantal vliegbewegingen op Schiphol boven de 540.000 per jaar gaat stijgen, al was het alleen maar om de kosten van deze infrastructuur maatschappelijk te verantwoorden.

Land is op!

De doortrekking van de Noord Zuid lijn van de metro is van andere orde. Die hebben we nodig voor schoon massa vervoer.

Technologisch is een groot eiland mogelijk, zie Hongkong, Osaka, en Singapore. Zie Dixan, 45 km ten zuiden van Beijing met autonoom rijdende metro's die 160 km per uur gaan. Laat staan hoe snel ze in 2030 rijden.

Denk bij een opgespoten omniport aan de hoge platen in de Westerschelde, of aan de 2^{de} Maasvlakte, of aan de IJvlakte.

Overweeg ook drijvende segmenten zonder hoge en ieder jaar meer bedreigde waterkeringen.

Onbetaalbaar, stellen sommigen. Stelling van DeDurfplaats is dat de financiering van de Omniport Northsea voor een belangrijk deel kan komen uit te verkopen van vrijkomende Schiphol hectares.

Dames en heren, genoeg zo. We zijn bijeen om 100 jaar Fokker te gedenken. Daarom het woord terug aan de ceremoniemeester:

Wij wensen u op Westerveld een bijzondere middag toe.

Dank voor uw aandacht.

DE DILEMMA's IN HET LUCHTVAARTDEBAT



De dilemma's in het luchtvaartdebat gaan steeds over het bestaansrecht van een niet meer weg te denken sector vanwege economie, technologie en innovatie versus het beschermen van natuur en eco-systemen.

In 2019 is dit debat nog eens versterkt door :

- De standpuntbepaling inzake nieuwe normen en handhavingstelsel Schiphol
- De MER procedure 2019
- De positie van de luchtvaart en luchthavens in de zgn. klimaatakkoorden
- De stikstofdiscussie
- De standpuntbepaling inzake Lelystadairport als overloop luchthaven.

In deze notitie zullen een aantal van deze thema's als dilemma's worden geïnventariseerd. Bijna alle vraagpunten hebben betrekking op de mainport, de luchthaven Schiphol, AAS. Daarnaast zijn er regionale internationale luchthavens Groningen, Eindhoven, Rotterdam/Den Haag, Maastricht/Aachen en Lelystad. Wat kleinere Teuge en Breda. En nog een aantal vliegvelden. Behalve Lelystad vallen deze buiten het bestek van deze notitie.

Het volume

Ondanks de veel gehoorde oproep om minder met op kortere afstanden per vliegtuig te reizen – vliegschaamte werd een nieuwe term – neemt het vliegverkeer alleen maar toe. In de eerste helft van 2019 telde de luchthaven AAS bij elkaar maar liefst 34.537.328 passagiers; een stijging van 1,4 % ten opzichte van een jaar eerder. Daarmee is Schiphol nu Frankfurt voorbij en is het na Charles de Gaulle (Parijs) en Heathrow (Londen) de grootste luchthaven van Europa.

Het totale aantal vliegbewegingen steeg in diezelfde zes maanden met slechts 0,1 %. Dat laatste kan alles te maken hebben met het feit dat de grenzen van de toegestane groei zo ongeveer zijn bereikt. In 2008 kwam Schiphol met overheid en omwonenden overeen dat tot 1 november 2020 niet meer dan 500.000 vliegbewegingen per jaar zouden worden gemaakt. Dat plafond werd echter afgelopen jaar al aangetikt, zodat er nu een rem zit op nieuwe vluchten. De Minister maakte in het kader van de MER procedure medio 2019 bekend een gematigde groei van het aantal vliegbewegingen toe te willen staan tot 540.000, mits er met schonere en stillere vliegtuigen wordt gevlogen.

Op de huidige locatie in de Haarlemmermeerpolder zou de luchthaven maximaal uit kunnen groeien tot 540.000 a 550.000 vliegbewegingen. Er zal wel vaker gebruik moeten worden gemaakt van de Aalsmeer- en Buitenveldertbaan, ook bekend als de lawaai banen. Deze banen geven echter nu al veel overlast, tot ongenoegen van veel inwoners op en langs de aanvliegroutes van deze banen.

Dat Schiphol loopt tegen zijn fysieke grenzen aanloopt is duidelijk. Maar de AAS heeft een uitstekend businessmodel, waarbij de opbrengst van de landingsrechten allang niet meer de meest belangrijke cash flow vormt. Immers, de AAS fungeert als een Centre of Excellence and Commerce, trekt veel innovatieve bedrijven aan. Er is debat gaande over de bijdrage van de mainports (Schiphol en Rotterdam) aan het BNP.

De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) geeft aan dat deze bijdrage slechts ca. 5 % bedraagt. Anderen kenniscentra (b.v. McKinsey) en instituten wijzen erop dat het vooral ook gaat om de afgeleide en multiplier effecten. En in de laatste plaats de positieve conditionering voor de Nederlandse economie. Nederland heeft immers een zeer open economie met een hoge exportquote. Verder ontwikkelt de AAS zich als een datahub, mede vanwege de krachtige digitale infrastructuur, en een energie hub. Er ontstaan nieuwe vormen van dienstverlening, b.v. Value Added Services.

De SADC (Schiphol Area Development Company, een samenwerking van de NVLS met publieke partijen) verdient voorts veel geld aan gebiedsontwikkeling.

De Pro's en de Contra's

De discussie over de positie van Schiphol gaat onverminderd door.

Er zijn vele, overtuigende Pro's :

- Schiphol is een banenmotor (ca. 50 K arbeidsplaatsen) met een grote economische spin off
- Schiphol is een vestigingsplaats factor voor buitenlandse bedrijven
- Schiphol is een hub niet alleen van personenmobiliteit, ook goederenvervoer, informatie en dataverkeer, energie
- Schiphol ondersteunt de grootste internationale energiehub ter wereld, de ARA (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen)
- De hubfunctie heeft grote positieve effecten op de Nederlandse economie en zelfs daarbuiten.
- De catchment area van Schiphol is groter dan alleen Nederland.

- Schiphol versterkt ook andere gatewayfuncties van de Nederlandse economie
- Schiphol bevordert toeristisch verkeer en draagt daarmee bij aan import van besteedbaar kapitaal
- Schiphol is met alle functionele en technologische modaliteiten een innovatiemotor voor airport technologie. Dat levert ook te exporteren kennis en competenties op. (Logistieke concepten, het Edge city concept , bagagesystemen, multimodale knooppunten).
- En vele economische en technologische voordelen meer

er zijn ook grote nadelen:

- Geluidshinder in dichtbevolkte gebieden. Haarlemmermeer, Haarlem, Amsterdam, Almere etc..
- Co2 uitstoot is hoog, Stikstof aanzienlijk
- Enorme ruimteclaim op zeer schaarse oppervlakte in de randstad,
- Verkeerscongestie
- Veiligheid. Met een toenemend volume neemt de kans ondanks meer aandacht voor veiligheid toe. In een gebied met een hoge bevolkingsdichtheid is een ramp met veel slachtoffers (op de grond) niet denkbeeldig. (De Bijlmerramp is nog niet vergeten).
- Steeds complexere ATC.

Wat zijn de alternatieven? We noemen er slechts enkele:

- Stillere, en energiezuinige toestellen
- Minder volume door veranderen consumenten reisgedrag. Blijkt lastig
- Minder volume door modal split verschuiving naar treinvervoer, vooral binnenlandse en continentaal. Betekent hoge kosten van infrastructuur.
- Uitwijken naar andere luchthavens (Lelystad). Ook daaraan kleven ecologische problemen.
- Verplaatsing van de Noordzee. Zeer kostbaar, maar levert veel ruimtewinst . Behoeft een internationaal samenwerkingsverband, maar dat lijkt nog ver weg.
- Bio achtige randstoffen
- Minder passagiersvracht
- Op alle relevante aspecten duurzaamheidscriteria onderschrijven ⁱ
- Op den duur elektrisch vliegen lijkt een onvermijdelijke optie (wachten op de brandstofcel technologie).

Overloop alternatief Lelystad.



De luchthaven overloop, bestemd op de vakantievluchten van de AAS over te nemen is technisch klaar en gereed. De startbaan is gereed, evenals de toren en de terminal. De bezwaren van de EC op vliegverkeer die voortkwamen uit de mededinging overwegingen zijn opgeschort. De gedachte was dat de luchthaven ook voor andere carriers toegankelijk zou moeten zijn.

Niettemin is het thans nog volstrekt onduidelijk of Lelystad Airport kan gaan functioneren. Immers, het PAS (Stikstof) probleem blijft, alsook de politieke bezwaren (belasting van natuurgebieden als de Veluwe). De vraag rijst of de overloopfunctie wel een structurele oplossing biedt of alle tijdelijk soelaas biedt, met alle gevolgen van dien. Overigens heeft ook de nieuwe Schiphol ceo verklaart dat Lelystad op termijn onvoldoende zal zijn om de groei te accommoderen.

Het ruimtebeslag van de AAS.

Het directe ruimtebeslag van de AAS in de schaarse grond van de Haarlemmermeer is natuurlijk enorm, t.w : ca. 3000 ha, groter dan een stad als Leiden.

Veel groter is natuurlijk het indirecte ruimtebeslag, immers direct aan de AAS grenzend is nieuwe verstedelijking nauwelijks mogelijk. Afgaande op de geluidscontouren gaat het om zeker een additionele 5000 ha.

Dit is mede het gevolg van de verschillen in windrichting, waardoor altijd gevlogen kan worden. AAS heeft 5 startbanen voor wide bodies met een gemiddelde lengte van 3500 meter. (De 6^e Oostbaan is veel korter, is met ca. 2000 meter is alleen voor privé en kleine vliegtuigen).

Daarnaast zijn de banen met de terminal verbonden met taxibanen, aprons etc.

Het verst is de westelijke Polderbaan , die 6,9 km van de terminalgate aflight. (Dit betekent voor passagiers 20 tot 30 minuten taxitijd) . Dit is ook internationaal gezien uniek. Vergelijk b.v. Dallas (USA) 4,8 km en Sunan (N.Korea) 4,6 km. Bij de andere grotere Europese luchthavens is deze afstand veel korter.

AAS heeft dus door haar ligging een veel grotere ruimteclaim dan b.v. Parijs (Ch de Gaulle, 4 banen voor wide bodies) of Londen (Heathrow. met slechts 2 banen).

Het ruimtebeslag van de terminal van de AAS is tov andere luchthavens redelijk normaal. Er wordt gewerkt aan een nieuwe terminal (op de plaats van de huidige tijdelijke vertrekhal), bouw beginnend in 2020. Maar dit impliceert geen nieuwe ruimte claim van AAS.

Naar de Zee.

Het verminderen van de overlast van de luchtvaart zal daarin een centrale rol spelen, net als verduurzaming. In een uitgebreide brief met daarin de hoofdlijnen van de nota die minister van Infrastructuur en Waterstaat in 2019 in een brief naar de Tweede Kamer stuurde, wordt echter met geen woord gerept over een eventuele verhuizing naar de Noordzee. Het politieke draagvlak voor die ambitieuze onderneming lijkt vooralsnog gering. Als het vliegveld wordt aangelegd zal het niet de eerste luchthaven in zee zijn. Zo liggen de luchthavens Kansai (Osaka, Japan), Changi (Singapore) en de Internationale luchthaven Hongkong op kunstmatig aangelegde eilanden. De luchthaven van Hongkong is zelfs door Nederlandse baggeraars (Boskalis en van Oord) opgespoten en is gelegen op het grootste kunstmatige eiland ter wereld.



Afb. Changi Aiport/Singapore. De meest modern, duurzame luchthaven ter wereld gebouwd op een eiland.

De (oplossende) paradigma shift voor Nederland zou kunnen zijn: Koppel ruimtelijk de positie van de runways en de terminals los en gebruik moderne shuttle MAGLEV -achtige technieken om de koppelingen te maken.

Ruimteslag, veiligheid, milieuproblemen, congestie, ATC o.a. zijn redenen om steeds vaker te opperen om de luchthaven naar de zee te verplaatsen.

Maar is dat wenselijk? En hoe zou zo'n luchthaven eruit moeten zien. En vooral welk deel moeten we dan verplaatsen. Alles, of alleen het meest ecologische gevoelige deel nl. de runways met de aanvliegende en vertrekkende corridors.

De voordelen van runways op de zee zijn evident:

- Geen of veel minder geluidshinder
- Veel minder ecologische problemen

- Overstap van landingsmoment tot terminal kan met hoogwaardige shuttles worden beperkt tot b.v. een half uur (de taxitijd nu vanaf de Polderbaan). Er wordt ook gekeken of deze verbinding gerealiseerd kan worden door middel van een hyperloop. Een initiatief o.a. van de TU Delft, mede op basis van een concept van Elon Musk
- Parallele banen
- Geen veiligheidsproblemen
- Enorm veel vrijkomende ruimte (Voor NL: Schiphol en Rotterdam Airport). Naar schatting, direct en indirect zeker 12.000 ha extra voor woningen en vastgoed. Vergelijk heel Amsterdam is 22.000 ha. Dit zijn dus een enorme BATEN (!).
- Gebruikmakend voor energieopwekking op zee (tidal energy).
- Motor voor nieuwe technologie en innovaties. Hyperloop, energetisch etc.

