



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 transitie; wat ons fascineert is de zoektocht die mensen met zichzelf, hun leefomgeving en hun werk aangaan om te DURVEN uit te vinden 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 Anthony Fokker, 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 reëel 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 terugtreden 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 geaccommodeerd. 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 Ontwerpakoord Duurzame Luchtvaart.**

**2. Borgen van de klimaatdoelen uit het Ontwerpakoord Duurzame Luchtvaart. De CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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-klimaatemissies 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 wereldhalfrond 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 uitvoering 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.

Vorbij 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

11



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 kennisinstututen, 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**

Premier W.Kok: '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 volumegroei 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

12

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. Uitrui 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<sup>e</sup> 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
- upgrading Lelystad vraagt ook om upgrading van de Hanzelijn voor feedering en defeedering.



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**

16



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 CO<sub>2</sub>, 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

17



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<sup>e</sup> 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 stuwcrisis 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<sup>ste</sup> 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 voortkomende 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.