Natuurlijk zijn er ook nadelen:

- Bezwaren zijn onder meer van ecologische aard, zoals minder paaigronden voor vissen^[2].
- Verder hebben ze betrekking op de klimatologische omstandigheden: landingsbanen worden sneller nat, zodat de remmende werking afneemt,
- Meer wind die een belemmering is voor het veilig opereren van vliegtuigen
- De corrosieve werking van zeewater^[3] en zijn van technische aard, zoals
- Mogelijke bodemverzakking.
- Hoge infrastructurele kosten
- ATC probleem met toekomstige windmolenparken

Waar op Zee

In de loop der tijden zijn er verschillende unsolicited proposals en suggesties gedaan. We recapituleren hier de meest belangrijke :

1. Al in de jaren zestig waren er plannen voor een Tweede Nationale Luchthaven in de Markerwaard en in de Maasvlakte ter ontlasting van Schiphol, die uiteindelijk in 2003 van tafel verdwenen.
2. In de jaren '90 van de vorige eeuw zijn er verschillende onderzoeken gedaan naar een mogelijkheid tot het verplaatsen van Schiphol naar zee, onder andere door TU Delft en baggeraar Boskalis. In 1999 liet het toenmalig kabinet Kok weten dat er op de lange duur twee opties waren: op de huidige locatie blijven of een luchthaven op zee. In een nota liet het kabinet weten dat de haalbaarheid van een luchthaven in zee gekenmerkt werd door veel (financiële) onzekerheden, maar dat niet gebleken was dat het onmogelijk is.
3. Eind vorige eeuw werd het programmabureau 'Flyland' opgericht, waarin ingenieurs, beleidsmakers en adviesbureaus van binnen en buiten de overheid aan deelnamen. Het bureau kreeg 50 miljoen gulden (zo'n 20 miljoen euro) voor vijf jaar onderzoek ter beschikking. Het onderzoeksbureau moest zich in "politieke rust" en "zonder druk van procedures" buigen over de vraag of een luchthaven op zee haalbaar was. Het onderzoek werd echter door staatssecretaris na twee jaar vroegtijdig stopgezet - drie jaar eerder dan gepland. In 2003 liet ze de Kamer weten het programma stop te zetten vanwege "te veel onzekerheden in de ontwikkeling van de luchtvaart". Er werd wel nog een

eindrapport geschreven met de titel 'Conclusie bij een voortijdig einde'. Hierin was onder meer te vinden wat een eventuele invloed een luchthaveneiland zou hebben op de zee. De mate daarvan leek mee te vallen, net zoals de problemen met vogels en vliegveiligheid. Aan de vraag of het maatschappelijk inpasbaar is, is het onderzoeksbureau nooit toegekomen. Ook is er vanwege de korte onderzoeksperiode geen kosten-baten analyse opgesteld. In de nota van 1999 werd wel een bedrag genoemd van 40 miljard euro.

4. De IJvlakte voor Schiphol op Zee is een beoogde locatie op een nieuw opgespoten stuk land in de Noordzee, *de IJvlakte* op zo'n 5 a 7 km uit de kust ten westen/noordwesten van IJmuiden, ruwweg ter hoogte van Wijk aan Zee. Voordeel van deze optie is dat de afstand tussen de runways en de terminal in de Haarlemmermeer te overbruggen is. Voor de ceo van de AAS, is dit serieus te onderzoeken. Hij laat weten een onderzoek naar de haalbaarheid van de luchthaven op zee zeer serieus te nemen. Immers, mocht het haalbaar zijn dan scheelt dit in investeringen die nu nog vooral in het Schiphol op de huidige plek worden gedaan.
5. Een zeer interessante variant is TRIPLE PORT. Als een unsolicited proposal gedaan in 1998 door een consortium van een aantal gerenommeerde Nederlandse bedrijven om een bestaande zandplaat, de Hooge Platen, voor de monding van de Westerschelde te gebruiken door ophoging van dit eiland met de periodieke baggerslib uit de vaargeul van de Westerschelde (een complex van slik- en zandplaten in het zuidelijk deel van de Westerschelde).ⁱⁱ De platen vormen thans een natuurgebied dat wordt beheerd door het Zeeuwse Landschap. De platen liggen voor de kust tussen Breskens en Hoofdplaat maar zijn daarvan gescheiden door het diepe *Vaarwater langs Hoofdplaat*. Bij laag water is het gebied 1.800 ha groot, maar bij vloed loopt het vrijwel geheel onder. Slechts een eilandje, *De Bol* genaamd, blijft gewoonlijk droog. Kernpunten van dit voorstel :
 - Is gestoeld van op de gedachte om de delta van Nederland en België als een super gateway/port te beschouwen. Rotterdam/ Antwerpen en Zeeland/Seaport als een uniek Europese megahub in een globaliserende hub als twinning partner van b.v. een Chinese megahub.
 - Multimodaal concept van seaports/airport/ HSL verbinding Parijs-Antwerpen - Rotterdam-Amsterdam/Schiphol.
 - Tevens data/energy hub van de naam **TRIPLE PORT**
 - De schatting was dat de 1.800 ha betrekkelijk eenvoudig om te vormen zouden zijn tot een echt eiland van ruim 2.500 ha zonder gevaar voor scheepvaartverkeer. Dit biedt voldoende ruimte voor 3 runways , parallel geplaatst in de juiste windrichting. Met goede ATC zouden hiermee vliegbewegingen van Schiphol, Zestienhoven en Zaventem kunnen worden geacomodeerd. De kosten daarvan werden 21 jaar terug geraamd op 11 miljard. Thans wellicht 20 miljard.
 - Dit voorstel, vooral ook ondersteund door Belgische luchtvaart autoriteiten en zelfs onderhands door Schiphol en Rotterdam is afgeschoten door een sterke Zeeuwse anti lobby op basis van argumenten als gevaarlijk voor de natuur, de mosselteelt, etc.
6. In 2019 liet de minister van Infrastructuur en Waterstaat, weten dat op basis van de resultaten van een quick scan, die zij heeft laten uitvoeren-Schiphol niet verplaatst zal worden naar een locatie op zee. De geschatte kosten van deze verplaatsing worden geschat op 45 miljard euro. Echter bestaat de quick scan alleen uit al eerder uitgevoerde en verouderde onderzoeken, en is er niet opnieuw onderzoek gedaan. Er is wel naar nieuwe

technieken gekeken zoals het boren van tunnels, maar daar is niet tot in detail op ingegaan. Tevens zijn de eventuele baten van woningbouw op de voormalige start- en landingsbanen niet meegenomen in de opbrengsten. Een onvoorstelbare omissie. De huidige kosten zijn voor deze minister te hoog. Deze kosten worden met name veroorzaakt doordat op de gedachte locatie van het vliegveld windmolens staan gepland, die weer zullen moeten verdwijnen. Vervolgonderzoek is aldus de Minister niet nodig.

Voorlopige Eindconclusies.

1. Er is decennia lang gestudeerd en gediscussieerd. De betekenis van de luchtvaart en Schiphol is evident. Maar duurzaamheid en klimaatoverwegingen vragen om heroverwegingen. Er zijn en worden vele, goede nieuwe opties (zoals schone vliegtuigen etc. , andere mobiliteitsvormen) ontwikkeld en overwogen. Dit is te beschouwen als een 0-scenario. Maar er is behoefte aan veel meer.
2. Lelystad als overloop opties is op termijn onvoldoende als structurele oplossing, en moet wellicht zelfs worden heroverwogen.
3. Internationale concepten en multimodale concepten zullen moeten worden gerealiseerd. (Zie o.a. IJvlakte en Triple Port Concept).
4. Ruimtelijke Splitsing van air-side en land side is erg hard nodig in verband met de enorme ruimte claim die concurreert met andere ruimteclaims (vooral stedelijke ontwikkeling). Deze ruimtelijke splitsing geeft ook een enorme impuls van innovaties , hyperloop etc.
5. De Nederlandse autoriteiten zouden ten behoeve van het dilemma ecologie/ duurzaamheid versus innoverende ontwikkelingen in een overvol land meer durf moeten tonen. Aldus ontstaat een positief, duurzaam scenario.

ⁱ Schiphol heeft met een aantal toonaangevende airports de zgn. Airports Sustainability Declaration ondertekend,

ⁱⁱ Zie appendix 1 en 2 .



Vooraf

Het voorliggende stuk is de zienswijze van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) op de ontwerp-Luchtvaartnota. SATL bundelt de krachten van twintig burgergroepen uit Drenthe, Flevoland, Fryslân, Gelderland, Noord-Holland en Overijssel.

SATL en haar ledengroepen nemen sinds 2017 actief deel aan de participatie rond luchtvaartvraagstukken. In allerhande overleggen, nota's, onderzoeksrapporten en boekwerken zijn zienswijzen geleverd.

De ervaringen hiermee stemmen aanhoudend tot zorg. Kernprobleem is dat veel procedures (nog steeds) tekortschieten op de punten objectiviteit en transparantie. Het is niet zuiver noch vruchtbaar dat het ministerie van IenW, als verantwoordelijk opsteller van beleidsstukken en regisseur van de inspraakprocessen, bij zienswijzeprocedures ook autonoom de reacties verzamelt, inventariseert, weegt en deze - naar keer op keer blijkt - selectief en doorgaans defensief en vaak ontwijkend beantwoordt. Het ministerie van IenW dient zelfs maar de schijn van partijdigheid te vermijden, maar slaagt daar tot nu toe helaas te vaak nog onvoldoende in. Het heeft te veel petten op. Dat kan beter, objectiever en transparanter.

Wij doen daarom het dringend verzoek daarmee *nu al* een begin mee te maken: laat een *onafhankelijke partij* toezicht houden op het verzamelen, inventariseren, wegen en beantwoorden van de binnengekomen zienswijzen en op de verantwoording daarvan.



Zienswijze SATL op de ontwerp-Luchtvaartnota

'Het Nederlandse luchtruim (is) te klein is om alle behoeften van luchtruimgebruikers en duurzaamheidsdoelen te faciliteren.'

(Oordeel internationale experts; uit: Kamerbrief van

d.d. 01-07-2020)

SATL heeft met belangstelling kennis genomen van de *Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050*.

Ofschoon er op onderdelen zeker waardering is, zijn wij toch van oordeel dat deze ontwerpnota de toets der kritiek niet kan doorstaan en daarom fundamentele herziening behoeft. In tien punten onze algemene bezwaren. Aan het slot een viertal specifieke aandachtspunten.

- **Geen coherente totaalvisie**

De ontwerpnota ontbeert node een duidelijk verwoorde, op grondige probleemanalyse gebaseerde, samenhangende visie op

- a. transport en mobiliteit in de context van relevante vraagstukken als klimaat, globalisering, (massa)toerisme, welzijn/leefbaarheid, geestelijke en lichamelijke volksgezondheid;
- b. de prioriteiten en keuzes die ten opzichte van de trits 'people-planet-profit' door Nederland worden gemaakt.

Hier en daar wordt in de ontwerpnota wel aan deze contextuele aangelegenheden gerefereerd, maar van een coherente totaalvisie is geen sprake. Dit is een cruciale tekortkoming, die van de hele nota een bouwwerk zonder hoekstenen maakt. Zonder expliciete totaalvisie is er geen heldere basis voor beleid op korte en lange termijn, noch voor verantwoording, noch voor beoordeling. Het gekozen voorkeursscenario is daardoor een opportunistisch-eclectisch pakket geworden, met bovendien onwenselijk veel open einden en onzekerheden.

Wij dringen er, kortom, op aan om in deze lacune te voorzien en *eerst* een, op grondige probleemanalyse gebaseerde, integrale totaalvisie te leveren. Naar onze overtuiging dient de Nederlandse staat daarbij aan de publieke belangen van veiligheid, leefmilieu, gezondheid, natuur en klimaat de hoogste prioriteiten te geven en wij verwachten dat dan het hoekpunt 'Normeren', mits consequent en niet alleen als model toegepast, als het veruit beste en de meeste duidelijkheden en zekerheden biedende scenario uit de bus zal komen. Wij bepleiten om voluit op dit 'hoekpunt' in te zetten.



- **Geen mobiliteitsnota**

Ten onrechte is er niet *eerst* een evenwichtige, integrale mobiliteitsnota opgesteld, gebaseerd op de hiervoor genoemde basisvisie. SATL heeft daar al eerder op aangedrongen. In de ontwerpnota is her en der weliswaar sprake van 'een integrale mobiliteitsbenadering', maar dat blijkt nog toekomstmuziek. Andere vervoersmodaliteiten worden daardoor in deze ontwerpnota overwegend gezien vanuit het perspectief van de Nederlandse luchtvaart, beter gezegd van dat van prioriteit en groei van de Nederlandse luchtvaart. Zo omhelst de ontwerpnota het vervangen van vluchten over kortere afstanden door openbaar vervoer, niet om daarmee de druk op leefomgeving en het klimaat te verlichten, maar omdat het ruimte schept voor meer intercontinentale vluchten: 'Vanuit een integrale mobiliteitsbenadering wil het Rijk internationaal vervoer over het spoor en de weg aantrekkelijker maken. Daardoor komt ruimte vrij voor luchtvaart naar bestemmingen waarvoor geen reële andere vervoerswijze is.'¹ In de praktijk zal dat resulteren in meer hinder en uitstoot door de luchtvaart. Dat in dit verband wordt aangevoerd dat meer lange-afstandsvluchten goed zijn voor 'het welzijn' in Nederland getuigt op z'n zachtst gezegd van tunnelvisie.²

Wij dringen er met klem op aan alsnog *eerst* een uitgebalanceerde, integrale mobiliteitsnota op te stellen. Wij merken op dat de *Schets Mobiliteit naar 2040*, die geen voorwerp van deze zienswijze procedure is, inderdaad niet meer is dan een schets en geen volwaardige drager van het mobiliteitsbeleid voor de komende decennia.³

- **Voortzetting van het streven naar groei**

Uitgangspunt van het ontwerp is, linksom of rechtsom, het willen blijven faciliteren van groei van de Nederlandse luchtvaart, omdat de (mondiale) vraag nu eenmaal toeneemt en Nederland met vooral 'mainport' Schiphol (en 'home carrier' KLM), koste wat kost, minstens zijn grote aandeel in het internationale krachtenveld moet behouden. De onderbouwing van dit streven is naar ons idee onvoldoende, gezien de uitdagingen waarvoor Nederland en de wereld zich geplaatst zien en het grote maatschappelijke, politieke en wetenschappelijke debat over groei, consolidatie en krimp van de luchtvaart. De laatste twee opties blijven in de nota zwaar onderbelicht.

¹ Verantwoord vliegen naar 2050. *Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050* (Ministerie van IenW; Den Haag 2020) 27; vgl. p. 36 en 40. (Hierna *Ontwerp-Luchtvaartnota*)

² *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 40.

³ *Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam* (Ministerie van IenW; Den Haag, 2019).



Elementaire vragen zoals waar Schiphol zijn, qua bestemmingen en reizigers aantallen, disproportionele aandeel aan te danken heeft, of dat allemaal echt nodig is, of dat maatschappelijk wenselijk is en of het mainportbeleid nog wel relevant is, worden in de nota niet serieus aangesneden. Het is een merkwaardige omissie dat er geen onafhankelijk onderzoek is gedaan naar de vraag wat de Nederlandse samenleving volgens objectieve criteria kwalitatief en kwantitatief basaal nodig heeft voor zijn bereikbaarheid via de lucht. Dat dient alsnog te gebeuren, vóórdat verregaande keuzes worden gemaakt voor het luchtvaartbeleid voor de komende dertig jaar.

Tientallen jaren is de groei van Schiphol gebaseerd op de gedachte dat dit essentieel is voor de Nederlandse economie. Inmiddels plaatsen steeds meer economen van naam daar kritische vraagtekens bij. Ze voeren aan dat de luchtvaart niet (langer) de trekker is van de binnenlandse economie en de groei van de luchtvaart steeds meer ten koste is gegaan en zonder beleidswijziging zal blijven gaan van andere sectoren en van waarden in de sfeer van natuur, woon- en leefomgeving, gezondheid en klimaat. De RLI bijvoorbeeld heeft hierover waardevolle analyses en adviezen uitgebracht, zoals het rapport *De mainports voorbij*. Dat moet ter harte worden genomen.

In dit verband achten wij het van belang dat de in de ontwerpnota aangekondigde en als 'essentieel voor het besluitvormingsproces' getypeerde 'duidelijke kennisbasis' niet slechts in het vooruitzicht wordt gesteld, maar wordt gevormd vóórdat de cruciale beleidskeuzes voor de komende decennia worden gemaakt.⁴ Voor deze kennisbasis zal immers met een verbeterd instrumentarium worden gewerkt, waardoor voor MKBA's wél op verantwoorde wijze de waardering van onder meer klimaatemissies, effecten op de leefomgeving en reistijden voor het voor- en natransport worden meegewogen. Het ligt voor de hand dat de uitkomsten daarvan een ander licht zullen werpen op de 'hoekpunten' en naar onze stellige verwachting zullen ze het hoekpunt 'Normeren' verder versterken. De contraexpertise die de economen in opdracht van SATL hebben uitgevoerd, ondersteunen deze verwachting.⁵ Zij hebben de genoemde MKBA-waarderingen namelijk al in hun berekeningen een plaats gegeven.

⁴ *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 97.

⁵ , *Second Opinion Verkennende MKBA beleidsalternatieven luchtvaart. Onderzoek in opdracht van SATL* (Rotterdam 2019).



- **Geen aanpak wildgroei**

Door zelf te verklaren dat 'van ongeclausuleerde groei niet langer sprake (kan) zijn' bevestigt de nota dat het in de voorbije jaren met de luchtvaart in Nederland uit de hand is gelopen.⁶ De nota zegt bovendien de onmiskenbaar negatieve effecten van vliegen op mens, natuur en milieu te willen verminderen en de door ongeclausuleerde groei van de luchtvaart verstoorde balans te willen herstellen. Maar zolang de huidige, door verkeerd beleid gegroeide wansituatie het uitgangspunt blijft en de wildgroei van de voorbije decennia en vooral die van de laatste tien jaar niet is teruggedrongen, zijn dit loze frases.

De vermindering van het vliegverkeer als gevolg van de Coronacrisis biedt uitgelezen mogelijkheden om met actief beleid de huidige onbalans te herstellen en het aantal vliegbewegingen structureel naar een substantieel lager niveau terug te brengen. Dit schept meteen ook realistische(r) uitgangspunten voor het behalen van de gestelde milieu- en welzijnsdoelen. Wij roepen op dit te doen - in de overtuiging dat minder luchtvaart niet ten koste gaat van de economie van Nederland, als kwaliteit boven kwantiteit wordt geplaatst.

- **Opmaat naar nieuwe onbalans**

Doordat groei van de luchtvaart het primaire oogmerk blijft, bergt het geclaimde streven naar 'een nieuwe balans' te grote risico's in zich voor mens, natuur en klimaat. Een nieuwe balans op basis van meer vliegbewegingen zal onvermijdelijk gepaard met meer uitstoot en hinder. Meer hindermomenten en minder rustperiodes door stillere, maar voor het gewone oor niet of nauwelijks als zodanig te onderscheiden, vliegtuigen mogen bijvoorbeeld rekenkundig verbetering opleveren, maar leiden in de praktijk tot meer hinder.

Het hoofddoel van het luchtvaartbeleid moet daarom zijn: consequent terugdringen en blijvend beperken van de hinder en de uitstoot. Dat vraagt veel meer oog voor kwaliteit (van de leefomgeving) en navenant minder nadruk op kwantiteit van de luchtvaart.

⁶ Ontwerp-Luchtvaartnota, 8.



- **Lelystad Airport ongepast**

De nota neemt luchthaven Lelystad ten onrechte als gegeven, aangezien

- a. de besluitvorming nog niet is afgerond, onder meer omdat er nog harde politieke, juridische en bestuurlijke noten moeten worden gekraakt over kwesties als de VVR, de natuurvergunning, de stikstofdepositie, de laagvliegroutes;
- b. met groot commercieel verkeer vanaf Lelystad gaan vliegen haaks staat op het beoogde verminderen van geluidsoverlast en uitstoot en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en de natuur;
- c. het dicht laten van Lelystad Airport de in de nota genoemde welzijns- en klimaatdoelen een stuk realistischer maakt;
- d. het Lelystad-project het product van gedateerde, overwegend politiek gemotiveerde overwegingen en scenario's is, die alleen nog met geforceerde en zelfs onverkwikkelijke kunstgrepen overeind worden gehouden⁷;
- e. de sociaaleconomische meerwaarde van het beoogde vliegveld voor Nederland te verwaarlozen, nihil of zelfs negatief is;
- f. het beoogde vliegveld Lelystad voor de oplossing van capaciteitsproblemen van Schiphol van zeer geringe betekenis is;
- g. Lelystad Airport *niet* tot vermindering van de druk op de omgeving van Schiphol zal leiden, omdat de vrijgekomen ruimte op Schiphol met nieuwe vliegbewegingen zal worden ingevuld, hetgeen minister Van Nieuwenhuizen in de Kamer heeft bevestigd;
- h. de op zichzelf genomen al oneigenlijke voorwaarde voor Coronasteun aan de KLM (niet Schiphol!) dat vermindering van het aantal nachtvluchten op Schiphol gepaard moet gaan met opening van Lelystad Airport, voor de omgeving van Schiphol *niet* tot verlichting van de totale druk zal leiden, maar juist tot forse verzwaring, omdat het verminderen van het aantal nachtvluchten voor Schiphol milieuruimte schept voor een veelvoud aan extra dagvluchten (nachtvluchten tellen zwaarder);

⁷ In juni 2020 heeft SATL een strafrechtelijke aanklacht ingediend inzake het stikstofdossier.



- i. de rentabiliteit van Lelystad Airport lang, zo niet altijd, negatief zal blijven;
- j. zoals de ontwerpnota zelf bevestigt, Lelystad Airport als overloop van Schiphol geen betekenis heeft voor de regionale bereikbaarheid, terwijl een luchthaven in Flevoland voor de regionale bereikbaarheid ook niet nodig is, gegeven de nabijheid van Schiphol en Eelde, maar in feite ook van Eindhoven en Weeze;
- k. blijkens geheim gehouden rapportage van de LVNL uit 2009, op voorhand bekend was dat de ligging ten opzichte van Schiphol uitermate ongelukkig is en bijgevolg onherroepelijk tot suboptimale vliegroutes en vlieghoogtes zal blijven leiden, met alle gevolgen van dien voor veiligheid, natuur, mens en klimaat;
- l. uit een recent uitgevoerde, onafhankelijke review door internationale experts naar voren komt dat – in de woorden van de minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie – ‘het Nederlandse luchtruim te klein is om alle behoeften van luchtruimgebruikers en duurzaamheidsdoelen te faciliteren’ en het onlogisch en onverantwoord is om in dit kleine land de situatie nóg meer te compliceren met nóg een internationale luchthaven⁸;
- m. er geen garanties zijn dat de luchtruimherziening daadwerkelijk tot de ons en onze regionale en provinciale bestuurders voorgespiegelde, serieuze aanpassingen en verbeteringen van de vliegroutes en vliegprofielen van B+ en bijbehorende aansluitroutes zal leiden, te meer niet omdat de twee-sporenaanpak (eerst iets aan B+ doen en daarna de totale herindeling) én de voorgestelde 6.000 voet als grenswaarde voor hinderbeperking lijken te preluderen op bestemming van B+ (6.000 voet gold aan de Tafel van Alders al als norm voor het ‘oude land’ en legde de basis voor de gewraakte lage vliegroutes).

Wij verzoeken derhalve om Lelystad Airport als luchthaven voor groothandelsverkeer uit de Ontwerp Luchtvaartnota te schrappen.

⁸ Kamerbrief van

d.d. 01-07-2020 (IenW/BSK-2020/126076).



- **Onverantwoorde voorschotten op technologische vernieuwing**

De nota neemt onverantwoord veel voorschotten op

- a. successen met technologische ontwikkelingen en op lineaire continuering van historische trends: stillere vliegtuigen, biobrandstof, synthetische kerosine, elektrisch en hybride vliegen, waterstof;
- b. de bereidwilligheid én mogelijkheden van de luchtvaartindustrie, die in beginsel zelf verantwoordelijk zal zijn voor de realisering, waaraan hoge kosten verbonden zijn.

Bovendien worden weinig of geen harde criteria, bindende eisen en onverbiddelijke ijkmomenten vermeld, noch terugvalopties. Het vertoont al met al veel overeenkomsten met de gefailleerde PAS-systematiek.

De afhankelijkheid van de op voorhand gretig ingecalculerde innovaties is dermate groot dat tegenvallende resultaten of onvoorziene omstandigheden en crises ertoe zullen leiden dat keer op keer nieuwe hypothesen op de toekomst moeten worden genomen om de reeds ingeboekte groei te blijven 'verkopen'. Dat vanwege de lange looptijd tot 2050 en zelfs 2070 voor een 'adaptieve aanpak' wordt gekozen, is in dit verband eerder een reden tot zorg dan een geruststelling.

Hierbij moet worden aangetekend dat vernieuwingspotenties van de structureel uiterst kwetsbare luchtvaartsector schromelijk worden overschat. De Coronacrisis heeft die potenties verder ondermijnd. Dat Airbus, Rolls-Royce en Siemens in april 2020 onmiddellijk hun eerder als veelbelovend aangekondigde E-fan project voor hybride vliegen hebben afgeblazen, omdat zij 'zich uitsluitend (willen) concentreren op vliegtuigbouw in economisch onzekere tijden', is een teken aan de wand.⁹ Het illustreert hoe wankel de basis is voor een beleid dat gebaseerd wordt op stellige beweringen in de trant van: 'Verder is er economisch voordeel behaald met de ontwikkeling, de productie en het onderhoud van de nieuwe generatie vliegtuigen die vanaf 2030 hun intrede hebben gedaan.'¹⁰

Leidend principe in dezen moet naar onze overtuiging daarom zijn: eerst onomstotelijk bewijzen, dan pas doorvoeren. Wij verzoeken u de hele nota hierop grondig te herzien.

⁹ *Piloot en Vliegtuig*, 24-04-2020.

¹⁰ *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 59.



- **Onverantwoorde voorschotten op herindeling luchtruim**

Voor de op voorhand ingeboekte positieve resultaten van de luchtruimherziening en van CCO en CDO geldt mutatis mutandis hetzelfde: eerst zien, dan pas geloven. Wij wijzen erop dat de eerder genoemde internationale experts in hun review waarschuwen dat de gekozen aanpak zonder precedent, 'uitermate complex, onzeker en tijdrovend' is en dat 'het hoogst onwaarschijnlijk is dat deze benadering op afzienbare tijd kan worden gerealiseerd'.¹¹ Genoeg redenen om te herhalen: de aangekondigde 'adaptieve aanpak' is geen geruststelling en te 'open-eindig' om aanvaardbaar te zijn.

Het voornemen is om bij de herziening van het luchtruim tot 6.000 voet beperking van de geluidshinder leidend te laten zijn is en daarboven de beperking van de CO₂ uitstoot. In dit verband de vraag waarom de ontwerpnota niet het Britse voorbeeld (7.000 voet) maar het Canadese (6.000 voet) volgt.¹² Hoe arbitrair is dat en waarom wordt niet een fors hoger niveau gekozen, bijvoorbeeld 12.000 of 15.000 voet. In ons dichtbevolkte land vraagt dit om een zorgvuldige afweging en onderbouwing. Wij bepleiten ten minste 15.000 voet als criterium.

- **Ongewenste uitzonderingspositie luchtvaartbranche**

De luchtvaart heeft in velerlei opzicht veel te lang een uitzonderingspositie ingenomen bij onder meer belastingen, accijnzen, klimaatafspraken. Dit heeft de wildgroei van de Nederlandse luchtvaart in de hand gewerkt. Ter verklaring en verdediging wordt altijd aangedragen dat dit het gevolg is van het grensoverschrijdend karakter van de sector, waardoor het een en ander alleen multilateraal is aan te pakken. Unilaterale aanpak in de sfeer van BTW, vliegbelasting, kerosineaccijns, milieubelasting, andere ijkmomenten voor CO₂ beleid (1990 i.p.v. 2005) en dergelijke worden op grond daarvan afgehouden.

Gegeven de ernstige consequenties voor mens en planeet van veel/ongebreedeld vliegen, achten wij het geboden om niet te wachten op internationale successen van voorgenomen Nederlands lobbybeleid, maar onverwijld en optimaal in te zetten op serieuze unilaterale belasting- en milieumaatregelen om de totale luchtvaart in Nederland (zowel de Nederlandse als de buitenlandse) aan dezelfde regimes te onderwerpen als de andere binnenlandse sectoren. Het is onzes inziens hoe dan ook niet te verdedigen om de transitreizigers, die voor veel hinder en uitstoot verantwoordelijk zijn, omwille van KLM- en Schipholbelangen en overtrokken netwerkambities uit te zonderen van belastingmaatregelen en milieutoeslagen. Integendeel.

¹¹ Kamerbrief van

d.d. 01-07-2020 (IenW/BSK-2020/126076).

¹² Ontwerp-Luchtvaartnota, 79.



Omvliegen om op Schiphol over te stappen en daarvoor bovendien een keer extra te moeten landen en stijgen, moet actief ontmoedigd worden. Vertrouwen op vrijwilligheid bij sector en consument, zoals deze ontwerpnota suggereert, achten wij kansloos.

- **Negeren Coronacrisis**

De ontwerpnota is geschreven in het pre-Corona tijdperk. Op het moment van verschijnen tekenden zich evenwel al overal de verregaande gevolgen voor de luchtvaart af. De KLM was de eerste grote onderneming die onmiddellijk bij de staat aanklopte voor overlevingssteun. Desondanks werd besloten de ontwerpnota te publiceren en geen aandacht van betekenis te besteden aan de mogelijke consequenties voor de middellange en lange termijn. En mocht het toch anders uitpakken, dan laat de nota het aan toekomstige regeringen over om daar antwoorden voor te vinden.

De Coronacrisis wordt afgedaan als incident en als irrelevant voor de strategische vraagstukken van de lange termijn, maar dat is maar zeer de vraag. Ten eerste tonen de vergelijkingen met recente andere crises in de luchtvaart (als gevolg van o.a. 9/11 (2001), de SARS-pandemie (2003), de Mexicaans-griep pandemie (2009), de IJslandse vulkaanwolk (2010)) aan dat deze sector frequent met diep ingrijpende verstoringen te kampen heeft. Ten tweede legt deze Coronacrisis onverbiddelijk tal van structurele financiële en bedrijfsmatige zwaktes van de hele luchtvaartsector bloot. Deze zwaktes, die door de diep ingrijpende Coronacrisis alleen maar groter zijn geworden, zetten het vernieuwend vermogen van de sector onder druk en dat zal ongetwijfeld consequenties hebben voor het behalen van de notadoelen, in elk geval die van 2030, maar naar mag worden aangenomen ook die voor de langere termijn. (Zie hierboven onze opmerking over het afblazen van het E-fan project van Airbus c.s.) Er is met andere woorden voldoende aanleiding om de plan-MER waarop de ontwerpnota zijn 'optimistisch scenario (...) voor gematigde groei van de luchtvaart' denkt te baseren nog eens grondig tegen het licht te houden.¹³

Tegelijkertijd biedt de crisis met zijn grote daling van het vliegverkeer en afhankelijkheid van staatssteun uitgelezen kansen voor een *reset* voor een grondige herstructurering van de bedrijfstak en serieuze verbetering van het leefbaarheids- en klimaatbeleid. Geheel in de geest van wat alle planbureaus bepleiten. En als de wil er is, kan nu in één klap de ongewenste wildgroei van het voorbije decennium worden weggekap.

¹³ Ontwerp-Luchtvaartnota, 10.



Al met al concluderen wij dat de onderbouwing bij de beleidskeuzes in de ontwerp Luchtvaartnota als gevolg van de Coronacrisis tekort schiet. Onze hypothese is dat een belangrijk deel van de klanten van luchtvaartmaatschappijen de komende jaren het vliegtuig zo veel mogelijk mijdt. Hiermee is iedere aanleiding om beleidsmatig een verdere groei van de luchtvaart te faciliteren vervlogen. Wij verzoeken daarom om ten eerste het besluitvormingsproces ten behoeve van onderhavige ontwerp luchtvaartnota op te schorten, ten tweede een monitoring- en onderzoeksprogramma in te stellen waarmee u u zelf in staat stelt om een betrouwbare voorspelling van de ontwikkeling van het verwachte aantal vliegbewegingen in 2021, 2022, 2023 en verder te maken en te derde op grond van de uitkomsten van dit programma de ontwerp Luchtvaartnota met bijbehorend planMER te herzien en opnieuw ter inzage te leggen voor zienswijzen. Dat zal de opstellers van de ontwerpnota misschien niet erg welgevallig zijn, maar gegeven de huidige situatie is het niet anders.



Specifieke punten

Tot slot vragen wij aandacht voor vier specifieke punten, met de kanttekening dat we hiermee willen wijzen op ongerijmdheden en geen afbreuk doen aan ons pleidooi om Lelystad Airport voor groothandelsverkeer gesloten te houden:

- **Beroep op bestuursrechter.** Beroep op de bestuursrechter tegen luchthavenbesluiten van onder meer Schiphol en Lelystad is sinds 2003 uitgesloten. Dat is door SATL en naar verluidt ook Europese instanties aangevochten. In de ontwerpnota wordt nu gezegd dat het Rijk de mogelijkheden van direct beroep op de bestuursrechter onderzoekt, 'vanwege de rechtseenheid, de aan de laagdrempelige bestuursrechtelijke rechtsgang verbonden voordelen voor luchthavens, burgers en maatschappelijke organisaties'.¹⁴ De anomalie wordt dus onderkend.

Wij dringen aan op snelle uitvoering van dit voornemen en in afwachting daarvan alle besluitvorming inzake het luchthavenbesluit Lelystad Airport op te schorten.

- **Openingstijden.** In de ontwerpnota wordt aangekondigd dat de nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur gaan worden teruggedrongen en dat dit niet mag leiden tot verschuiving naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur).¹⁵ In het stuk is evenwel alleen sprake van Schiphol, Eindhoven en Rotterdam, niet van Lelystad. Dat is merkwaardig.

*In Lelystad Airport voor gezien. Zienswijze ontwerpbesluit tot wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad en de geactualiseerde MER 2018 van SATL is met het oog op de nachtrust en de volksgezondheid bezwaar gemaakt tegen de voorgenomen openingstijd van 6.00-23.00 uur met een extensie tot 24.00 voor vertrekkend en inkomend vliegverkeer. Met kracht van argumenten werd een lans gebroken voor 7.00-22.00 uur en een extensietijd tot uiterlijk 23.00 uur voor alleen binnenkomend vliegverkeer.*¹⁶ In de *Nota van Antwoord* werd dit concrete voorstel alleen in vage termen vermeld en - exemplarisch voor deze hele Nota (zie hierboven ons Vooraf) - afgewimpeld met de doodoener dat de openingstijden van 6.00-23.00 uur nu eenmaal onderdeel waren van het Aldersadvies.¹⁷

Gezien wat nu in de ontwerpnota staat, is het niet te verdedigen als voor luchthaven Lelystad de openings- en extensietijden niet alsnog conform de voorstellen van SATL worden aangepast.

¹⁴ *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 90.

¹⁵ *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 45 en 50.

¹⁶ *Lelystad Airport voor gezien. Zienswijze ontwerpbesluit tot wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad en de geactualiseerde MER 2018* (2019) 73 e.v.

¹⁷ *Nota van Antwoord. Wijziging Luchthavenbesluit Lelystad* (Ministerie van IenW; Den Haag 2019) 69 e.v.



- **Jaargemiddelden versus vakantiepieken.** De ontwerpnota erkent dat 'de daadwerkelijk ervaren hinder van bewoners niet gebaseerd is op gemiddelden'.¹⁸ Het Rijk zegt daarnaar onderzoek te gaan doen en er gebruik van te zullen maken voor 'het toekomstig beleid voor de burgerluchtvaart. Dit moet beter aansluiten bij wat bewoners als hinder ervaren waardoor geluidsoverlast kan verminderen.' Bovendien zullen bij dit onderzoek de door de WHO geadviseerde geluidswaarden van 45 dB L_{den} en 40 dB L_{night} worden betrokken.

Wij verzoeken: handel hier naar, voer eerst dit aangekondigde onderzoek uit en schort in afwachting daarvan hoe dan ook de besluitvorming over Lelystad Airport op. Wij tekenen aan dat door ons en onze bestuurders keer op keer is ingebracht: bezint eer ge begint, want bij een vakantievliegveld is de verdeling nog veel onevenwichtiger dan bij reguliere luchthavens. De gepresenteerde L_{den} en L_{night} hebben daardoor hier nóg minder betekenis. Bovendien vallen de pieken van 'vakatievliegveld Lelystad' samen met de rust- en vakantieperioden van de thuisblijvers en de vakantieguesten in de regio's onder de vliegroutes: de Veluwe, Salland, de Weerribben, Zuid-Friesland. Regio's met een grote vakantie- en recreatiesector. Juist deze genoemde gebieden hebben een sterke 'groene economie', waar verstoring al snel leidt tot aantasting van de economische kernwaarden en potenties.

- **Natura2000.** Wij constateren dat de ontwerp-luchtvaartnota voorsorteert op ernstig negatieve effecten op de staat van instandhouding van een groot aantal stikstofgevoelige Natura2000-gebieden in heel Nederland alsook daarbuiten. Omdat geen zicht is op een significante daling van de stikstofdepositie op deze gebieden, is het vaststellen van luchtvaartbeleid dat tot een significante stijging van deze depositie leidt, ontoelaatbaar. Wij verzoeken daarom om iedere groeirimte die wordt verbonden aan alle luchthavens waarop de ontwerpnota betrekking heeft, te schrappen. Immers, deze groei is in het licht van de bepalingen uit de Wet natuurbescherming en de grote toename van onder meer stikstofdepositie ontoelaatbaar, en daarmee onrechtmatig. Wij verzoeken daarnaast om in het PlanMER te bepalen welke reductie van het aantal vluchten noodzakelijk is om een significante bijdrage te leveren aan de verbetering van de natuurlijke staat van instandhouding van de in Nederland gelegen Natura2000-gebieden.

Zwolle, 8 juli 2020

Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL)

w: <https://satl-lelystad.nl/>

e: info@satl-lelystad.nl

¹⁸ Ontwerp-Luchtvaartnota, 48.

Zienswijze Ontwerp – Luchtvaartnota 2020-2050

Mijn naam is _____, eigenaar van Fruitbedrijf _____. In onderstaande brief som ik diverse zaken op die me storen aan de nieuwe luchtvaartnota.

Daarnaast wil ik aangeven dat wij als landbouwbedrijf aan diverse, en steeds meer, (overheids)regels moeten voldoen om zo verantwoord mogelijk onze producten te telen. Ik ben er van overtuigd dat wij als sector duidelijk in de Europese voorhoede zitten wat betreft de veiligheid en betrouwbaarheid van onze producten.

Wat me dan ook bijzonder stoort is de uitzonderingspositie die de luchtvaart krijgt ten opzichte van iedereen en alles in Nederland.

- Uitstoot van schadelijke stoffen
- Verstoring van de rust van medeburgers
- Een negatieve invloed mogen hebben op totale sectoren van de economie, (Toerisme, landbouw, groene energie/windmolens, etc)
- Het niet hoeven betalen van accijnzen en BTW op brandstof
- Het krijgen van miljarden subsidies van de overheid

Al deze zaken krijgt geen enkele sector verwezenlijkt, maar de luchtvaart wordt maar steeds de hand boven het hoofd gehouden wegens het zogenaamde belang voor de economie. Als er op een normale manier moest geconcurrereerd worden zou het beeld heel anders zijn. Inzetten op schonere manieren van vervoer zou de overheid meer sieren.

Uitzonderingspositie

In de nota heeft de luchtvaart nog steeds een uitzonderingspositie ten opzicht van andere economische activiteiten en met name ook ten opzichte van andere vormen van vervoer. Hierdoor is er sprake van extra schade aan gezondheid, extra bijdrage aan luchtverontreiniging, extra bijdrage aan klimaatverandering en oneerlijke concurrentie ten opzichte van andere vormen van vervoer.

In de nota moet een actief beleid worden ingezet om aan de luchtvaart dezelfde milieunormen op te leggen en om de luchtvaart dezelfde belasting te laten betalen als andere economische activiteiten. Het beleid "de vervuiler betaalt" moet ook volledig voor de luchtvaart gaan gelden.

Internationaal

Het internationale karakter van de luchtvaart wordt wel gebruikt om de luchtvaart zijn uitzonderingspositie te laten behouden ten aanzien van milieueisen en betalen belasting, maar wordt niet gebruikt om een internationaal luchtvaartbeleid te voeren. Nederland wordt in de nota gezien als een eiland zonder rekening te houden met internationale afstemming van luchtvaartbeleid. Als er internationale afstemming zou plaats vinden zou er minder vliegverkeer nodig zijn en zou bijvoorbeeld blijken dat de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) volledig overbodig is gezien de vele luchthavens in de omgeving. In de nota moet een duidelijk overzicht komen van de ligging van de luchthavens in Nederland en omgeving en een inzicht van de mogelijkheden van landsgrensoverschrijdend gebruik van luchthavens.

Maatschappelijk effecten

Omdat vliegverkeer enorme maatschappelijk effecten heeft, moet als voorwaarde gaan gelden dat er alleen maar (overheids)investeringen mogen plaats vinden en er alleen maar

overheidssteun aan de luchtvaart mag worden gegeven als er vooraf een maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) is uitgevoerd. Een voorbeeld hoe het nu mis kan gaan is Maastricht Aachen Airport. Daar is nooit gekeken naar het negatieve effect op andere economische activiteiten in de regio zoals de rustzoekende toeristen in het Heuvelland. De Provincie Limburg wil nu eerst tientallen miljoenen investeren in de vernieuwing van de baan om daarna pas een MKBA te laten uitvoeren, een MKBA die er alleen maar komt onder druk van 19.000 handtekeningen van inwoners van Zuid-Limburg. Bij die MKBA mag van de Provincie dan niet onderzocht worden wat het maatschappelijk effect is van sluiting van de luchthaven. Vanwege dit wanbeleid van de Provincie Limburg hebben burgers tienduizenden euro's bijeengebracht om zelf een MKBA te laten uitvoeren. De resultaten komen binnen een paar maanden beschikbaar. Hopelijk kunnen die nog een rol spelen bij het vaststellen van de nota.

Regionale luchthavens

In de nota staat in paragraaf 6.4 over regionale luchthavens het volgende: "De luchthavens moeten hun bijdrage aan de regionale economie optimaliseren. Bijvoorbeeld door:

- verbeteren van de regionale landzijdige bereikbaarheid;
- afstemmen verbindingennetwerk op de regionale behoefte;
- verbeteren relatie tussen verschillende partijen in de regio: zoals bewoners, bedrijfsleven, regionale overheden, kennis- en onderwijsinstellingen."

Genoemde voorbeelden voor een bijdrage van de luchthaven aan de regionale economie zijn in het verleden door de Provincie Limburg ook voor MAA geformuleerd. Feitelijk is daar vrijwel nooit iets van terecht gekomen. Passagiersvervoer heeft in de afgelopen tijd vrijwel alleen maar betrekking op het vervoer van uitgaande toeristen naar verre bestemmingen en vrachtvervoer heeft voor een zeer groot deel ook geen relatie met het bedrijfsleven in de regio. MAA is dus zonder positieve betekenis voor de regio, integendeel, alleen maar nadelen voor gezondheid, leefbaarheid, vestigingsklimaat en schade aan andere economische activiteiten (toerisme in Heuvelland). In de nota moet daarom komen staan dat het voortbestaan van regionale luchthavens ter discussie moet worden gesteld. MAA bestaat immers alleen nog maar vanwege het sentiment bij de machthebbers en niet op basis van de uitkomsten van een MKBA.

Regionale luchthavens met start- en landingsbanen vlak boven en in de nabijheid van de bebouwde kom met bewoning moeten per direct opgeheven worden. Overheidsgelden – cq belastinggeld – mogen niet meer in Regionale luchthavens geïnvesteerd worden maar alleen in duurzame transportoplossingen zoals elektrische treinen.

Geen nachtvluchten op regionale luchthavens

In de nota wordt als belangrijke beslissing genoemd: "Minder nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur zonder verschuiving naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur)."

Daaraan moet toegevoegd worden: "Op regionale luchthavens helemaal geen nachtvluchten." MAA is immers al vanaf 6:00 uur open. Juist direct na 6:00 uur stijgen bijna dagelijks de eerste vliegtuigen op, wat zeer veel overlast geeft.

WHO normen

In het dichtbevolkte Nederland moeten voor de luchtvaart ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit de normen van de World Health Organization (WHO) gaan gelden, omdat die een hogere bescherming geven dan de nu gehanteerde normen.

Geluid niet alleen berekenen maar ook meten; niet alleen gemiddelden maar ook pieken

Geluidsoverlast wordt nu berekend. Er moet ook structureel gemeten worden, om te controleren of berekeningen kloppen. De meetresultaten moeten geanalyseerd en gerapporteerd worden, zodat ook voor de burgers een volledig inzicht ontstaat.

Bij de normen van geluidsoverlast gaat het nu alleen om gemiddeld geluid per etmaal. Er moeten ook normen komen voor geluidspieken. Mensen worden niet wakker van gemiddelden maar van pieken.

Integrale benadering luchtvaart

De nota gaat over de burgerluchtvaart in Nederland. Zuid-Limburg ondervindt niet alleen ernstige hinder van de MAA, maar ook van de militaire luchtvaart van de Awacs-basis, van de Belgische burgerluchthaven Bierset en van internationaal overvliegend luchtverkeer. De nota zou ook integraal aandacht moeten besteden aan de gevolgen van al het vliegverkeer: burger en militair, nationaal en internationaal.

Integrale benadering vervoer

De luchtvaart is een vorm van vervoer. De nota moet ook uitgebreid aandacht besteden aan andere vormen van vervoer, zoals bereikbaarheid van luchthavens met openbaar vervoer, internationale treinverbindingen tussen luchthavens en internationale treinen als alternatief voor vluchten op korte afstand.

Onafhankelijke controle en handhaving

In de afgelopen decennia is gebleken dat de belangen van de luchtvaart in het overheidsbeleid zo'n gewicht krijgen dat andere belangen daaraan ondergeschikt worden gemaakt. Burgers moeten met name bij de luchtvaart zelf opkomen voor hun belangen, moeten zelf fouten in berekeningen ontdekken, moeten zelf de handhaving door ILT corrigeren zoals onlangs bij MAA en moeten zelf een MKBA laten uitvoeren zoals nu bij MAA. Met name bij de luchtvaart is het daarom nodig dat de controle en handhaving door volstrekt onafhankelijke organisaties plaats vindt. Dat is nu niet het geval. Organisaties van omwonenden moeten ondersteund worden, ook financieel, zodat die zelf deskundigen kunnen raadplegen en zo nodig zelf onderzoeken kunnen laten uitvoeren.

Blijvende gevolgen coronacrisis

De coronacrisis heeft zeer veel tijdelijke gevolgen in 2020 en eerst komende jaren. Het is waarschijnlijk dat er ook een aantal blijvende gevolgen zullen zijn zoals meer digitaal vergaderen en minder verre vakanties. Voordat de nota definitief vastgesteld wordt, moeten de mogelijk blijvende gevolgen van de coronacrisis in de beschouwing betrokken worden.

Ander beleid

De nota zou het begin moeten zijn van een omslag in het beleid: einde aan uitzonderingspositie van de luchtvaart en einde aan het "schiphollen" van de burgers. De nota zou moeten aansluiten bij veranderende maatschappelijke houding ten aanzien van luchtvaart, onder ander tot uitdrukking komend in het woord vliegschaamte. Het huidige ontwerp van de nota heeft niets van dat alles en straalt nog gewoon het oude

luchtvaartbeleid uit. De nota moet herschreven worden van uit een volstrekt andere invalshoek, vanuit de invalshoek duurzaamheid: people, planet, profit, waarbij people voorop staat en niet achterop.

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Apeldoorn, 8 juli 2020

Betreft: **Zienswijze -Luchtvaartnota 2020-2050**

Geachte minister van Nieuwenhuizen,

Tijden veranderen, soms zelfs erg snel. Regeren is vooruitzien en van een regering mag een verantwoord beleid verwacht worden. Een beleid dat is ondersteund door kennis en reële inschattingen voor de toekomst. Daar lijkt het niet op in de luchtvaartnota.

Groei van de luchtvaart anno 2020 is geen optie zondermeer. Toch is groei een vanzelfsprekende optie in de Luchtvaartnota. De mogelijke vraag naar luchtvaart en niet de grenzen zijn het uitgangspunt. De actualiteit haalt de nota nu al in: veel Nederlanders nemen zich voor minder te gaan vliegen, omdat ze willen meewerken aan een beter klimaat.

Een analyse van de gevolgen van Corona is er niet, terwijl wel afspraken met KLM zijn gemaakt om de negatieve economische gevolgen ervan op te vangen. Gezondheid boven economie is alweer snel vergeten, van nevenschikking is zelfs geen sprake. Kwaliteit van leven is geen onderwerp omdat er geen normen zijn opgenomen voor hinder voor inwoners zoals voorspelbaarheid, rustmomenten en gezondheidseffecten. Zo'n normenkader in lijn met de WHO-adviezen, waarbij beleving een cruciale rol speelt is nodig om de naleving van die visie te verzekeren. De aanname dat vliegtuigen de komende jaren gemiddeld 1% per jaar stiller worden, lijkt ons eveneens erg optimistisch. Daarnaast dringen we erop aan dat hinder breder moet worden opgevat dan geluid alleen.

Intussen stemde Nederland in met een wijziging van Corsia (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Vasthouden aan de norm is een quick winn voor de milieudoelstelling. (2019 en 2020 zouden de uitstoot normen bepalen. Vanwege corona is 2020 extra laag omdat er in de eerste maanden van het jaar nauwelijks is gevlogen. Besloten is dit jaar niet mee te nemen in de beginnorm. Dat vinden wij een gemist kans)

Regeren is vooruitzien. Doelen stellen voor 2070 is wel erg ver weg. Haast net zo onvoorstelbaar dat in 1970 de juiste keuzes zijn gemaakt voor nu, 2020. De CO2-uitstoot in 2070 nihil? Parijs is wel heel erg ver weg.

Klimaat en natuur lijken geen rol te spelen in het realiseren van groei ruimte. De normen die het kabinet zegt te volgen zijn vooralsnog erg zacht. De inzet op biokerosine is volgens ons

te optimistisch: er is simpelweg te weinig van om de klimaatdoelen die er zijn, te halen. De claim dat woningbouw en (hoge) windturbines de veiligheid van de luchtvaart niet moeten belemmeren willen we graag inwisselen voor: de luchtvaart mag de natuur, RES en welzijn niet hinderen. Een actuele en brede MER (niet alleen op geluid) kan dat ondersteunen. Evenals het vaststellen van een tijdelijke fijnstofnorm -niet hoger dan nu- tot dat het RIVM haar onderzoek heeft afgerond.

We maken ons grote zorgen over de mogelijkheid dat het verminderen van het aantal nachtvluchten op Schiphol en andere luchthavens door uw ministerie lijkt te worden gekoppeld aan opening van Lelystad Airport. We missen een duidelijke uitspraak in de Luchtvaartnota dat nachtvluchten en vrachtluchten van en naar Lelystad Airport niet worden toegestaan.

De Luchtvaartnota stelt geen grenzen aan de vlieghoogte van vliegtuigen. Zeker nu opening van Lelystad Airport door uw ministerie alleen mogelijk wordt geacht met laagvliegroutes is dat voor onze regio een catastrofe: voor de Natura 200 gebieden, in strijd met het beleid in onze en andere provincies en met de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn geluidsoverlast voor honderdduizenden mensen, de toename van milieubelasting en de veiligheids- en gezondheidsrisico's (fijnstof en ultra-fijnstof!). Laagvliegen mag niet de nieuwe norm worden in Nederland: het is op alle fronten onverantwoord:

Wanneer de luchtvaart naar verwachting de komende jaren haar rol moeizaam hervindt is het goed groei en concurrentie in te wisselen voor samenwerking en vergroening. Met Frankrijk en Duitsland gezamenlijk ontwikkelen van een West Europese hub is dan een optie. En voor overstappers een ticket-taks voor verblijf, voorzieningen en vervuiling

Een belangrijke stap naar beperken van het aantal vluchten kan worden gezet door de inzet van extra internationale treinen. Inzet van internationale treinen -op bestaand spoor- maken Lelystad Airport overbodig. Natuur en Milieu, Greenpeace en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland stellen na onderzoek dat door bestaand spoor en (trein)materieel slimmer in te zetten, de internationale dienstregeling te verbeteren en de service en het kopen van treintickets klantvriendelijker te maken 89.000 vluchten kunnen vervallen.

De 'Luchtvaartnota 2020-2050' móet beter en kán ook beter. Door een 'Mobiliteitsnota 2020-2050' op te stellen, waarin Schiphol een rol kan krijgen als multi-modale hub en KLM een multi- modale vervoersmaatschappij, zou het kabinet de tijdgeest, milieu en klimaat naast welvaart en welzijn recht doen, net als het principe dat regeren vooruitzien is.

Namens GroenLinks Apeldoorn,



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
o.v.v. Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

afdeling
Ruimtelijk beleid en advies

telefoon

gouda
8 juli 2020

contactpersoon

uw kenmerk

zaaknummer
1276694

onderwerp

verzonden

Zienswijze op de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050

Geachte heer, mevrouw,

Op 15 mei 2020 heeft de minister de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 met bijbehorende stukken gepubliceerd. Tot 9 juli 2020 kan iedereen zijn reactie geven op de voorgestelde langetermijnkoers voor de luchtvaart. Met deze brief geeft gemeente Gouda haar reactie op de plannen.

Duidelijk is dat minder vliegbewegingen de enige koers is om de leefkwaliteit te vergroten en negatieve effecten op mens, natuur en milieu te verminderen. De planMER laat dat zien. Zonder de positieve kant van luchtvaart te willen ontkennen, constateren wij dat steeds meer inwoners, ook in Gouda, elk jaar meer overlast ervaren van vliegverkeer. Dat een foto van vliegtuigen boven dichtbevolkt gebied als illustratie ontbreekt tussen alle andere foto's in de nota, geeft aan hoe ongemakkelijk de relatie tussen woonomgeving en luchtvaart is.

Gouda is de eerste stad die vliegtuigen op weg naar het zuiden tegenkomen. De twee officiële routes liggen naast Gouda, maar in de praktijk komen vliegtuigen meestal over de stad. Dat veroorzaakt veel onnodige overlast voor inwoners. Wat gaat de luchtvaartsector doen om deze overlast zo snel mogelijk te verminderen?

Strikt plafond tijdens uitwerking voornemens

Het geschatte perspectief van voorwaardelijke groei van de luchtvaart klinkt positief, maar baart ons ook zorgen. Het beleid dat wordt voorgesteld, biedt ons inziens te weinig houvast om daar op te kunnen vertrouwen. Woorden als verminderen, hinder, gehinderden, ernstig gehinderden en hinderbeleving zijn te vaag om te kunnen monitoren en daarmee sturen. Rekenmodellen doen geen recht aan de werkelijkheid. Contouren en routes zijn slechts een indicatie en geen harde grenzen. In Gouda kunnen inwoners de afwijkingen van contouren en routes elke dag ervaren. De voornemens om beter te definiëren, meten en monitoren vragen nog uitwerking. De voornemens van schonere en stillere vliegtuigen worden pas realiteit als vervanging van oude toestellen aan de orde is. Al deze voornemens vragen tijd. Veel tijd. In die tijd kan het vliegverkeer groeien, en zullen de overlast voor inwoners en de negatieve effecten op de omgevingskwaliteit toenemen. Daar maken wij ons echt zorgen over.

De door u genoemde noodzakelijke heldere afspraken, duidelijke regels en strikte handhaving moeten wat Gouda betreft zo snel mogelijk vorm en uitvoering krijgen, met een strikt plafond aan het aantal vliegbewegingen in de uitwerkingsperiode, zodat deze in de tussentijd niet kunnen toenemen.



bezoekadres:
Huis van de Stad, Burgemeester Jamesplein 1, Gouda

correspondentieadres:
postbus 1086, 2800 BB Gouda
e-mail gemeente@gouda.nl
telefoon: 14 01 82

bijlagen: -

De opstartstrategie na de coronabeperkingen zou wat Gouda betreft dan ook meerdere jaren moeten beslaan, waarbij het aantal vluchten van 2014 (440.000) als plafond zou moeten gelden in plaats van het niveau van 2018 (500.000 vluchten).

Onvolledige redeneringen en aannames

Behalve dat rekenmodellen geen recht doen aan de werkelijkheid, constateren wij onvolledige redeneringen en aannames in de gebruikte modellen voor de nota. Bijvoorbeeld de in de planMER (p.58) geschetste relatie tussen geluidsreductie en groei: die is er niet op die manier. Met een redenering als deze creëert u uw eigen weerstand. Bij 1% geluidsreductie is géén ruimte voor 1% groei van het aantal vliegbewegingen. Geluid is slechts één van de aspecten van de overlast van de luchtvaart. Bovendien kent geluid een logaritmische schaal; 1% reductie is minder dan 1dB afname van geluid. Met deze redenering neemt u inwoners en de leef- en omgevingskwaliteit niet serieus en dat vinden wij echt heel zorgelijk.

Geen goede rol voor belanghebbenden

De moeizame relatie met inwoners lijkt terug te komen in de voorstellen voor overleg en samenwerking. Wij vinden dat het voorstel onvoldoende recht doet aan de wisselwerking tussen de verschillende belangen. Een rijksbesluit over de luchtvaart heeft enorme impact op lokaal niveau. De knip tussen nationaal en regionaal overleg is daarmee een vreemde keuze. En alleen een adviesrol bij operationele zaken beperkt onnodig de invloed van diverse groepen belanghebbenden. Voor het verbinden van de lucht- en landzijdige belangen, op nationaal en regionaal niveau, is een onafhankelijke partij die toegankelijk is voor alle belanghebbenden en transparant werkt volgens ons noodzakelijk.

Aandacht voor wisselwerking met Omgevingswet

Wat betreft de impact op lokaal niveau willen we ook aandacht vragen voor de wisselwerking met de Omgevingswet. Op grond van de Omgevingswet krijgt beheersing van geluid meer aandacht met oog op het maatschappelijk doel van 'het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit'. Wij willen voorkomen dat de geluidsproductie van vliegtuigen en drones straks de basisgeluidemissie van gemeenten negatief beïnvloedt en daarmee de lokale zeggenschap beperkt. Hoe wil het rijk geluidbescherming boven de gemeenten realiseren ten behoeve van het maatschappelijke doel van de Omgevingswet? Welke afspraken kunnen gemeenten, provincies en rijksoverheid daarover maken?

Dit geldt ook voor het stikstofdossier. De luchtvaart heeft flinke invloed op de stikstofuitstoot (rond de 15% van het totaal van de Nederlandse economie, volgens het CBS). Welke bijdrage is vanuit de luchtvaart te verwachten, ten behoeve van de urgente natuur- en woningbouwopgaven in Nederland?

Overheidscampagne duurzame mobiliteit

Wij zijn ten slotte warm voorstander van de voorgestelde verbetering van de verbindingen via het spoor en de weg zodat de bus en trein voor korte afstanden aantrekkelijker worden. Investerings in treinverbindingen en de toegankelijkheid van stations zijn positief voor de werkgelegenheid. Maar de mogelijkheid bieden is ons inziens niet voldoende. Een overheidscampagne om duurzame mobiliteit te stimuleren en het voorkomen van prijsstunts door vliegtuigmaatschappijen zijn ook nodig om een betere verdeling over de modaliteiten te ondersteunen. Alleen minder vliegbewegingen leiden tot een betere leef- en omgevingskwaliteit.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Gouda,
de secretaris, de burgemeester,

Zienswijze Luchtvaartnota 2020 – 2050

evofenedex, Air Cargo Netherlands en TLN/Fenex zijn het ministerie erkentelijk voor het vele werk dat met het opstellen van deze ontwerp-Luchtvaartnota is verzet en de aandacht die aan de positie van luchtvracht wordt gegeven. De nota erkent het maatschappelijke en economische belang van luchtvracht voor Nederland duidelijk. Dit vraagt om een stevige verankering in het luchtvaartbeleid: *'Ruimte voor Luchtvracht'*.

Want (internationale) handel en productie zijn belangrijke pijlers van de Nederlandse economie. Via het logistieke systeem vinden Nederlandse producten hun weg over de wereld. Luchtvracht is een essentieel onderdeel van die logistieke keten, met name gericht op hoogwaardige producten die snel over lange afstanden moeten worden vervoerd. Een toekomstgerichte, duurzame en krachtige luchtvrachtoperatie is daarmee belangrijk voor Nederland om haar positie verder te kunnen versterken in de productie, distributie en logistiek voor belangrijke sectoren als bijvoorbeeld de farmaceutische industrie, de elektrotechnische-industrie en de sierteelt.

Om deze *'Ruimte voor Luchtvracht'* te bereiken en te verankeren stellen wij voor om een uitvoeringsagenda met heldere acties aan de luchtvaartnota toe te voegen. Wij zien daarbij voor de luchtvracht negen punten die om actie en/of aandacht vragen:

1) Zorg voor voldoende ruimte voor vrachtvliegtuigen

De Luchtvaartnota 2020-2050 stelt duidelijk dat vluchten met meer economische waarde voorrang moeten krijgen. Vrachtvliegtuigen hebben een grote aantoonbare (economische) waarde voor:

- de netwerkkwaliteit van de luchthaven;
- de logistieke functie van de luchthaven (voor o.a. medicijnen, medische hulpmiddelen, groenten en fruit, bloemen, elektrische machines en apparaten, e-commerce);
- het vestigingsklimaat voor (internationale) bedrijven.

Plm. 25% van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Nederlandse luchtvaart is luchtvracht gerelateerd, waarbij ongeveer 50% van de luchtvracht wordt vervoerd in vrachtvliegtuigen en 50% in de belly van passagiersvliegtuigen. De toegevoegde waarde van luchtvracht is relatief hoog als je het afzet tegen het beperkte beslag dat luchtvracht legt op de schaarse (slot)capaciteit (plm. 3%).

Tegelijk waarschuwt de nota duidelijk dat de positie van vrachtluchten de laatste jaren is verzwakt als gevolg van de slotschaarste op de luchthaven Schiphol. En ook in de genoemde voorkeursstrategie komt de luchtvrachtfunctie onder druk te staan door een tekort aan slots.

Slotschaarste leidde de afgelopen jaren tot het vertrek van airlines en hoogwaardige logistieke activiteiten naar het buitenland. Bovendien remt de onzekerheid over de beschikbaarheid van slots op Schiphol voor luchtvracht de investeringsbereidheid van bedrijven in duurzaamheid en innovatie. Dit alles vraagt om bescherming en aanvullend specifiek beleid voor luchtvracht.

Actie: Werk versneld met de sector concrete oplossingsrichtingen uit om voldoende ruimte te creëren voor vrachtvliegtuigen omdat ze een specifiek belang hebben voor Nederland. Een reservering van ruimte voor vrachtvliegtuigen lijkt daarbij een zeer efficiënt middel. Dit vraagt aanpassing van de Europese Slotverordening.

2) Eis nationale beleidsruimte in Europese Slotverordening

Een belangrijke oplossingsrichting is het creëren van nationale beleidsruimte in de stringente Europese Slotverordening om zo allocatie van slots voor vrachtvliegtuigen mogelijk te maken. Een belangrijk argument hierbij is dat er in Nederland – in tegenstelling tot veel andere landen – buiten Schiphol geen volwaardige alternatieven zijn voor luchtvracht. Een tekort aan slots voor luchtvracht op Schiphol schaadt daarmee de Nederlandse economie maar ook het milieu: luchtvracht moet extra kilometers over de weg maken om op de plaats van bestemming te komen.

Actie: zet in het lopende proces van vernieuwing van de Europese slotverordening goed beargumenteerd in op nationale beleidsruimte voor het alloceren van slots. Hiermee wordt invulling gegeven aan de recente motie van cs.¹

3) Neem specifieke belang luchtvracht mee in Beleidskader Netwerkkwaliteit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft tijdens het notaoverleg Luchtvaart en corona van 18 juni 2020 duidelijk aangegeven het aantal vrachtluchten te willen beschermen omdat ze belangrijk zijn voor de economie en dit punt mee te nemen in de ontwikkeling van het *beleidskader netwerkkwaliteit*. De huidige definitie van netwerkkwaliteit² is echter gericht op het functioneren van het passagiersverkeer waarbij *vaste frequentie* en *year round* belangrijk zijn. Voor luchtvracht zijn deze parameters geen goede 'maat' voor netwerkkwaliteit, met als risico dat het op te stellen *beleidskader netwerkkwaliteit* de positie van vrachtluchten op Schiphol in gevaar brengt. Vrachtluchten moeten vanuit het bijzondere belang voor onze economie juist vraaggestuurd en flexibel kunnen werken.

Actie: ontwikkel specifieke netwerkkwaliteitparameters die het belang van netwerkkwaliteit voor de vrachtoperatie onderschrijven en voeg die toe aan het op te stellen beleidskader netwerkkwaliteit.

4) Optimaliseer Schiphol Local Rule II

In mei 2019 werd de Schiphol Local Rule II goedgekeurd door de minister. Hiermee ontstond er een herverdelingssysteem waarbij niet gevlogen slots, door bijvoorbeeld annulering, opnieuw konden worden uitgegeven. Hierbij wordt in beperkte mate voorrang gegeven aan vrachtluchten. Een verdere optimalisatie van de Local Rule II kan er voor zorgen dat slots nog sneller en efficiënter ingezet kunnen worden.

Actie: zet versneld in op optimalisatie en aanvulling van de Local Rule II zo lang de Europese slotverordening nog niet aangepast is.

5) Onderzoek belasting op vrachtluchten

De Wet Belasting op Luchtvaart wordt in de planMER bij de Luchtvaartnota benoemd als bedreiging voor luchtvracht in Nederland. In die wet staat een forse nationale heffing op vrachtluchten opgenomen, waarbij in veel gevallen vrachtluchten méér gaan betalen aan belasting dan aan luchthavengelden.

Nederland dreigt het enige land in de Europese Unie te worden met een heffing op vrachtluchten. Vrachtluchten zullen hierdoor verplaatsen naar o.a. België en Duitsland. Voor Maastricht Aachen Airport is dit 'weglekeffect' een directe bedreiging voor het voortbestaan waardoor 2000 banen bedreigd worden. Het weglekken van luchtvracht over de grenzen heeft bovendien een negatief

¹ Motie cs. 31936-760

² Volgens SEO wordt netwerkkwaliteit uitgedrukt in termen van connectiviteit. Het gaat hierbij om directe connectiviteit, indirecte connectiviteit en hub-connectiviteit.

milieueffect: extra vervoer van luchtvracht over de weg. Nu al zien we dat luchtvracht die van Schiphol moet uitwijken naar bijvoorbeeld Luik, Brussel of Oostende vervolgens per vrachtwagen naar Schiphol wordt vervoerd (plm. 10 vrachtwagens per vliegtuig)

Staatssecretaris van Financiën heeft op verzoek van de Tweede Kamer aanvullend onderzoek aangekondigd naar het zogenaamde weglekeffect van vrachtluchten door de heffing.

Actie: de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat moeten er bij het ministerie van Financiën voor pleiten deze heffing niet in te voeren als uit onderzoek blijkt dat het leidt tot het weglekken van vrachtluchten naar buurlanden en daarmee aantoonbaar nadelige effecten heeft voor de Nederlandse economie, werkgelegenheid en het milieu.

6) Verduurzaming van de luchtvrachtoperatie

Er gebeurt al veel op dit vlak, maar ook de komende jaren heeft luchtvracht een belangrijke bijdrage te leveren aan verdere verduurzaming van de luchtvaart. Er is een duidelijke ambitie neergelegd in het 'Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart' en de luchtvaartsector heeft zelf een ambitieuze visie gedeeld via het actieprogramma 'Slim en Duurzaam'. De verenigingen zijn bij beide initiatieven aangehaakt. De inzet van evofenedex, ACN en TLN/Fenex is daarbij om van Nederland de meest duurzame luchtvrachtoperatie van Europa te maken. Specifiek zetten de verenigingen zich in voor het zoveel mogelijk elektrificeren en optimaliseren van de grondafhandeling. Er zouden eisen kunnen worden gesteld aan de bouw van nieuwe loodsen ten aanzien van laag energieverbruik en het geschikt maken van daken voor zonnepanelen, maar ook kunnen aan- en afvoerprocessen van vracht over de weg verder geoptimaliseerd worden met gebruik van data. Daarnaast moet worden onderzocht op welke wijze vrachtluchten een bijdrage kunnen leveren aan het gebruik van duurzame kerosine en hoe een bijmengverplichting voor deze vluchten kan worden vormgegeven op Schiphol en Maastricht Aachen Airport.

Actie: volg het ingezette pad op het gebied van verduurzaming. Voldoende zekerheid en ruimte voor luchtvracht in Nederland zijn daarbij essentiële voorwaarden voor bedrijven om toekomstgericht te kunnen investeren in verduurzaming van hun operatie.

7) Onderzoek complementariteit Schiphol en Maastricht Aachen Airport

Schiphol en Maastricht Aachen Airport (MAA) zijn de enige twee luchtvrachthavens in Nederland. Schiphol is vele malen groter dan MAA en de twee luchthavens zijn niet met elkaar te vergelijken. Toch zijn het ook concurrenten van elkaar, waarbij vluchten uitwijken naar MAA wanneer er geen ruimte op Schiphol is en weer terugkeren op het moment dat er op Schiphol weer slots beschikbaar zijn.

Dit maakt de vrachtoperatie op MAA grillig en onzeker. Ook de beperkingen die MAA kent maakt het moeilijk om te concurreren met andere luchthavens in de regio, zoals Luik. Zo heeft MAA een nachtsluiting, strenge geluidscontouren en een ingekorte landingsbaan. Niettemin is MAA wel aantrekkelijk door de goede afhandeling en snelle inspecties. MAA heeft de mogelijkheid om zich op deelsectoren nog sterker te ontwikkelen, zoals het vervoer van levende dieren en specialistische vracht zoals grote machines en onderdelen. Daarvoor moet echter een aantal van de bestaande beperkingen worden opgelost.

Actie: vraag Schiphol en MAA in beeld te brengen hoe zij op het gebied van vrachtluchten complementair kunnen opereren ten behoeve van de Nederlandse economie en wat daar voor nodig is. Ook moeten de praktische gevolgen van de Schiphol Local Rule II voor Maastricht Aachen Airport (MAA) onderzocht worden.

Ruimte voor Luchtvracht

8) Overlast door vrachtvliegtuigen vraagt aandacht en onderzoek

Vrachtluchten zijn vaak zwaarder beladen dan passagiersvliegtuigen en dit leidt relatief vaak tot klachten. Een aantal vrachtluchten in de nacht is noodzakelijk omdat zij een schakel vormen in een fijnmazig mondiaal logistiek systeem waarbij productie en transport zo op elkaar zijn afgestemd dat er geen ander alternatief is dan een nachtlucht, zoals bijvoorbeeld de bloemenveiling.

Actie: onderzoek de mogelijkheden voor vertrek en aankomst van vrachtvliegtuigen op specifieke momenten en via aanvliegroutes die tot minder ervaren overlast voor de omgeving leiden. Dit onderzoek kan ook bijdragen aan de optimalisering van de Schiphol Local Rule II.

9) Single European Sky versneld implementeren

Luchtvaartmaatschappijen, belangenbehartigers, NGO's en milieuverenigingen zijn allemaal vóór inwerkingtreding van Single European Sky (SES). Dit leidt tot een besparing van 10% van de uitstoot van vliegverkeer, verhoogt de veiligheid en verlaagt kosten voor gebruikers van het Europese luchtruim. Het is de Europese burger niet uit te leggen waarom het Europese luchtruim nog zo versnipperd wordt beheerd. Dit schaadt het imago van de luchtvaart.

Actie: Nederland moet de aanjager worden in de EU voor het zo spoedig mogelijk implementeren van SES, ook in het kader van de EU Green Deal.

Zienswijze Luchtvaartnota 2020 – 2050

evofenedex, Air Cargo Netherlands en TLN/Fenex zijn het ministerie erkentelijk voor het vele werk dat met het opstellen van deze ontwerp-Luchtvaartnota is verzet en de aandacht die aan de positie van luchtvracht wordt gegeven. De nota erkent het maatschappelijke en economische belang van luchtvracht voor Nederland duidelijk. Dit vraagt om een stevige verankering in het luchtvaartbeleid: *'Ruimte voor Luchtvracht'*.

Want (internationale) handel en productie zijn belangrijke pijlers van de Nederlandse economie. Via het logistieke systeem vinden Nederlandse producten hun weg over de wereld. Luchtvracht is een essentieel onderdeel van die logistieke keten, met name gericht op hoogwaardige producten die snel over lange afstanden moeten worden vervoerd. Een toekomstgerichte, duurzame en krachtige luchtvrachtoperatie is daarmee belangrijk voor Nederland om haar positie verder te kunnen versterken in de productie, distributie en logistiek voor belangrijke sectoren als bijvoorbeeld de farmaceutische industrie, de elektrotechnische-industrie en de sierteelt.

Om deze *'Ruimte voor Luchtvracht'* te bereiken en te verankeren stellen wij voor om een uitvoeringsagenda met heldere acties aan de luchtvaartnota toe te voegen. Wij zien daarbij voor de luchtvracht negen punten die om actie en/of aandacht vragen:

1) Zorg voor voldoende ruimte voor vrachtvliegtuigen

De Luchtvaartnota 2020-2050 stelt duidelijk dat vluchten met meer economische waarde voorrang moeten krijgen. Vrachtvliegtuigen hebben een grote aantoonbare (economische) waarde voor:

- de netwerkkwaliteit van de luchthaven;
- de logistieke functie van de luchthaven (voor o.a. medicijnen, medische hulpmiddelen, groenten en fruit, bloemen, elektrische machines en apparaten, e-commerce);
- het vestigingsklimaat voor (internationale) bedrijven.

Plm. 25% van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Nederlandse luchtvaart is luchtvracht gerelateerd, waarbij ongeveer 50% van de luchtvracht wordt vervoerd in vrachtvliegtuigen en 50% in de belly van passagiersvliegtuigen. De toegevoegde waarde van luchtvracht is relatief hoog als je het afzet tegen het beperkte beslag dat luchtvracht legt op de schaarse (slot)capaciteit (plm. 3%).

Tegelijk waarschuwt de nota duidelijk dat de positie van vrachtvluchten de laatste jaren is verzwakt als gevolg van de slotschaarste op de luchthaven Schiphol. En ook in de genoemde voorkeursstrategie komt de luchtvrachtfunctie onder druk te staan door een tekort aan slots.

Slotschaarste leidde de afgelopen jaren tot het vertrek van airlines en hoogwaardige logistieke activiteiten naar het buitenland. Bovendien remt de onzekerheid over de beschikbaarheid van slots op Schiphol voor luchtvracht de investeringsbereidheid van bedrijven in duurzaamheid en innovatie. Dit alles vraagt om bescherming en aanvullend specifiek beleid voor luchtvracht.

Actie: Werk versneld met de sector concrete oplossingsrichtingen uit om voldoende ruimte te creëren voor vrachtvliegtuigen omdat ze een specifiek belang hebben voor Nederland. Een reservering van ruimte voor vrachtvliegtuigen lijkt daarbij een zeer efficiënt middel. Dit vraagt aanpassing van de Europese Slotverordening.

2) Eis nationale beleidsruimte in Europese Slotverordening

Een belangrijke oplossingsrichting is het creëren van nationale beleidsruimte in de stringente Europese Slotverordening om zo allocatie van slots voor vrachtliegtuigen mogelijk te maken. Een belangrijk argument hierbij is dat er in Nederland – in tegenstelling tot veel andere landen – buiten Schiphol geen volwaardige alternatieven zijn voor luchtvracht. Een tekort aan slots voor luchtvracht op Schiphol schaadt daarmee de Nederlandse economie maar ook het milieu: luchtvracht moet extra kilometers over de weg maken om op de plaats van bestemming te komen.

Actie: zet in het lopende proces van vernieuwing van de Europese slotverordening goed beargumenteerd in op nationale beleidsruimte voor het alloceren van slots. Hiermee wordt invulling gegeven aan de recente motie van Dijkstra cs.¹

3) Neem specifieke belang luchtvracht mee in Beleidskader Netwerkkwaliteit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft tijdens het notaoverleg Luchtvaart en corona van 18 juni 2020 duidelijk aangegeven het aantal vrachtluchten te willen beschermen omdat ze belangrijk zijn voor de economie en dit punt mee te nemen in de ontwikkeling van het *beleidskader netwerkkwaliteit*. De huidige definitie van netwerkkwaliteit² is echter gericht op het functioneren van het passagiersverkeer waarbij *vaste frequentie* en *year round* belangrijk zijn. Voor luchtvracht zijn deze parameters geen goede 'maat' voor netwerkkwaliteit, met als risico dat het op te stellen *beleidskader netwerkkwaliteit* de positie van vrachtluchten op Schiphol in gevaar brengt. Vrachtluchten moeten vanuit het bijzondere belang voor onze economie juist vraaggestuurd en flexibel kunnen werken.

Actie: ontwikkel specifieke netwerkkwaliteitparameters die het belang van netwerkkwaliteit voor de vrachtoperatie onderschrijven en voeg die toe aan het op te stellen beleidskader netwerkkwaliteit.

4) Optimaliseer Schiphol Local Rule II

In mei 2019 werd de Schiphol Local Rule II goedgekeurd door de minister. Hiermee ontstond er een herverdelingssysteem waarbij niet gevlogen slots, door bijvoorbeeld annulering, opnieuw konden worden uitgegeven. Hierbij wordt in beperkte mate voorrang gegeven aan vrachtluchten. Een verdere optimalisatie van de Local Rule II kan er voor zorgen dat slots nog sneller en efficiënter ingezet kunnen worden.

Actie: zet versneld in op optimalisatie en aanvulling van de Local Rule II zo lang de Europese slotverordening nog niet aangepast is.

5) Onderzoek belasting op vrachtluchten

De Wet Belasting op Luchtvaart wordt in de planMER bij de Luchtvaartnota benoemd als bedreiging voor luchtvracht in Nederland. In die wet staat een forse nationale heffing op vrachtluchten opgenomen, waarbij in veel gevallen vrachtluchten méér gaan betalen aan belasting dan aan luchthavengelden.

Nederland dreigt het enige land in de Europese Unie te worden met een heffing op vrachtluchten. Vrachtluchten zullen hierdoor verplaatsen naar o.a. België en Duitsland. Voor Maastricht Aachen Airport is dit 'weglekeffect' een directe bedreiging voor het voortbestaan waardoor 2000 banen bedreigd worden. Het weglekken van luchtvracht over de grenzen heeft bovendien een negatief

¹ Motie cs. 31936-760

² Volgens SEO wordt netwerkkwaliteit uitgedrukt in termen van connectiviteit. Het gaat hierbij om directe connectiviteit, indirecte connectiviteit en hub-connectiviteit.

milieueffect: extra vervoer van luchtvracht over de weg. Nu al zien we dat luchtvracht die van Schiphol moet uitwijken naar bijvoorbeeld Luik, Brussel of Oostende vervolgens per vrachtwagen naar Schiphol wordt vervoerd (plm. 10 vrachtwagens per vliegtuig)

Staatssecretaris van Financiën heeft op verzoek van de Tweede Kamer aanvullend onderzoek aangekondigd naar het zogenaamde weglekeffect van vrachtluchten door de heffing.

Actie: de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat moeten er bij het ministerie van Financiën voor pleiten deze heffing niet in te voeren als uit onderzoek blijkt dat het leidt tot het weglekken van vrachtluchten naar buurlanden en daarmee aantoonbaar nadelige effecten heeft voor de Nederlandse economie, werkgelegenheid en het milieu.

6) Verduurzaming van de luchtvrachtoperatie

Er gebeurt al veel op dit vlak, maar ook de komende jaren heeft luchtvracht een belangrijke bijdrage te leveren aan verdere verduurzaming van de luchtvaart. Er is een duidelijke ambitie neergelegd in het 'Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart' en de luchtvaartsector heeft zelf een ambitieuze visie gedeeld via het actieprogramma 'Slim en Duurzaam'. De verenigingen zijn bij beide initiatieven aangehaakt. De inzet van evofenedex, ACN en TLN/Fenex is daarbij om van Nederland de meest duurzame luchtvrachtoperatie van Europa te maken. Specifiek zetten de verenigingen zich in voor het zoveel mogelijk elektrificeren en optimaliseren van de grondafhandeling. Er zouden eisen kunnen worden gesteld aan de bouw van nieuwe loodsen ten aanzien van laag energieverbruik en het geschikt maken van daken voor zonnepanelen, maar ook kunnen aan- en afvoerprocessen van vracht over de weg verder geoptimaliseerd worden met gebruik van data. Daarnaast moet worden onderzocht op welke wijze vrachtluchten een bijdrage kunnen leveren aan het gebruik van duurzame kerosine en hoe een bijmengverplichting voor deze vluchten kan worden vormgegeven op Schiphol en Maastricht Aachen Airport.

Actie: volg het ingezette pad op het gebied van verduurzaming. Voldoende zekerheid en ruimte voor luchtvracht in Nederland zijn daarbij essentiële voorwaarden voor bedrijven om toekomstgericht te kunnen investeren in verduurzaming van hun operatie.

7) Onderzoek complementariteit Schiphol en Maastricht Aachen Airport

Schiphol en Maastricht Aachen Airport (MAA) zijn de enige twee luchtvrachthavens in Nederland. Schiphol is vele malen groter dan MAA en de twee luchthavens zijn niet met elkaar te vergelijken. Toch zijn het ook concurrenten van elkaar, waarbij vluchten uitwijken naar MAA wanneer er geen ruimte op Schiphol is en weer terugkeren op het moment dat er op Schiphol weer slots beschikbaar zijn.

Dit maakt de vrachtoperatie op MAA grillig en onzeker. Ook de beperkingen die MAA kent maakt het moeilijk om te concurreren met andere luchthavens in de regio, zoals Luik. Zo heeft MAA een nachtsluiting, strenge geluidscontouren en een ingekorte landingsbaan. Niettemin is MAA wel aantrekkelijk door de goede afhandeling en snelle inspecties. MAA heeft de mogelijkheid om zich op deelsectoren nog sterker te ontwikkelen, zoals het vervoer van levende dieren en specialistische vracht zoals grote machines en onderdelen. Daarvoor moet echter een aantal van de bestaande beperkingen worden opgelost.

Actie: vraag Schiphol en MAA in beeld te brengen hoe zij op het gebied van vrachtluchten complementair kunnen opereren ten behoeve van de Nederlandse economie en wat daar voor nodig is. Ook moeten de praktische gevolgen van de Schiphol Local Rule II voor Maastricht Aachen Airport (MAA) onderzocht worden.

8) Overlast door vrachtvliegtuigen vraagt aandacht en onderzoek

Vrachtluchten zijn vaak zwaarder beladen dan passagiersvliegtuigen en dit leidt relatief vaak tot klachten. Een aantal vrachtluchten in de nacht is noodzakelijk omdat zij een schakel vormen in een fijnmazig mondiaal logistiek systeem waarbij productie en transport zo op elkaar zijn afgestemd dat er geen ander alternatief is dan een nachtlucht, zoals bijvoorbeeld de bloemenveiling.

Actie: onderzoek de mogelijkheden voor vertrek en aankomst van vrachtvliegtuigen op specifieke momenten en via aanvliegroutes die tot minder ervaren overlast voor de omgeving leiden. Dit onderzoek kan ook bijdragen aan de optimalisering van de Schiphol Local Rule II.

9) Single European Sky versneld implementeren

Luchtvaartmaatschappijen, belangenbehartigers, NGO's en milieuverenigingen zijn allemaal vóór inwerkingtreding van Single European Sky (SES). Dit leidt tot een besparing van 10% van de uitstoot van vliegverkeer, verhoogt de veiligheid en verlaagt kosten voor gebruikers van het Europese luchtruim. Het is de Europese burger niet uit te leggen waarom het Europese luchtruim nog zo versnipperd wordt beheerd. Dit schaadt het imago van de luchtvaart.

Actie: Nederland moet de aanjager worden in de EU voor het zo spoedig mogelijk implementeren van SES, ook in het kader van de EU Green Deal.

Zienswijze Luchtvaartnota 2020 – 2050

evofenedex, Air Cargo Netherlands en TLN/Fenex zijn het ministerie erkentelijk voor het vele werk dat met het opstellen van deze ontwerp-Luchtvaartnota is verzet en de aandacht die aan de positie van luchtvracht wordt gegeven. De nota erkent het maatschappelijke en economische belang van luchtvracht voor Nederland duidelijk. Dit vraagt om een stevige verankering in het luchtvaartbeleid: *'Ruimte voor Luchtvracht'*.

Want (internationale) handel en productie zijn belangrijke pijlers van de Nederlandse economie. Via het logistieke systeem vinden Nederlandse producten hun weg over de wereld. Luchtvracht is een essentieel onderdeel van die logistieke keten, met name gericht op hoogwaardige producten die snel over lange afstanden moeten worden vervoerd. Een toekomstgerichte, duurzame en krachtige luchtvrachtoperatie is daarmee belangrijk voor Nederland om haar positie verder te kunnen versterken in de productie, distributie en logistiek voor belangrijke sectoren als bijvoorbeeld de farmaceutische industrie, de elektrotechnische-industrie en de sierteelt.

Om deze *'Ruimte voor Luchtvracht'* te bereiken en te verankeren stellen wij voor om een uitvoeringsagenda met heldere acties aan de luchtvaartnota toe te voegen. Wij zien daarbij voor de luchtvracht negen punten die om actie en/of aandacht vragen:

1) Zorg voor voldoende ruimte voor vrachtvliegtuigen

De Luchtvaartnota 2020-2050 stelt duidelijk dat vluchten met meer economische waarde voorrang moeten krijgen. Vrachtvliegtuigen hebben een grote aantoonbare (economische) waarde voor:

- de netwerkkwaliteit van de luchthaven;
- de logistieke functie van de luchthaven (voor o.a. medicijnen, medische hulpmiddelen, groenten en fruit, bloemen, elektrische machines en apparaten, e-commerce);
- het vestigingsklimaat voor (internationale) bedrijven.

Plm. 25% van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Nederlandse luchtvaart is luchtvracht gerelateerd, waarbij ongeveer 50% van de luchtvracht wordt vervoerd in vrachtvliegtuigen en 50% in de belly van passagiersvliegtuigen. De toegevoegde waarde van luchtvracht is relatief hoog als je het afzet tegen het beperkte beslag dat luchtvracht legt op de schaarse (slot)capaciteit (plm. 3%).

Tegelijk waarschuwt de nota duidelijk dat de positie van vrachtvluchten de laatste jaren is verzwakt als gevolg van de slotschaarste op de luchthaven Schiphol. En ook in de genoemde voorkeursstrategie komt de luchtvrachtfunctie onder druk te staan door een tekort aan slots.

Slotschaarste leidde de afgelopen jaren tot het vertrek van airlines en hoogwaardige logistieke activiteiten naar het buitenland. Bovendien remt de onzekerheid over de beschikbaarheid van slots op Schiphol voor luchtvracht de investeringsbereidheid van bedrijven in duurzaamheid en innovatie. Dit alles vraagt om bescherming en aanvullend specifiek beleid voor luchtvracht.

Actie: Werk versneld met de sector concrete oplossingsrichtingen uit om voldoende ruimte te creëren voor vrachtvliegtuigen omdat ze een specifiek belang hebben voor Nederland. Een reservering van ruimte voor vrachtvliegtuigen lijkt daarbij een zeer efficiënt middel. Dit vraagt aanpassing van de Europese Slotverordening.

2) Eis nationale beleidsruimte in Europese Slotverordening

Een belangrijke oplossingsrichting is het creëren van nationale beleidsruimte in de stringente Europese Slotverordening om zo allocatie van slots voor vrachtvliegtuigen mogelijk te maken. Een belangrijk argument hierbij is dat er in Nederland – in tegenstelling tot veel andere landen – buiten Schiphol geen volwaardige alternatieven zijn voor luchtvracht. Een tekort aan slots voor luchtvracht op Schiphol schaadt daarmee de Nederlandse economie maar ook het milieu: luchtvracht moet extra kilometers over de weg maken om op de plaats van bestemming te komen.

Actie: zet in het lopende proces van vernieuwing van de Europese slotverordening goed beargumenteerd in op nationale beleidsruimte voor het alloceren van slots. Hiermee wordt invulling gegeven aan de recente motie van Dijkstra cs.¹

3) Neem specifieke belang luchtvracht mee in Beleidskader Netwerkkwaliteit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft tijdens het notaoverleg Luchtvaart en corona van 18 juni 2020 duidelijk aangegeven het aantal vrachtluchten te willen beschermen omdat ze belangrijk zijn voor de economie en dit punt mee te nemen in de ontwikkeling van het *beleidskader netwerkkwaliteit*. De huidige definitie van netwerkkwaliteit² is echter gericht op het functioneren van het passagiersverkeer waarbij *vaste frequentie* en *year round* belangrijk zijn. Voor luchtvracht zijn deze parameters geen goede ‘maat’ voor netwerkkwaliteit, met als risico dat het op te stellen *beleidskader netwerkkwaliteit* de positie van vrachtluchten op Schiphol in gevaar brengt. Vrachtluchten moeten vanuit het bijzondere belang voor onze economie juist vraaggestuurd en flexibel kunnen werken.

Actie: ontwikkel specifieke netwerkkwaliteitparameters die het belang van netwerkkwaliteit voor de vrachtoperatie onderschrijven en voeg die toe aan het op te stellen beleidskader netwerkkwaliteit.

4) Optimaliseer Schiphol Local Rule II

In mei 2019 werd de Schiphol Local Rule II goedgekeurd door de minister. Hiermee ontstond er een herverdelingssysteem waarbij niet gevlogen slots, door bijvoorbeeld annulering, opnieuw konden worden uitgegeven. Hierbij wordt in beperkte mate voorrang gegeven aan vrachtluchten. Een verdere optimalisatie van de Local Rule II kan er voor zorgen dat slots nog sneller en efficiënter ingezet kunnen worden.

Actie: zet versneld in op optimalisatie en aanvulling van de Local Rule II zo lang de Europese slotverordening nog niet aangepast is.

5) Onderzoek belasting op vrachtluchten

De Wet Belasting op Luchtvaart wordt in de planMER bij de Luchtvaartnota benoemd als bedreiging voor luchtvracht in Nederland. In die wet staat een forse nationale heffing op vrachtluchten opgenomen, waarbij in veel gevallen vrachtluchten méér gaan betalen aan belasting dan aan luchthavengelden.

Nederland dreigt het enige land in de Europese Unie te worden met een heffing op vrachtluchten. Vrachtluchten zullen hierdoor verplaatsen naar o.a. België en Duitsland. Voor Maastricht Aachen Airport is dit ‘weglekeffect’ een directe bedreiging voor het voortbestaan waardoor 2000 banen bedreigd worden. Het weglekken van luchtvracht over de grenzen heeft bovendien een negatief

¹ Motie cs. 31936-760

² Volgens SEO wordt netwerkkwaliteit uitgedrukt in termen van connectiviteit. Het gaat hierbij om directe connectiviteit, indirecte connectiviteit en hub-connectiviteit.

milieueffect: extra vervoer van luchtvracht over de weg. Nu al zien we dat luchtvracht die van Schiphol moet uitwijken naar bijvoorbeeld Luik, Brussel of Oostende vervolgens per vrachtwagen naar Schiphol wordt vervoerd (plm. 10 vrachtwagens per vliegtuig)

Staatssecretaris van Financiën heeft op verzoek van de Tweede Kamer aanvullend onderzoek aangekondigd naar het zogenaamde weglekeffect van vrachtluchten door de heffing.

Actie: de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat moeten er bij het ministerie van Financiën voor pleiten deze heffing niet in te voeren als uit onderzoek blijkt dat het leidt tot het weglekken van vrachtluchten naar buurlanden en daarmee aantoonbaar nadelige effecten heeft voor de Nederlandse economie, werkgelegenheid en het milieu.

6) Verduurzaming van de luchtvrachtoperatie

Er gebeurt al veel op dit vlak, maar ook de komende jaren heeft luchtvracht een belangrijke bijdrage te leveren aan verdere verduurzaming van de luchtvaart. Er is een duidelijke ambitie neergelegd in het 'Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart' en de luchtvaartsector heeft zelf een ambitieuze visie gedeeld via het actieprogramma 'Slim en Duurzaam'. De verenigingen zijn bij beide initiatieven aangehaakt. De inzet van evofenedex, ACN en TLN/Fenex is daarbij om van Nederland de meest duurzame luchtvrachtoperatie van Europa te maken. Specifiek zetten de verenigingen zich in voor het zoveel mogelijk elektrificeren en optimaliseren van de grondafhandeling. Er zouden eisen kunnen worden gesteld aan de bouw van nieuwe loodsen ten aanzien van laag energieverbruik en het geschikt maken van daken voor zonnepanelen, maar ook kunnen aan- en afvoerprocessen van vracht over de weg verder geoptimaliseerd worden met gebruik van data. Daarnaast moet worden onderzocht op welke wijze vrachtluchten een bijdrage kunnen leveren aan het gebruik van duurzame kerosine en hoe een bijmengverplichting voor deze vluchten kan worden vormgegeven op Schiphol en Maastricht Aachen Airport.

Actie: volg het ingezette pad op het gebied van verduurzaming. Voldoende zekerheid en ruimte voor luchtvracht in Nederland zijn daarbij essentiële voorwaarden voor bedrijven om toekomstgericht te kunnen investeren in verduurzaming van hun operatie.

7) Onderzoek complementariteit Schiphol en Maastricht Aachen Airport

Schiphol en Maastricht Aachen Airport (MAA) zijn de enige twee luchtvrachthavens in Nederland. Schiphol is vele malen groter dan MAA en de twee luchthavens zijn niet met elkaar te vergelijken. Toch zijn het ook concurrenten van elkaar, waarbij vluchten uitwijken naar MAA wanneer er geen ruimte op Schiphol is en weer terugkeren op het moment dat er op Schiphol weer slots beschikbaar zijn.

Dit maakt de vrachtoperatie op MAA grillig en onzeker. Ook de beperkingen die MAA kent maakt het moeilijk om te concurreren met andere luchthavens in de regio, zoals Luik. Zo heeft MAA een nachtsluiting, strenge geluidscontouren en een ingekorte landingsbaan. Niettemin is MAA wel aantrekkelijk door de goede afhandeling en snelle inspecties. MAA heeft de mogelijkheid om zich op deelsectoren nog sterker te ontwikkelen, zoals het vervoer van levende dieren en specialistische vracht zoals grote machines en onderdelen. Daarvoor moet echter een aantal van de bestaande beperkingen worden opgelost.

Actie: vraag Schiphol en MAA in beeld te brengen hoe zij op het gebied van vrachtluchten complementair kunnen opereren ten behoeve van de Nederlandse economie en wat daar voor nodig is. Ook moeten de praktische gevolgen van de Schiphol Local Rule II voor Maastricht Aachen Airport (MAA) onderzocht worden.

8) Overlast door vrachtvliegtuigen vraagt aandacht en onderzoek

Vrachtvluchten zijn vaak zwaarder beladen dan passagiersvliegtuigen en dit leidt relatief vaak tot klachten. Een aantal vrachtvluchten in de nacht is noodzakelijk omdat zij een schakel vormen in een fijnmazig mondiaal logistiek systeem waarbij productie en transport zo op elkaar zijn afgestemd dat er geen ander alternatief is dan een nachtvlucht, zoals bijvoorbeeld de bloemenveiling.

Actie: onderzoek de mogelijkheden voor vertrek en aankomst van vrachtvliegtuigen op specifieke momenten en via aanvliegeroutes die tot minder ervaren overlast voor de omgeving leiden. Dit onderzoek kan ook bijdragen aan de optimalisering van de Schiphol Local Rule II.

9) Single European Sky versneld implementeren

Luchtvaartmaatschappijen, belangenbehartigers, NGO's en milieuverenigingen zijn allemaal vóór inwerkingtreding van Single European Sky (SES). Dit leidt tot een besparing van 10% van de uitstoot van vliegverkeer, verhoogt de veiligheid en verlaagt kosten voor gebruikers van het Europese luchtruim. Het is de Europese burger niet uit te leggen waarom het Europese luchtruim nog zo versnipperd wordt beheerd. Dit schaadt het imago van de luchtvaart.

Actie: Nederland moet de aanjager worden in de EU voor het zo spoedig mogelijk implementeren van SES, ook in het kader van de EU Green Deal.