

Van: [IenW-luchtvaart](#)
Onderwerp: besluitvorming toekomst luchtvaart
Datum: donderdag 20 februari 2020 12:19:05

Geachte relatie,

De besluitvorming over de toekomst van de luchtvaart wordt zorgvuldig gedaan. De minister van Infrastructuur en Waterstaat neemt, omwille van die zorgvuldigheid, meer tijd voor de besluitvorming. Met deze mail informeren wij u over de achtergrond hiervan.

Bij de afronding van de besluitvorming wordt het rapport van de Commissie Remkes over de relatie tussen stikstof en luchtvaart betrokken. In dat verband heeft de minister op 7 februari aan de Commissie MER in samenwerking met het RIVM gevraagd een review uit te voeren op het onderzoek van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) naar berekeningen voor stikstofdepositie. De resultaten worden binnen zes weken verwacht. Op deze manier streeft de minister ernaar om begin april de besluitvorming over de ontwerp-Luchtvaartnota, de aanpak voor Schiphol, en informatie voor de voorhangprocedure voor de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad aan de Tweede Kamer voor te kunnen leggen.

Na de besluitvorming is voor de ontwerp-Luchtvaartnota en de aanpak voor Schiphol voorzien in het doorlopen van een zienswijzeprocedure. Daarnaast wordt (bestuurlijk) overleg gevoerd en met de Tweede Kamer gedebatteerd, zodat ook het komen tot definitieve besluiten op zorgvuldige wijze gebeurt.

Om deze reden is dan ook gekozen om het bestuurlijk overleg van de minister en de staatssecretaris van Defensie met de provincies van 19 maart, en de ambtelijke voorbereiding van 25 februari vooralsnog af te zeggen. Deze zal zo snel mogelijk na publicatie van de ontwerp-Luchtvaartnota opnieuw gepland worden. Voor eventuele vragen over de planning hiervan kunt u contact opnemen met [@minienw.nl](mailto: @minienw.nl)).

Met vriendelijke groet,
Jaco Stremler
Directeur Luchtvaart

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Directie Luchtvaart

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag |
P.O. Box 20901 | 2500 EX | Den Haag |

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



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

Datum : 30 juni 2020
Documentnr. : 2020-059216/27/A.25
Dossiernummer : K21864
Behandeld door :
Telefoonnr. : (050)
Antwoord op : -
Bijlage : -
Onderwerp : Zienswijze provincie Groningen op Ontwerp-Luchtvaartnota
2020-2050, PlanMER Luchtvaartnota en PlanMER LVN:
Passende beoordeling

Geachte heer, mevrouw,

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om onze zienswijze te geven op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 'Verantwoord vliegen naar 2050', het PlanMER Luchtvaartnota en het PlanMER LVN: Passende beoordeling.

Onze zienswijze is opgebouwd uit een algemeen deel, een generiek deel (gedeeld inzicht alle provincies), een gedeeld inzicht met de provincies Drenthe en Limburg, een gedeeld inzicht van Noord-Nederland (Drenthe, Fryslân en Groningen) en een specifiek Gronings deel.

Met de nieuwe Luchtvaartnota wordt gezocht naar een balans tussen veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Als overheden is het onze taak om deze balans gezamenlijk zo goed mogelijk tot stand te brengen. De Ontwerp-Luchtvaartnota maakt een eerste stap in die richting.

De huidige context voor de ontwikkeling van de luchtvaartsector is door de komst van Covid-19 volledig veranderd. Het heeft ons verbaasd dat dit niet heeft geleid tot een aangepaste tijdsplanning voor het tot stand brengen van toekomstbestendig luchtvaartbeleid. De huidige coronacrisis zou aanleiding kunnen zijn geweest om eerdere besluitvorming te heroverwegen.

Algemeen

Wij hechten grote waarde aan een open en transparant besluitvormingsproces en een goede informatievoorziening met tijdige, juiste en goed onderbouwde informatie. Dit geldt niet alleen voor ons maar ook voor overige betrokkenen in ons gebied, zoals gemeenten, belangenorganisaties, luchthavens en natuurlijk onze inwoners.

In deze nota worden alle luchthavens buiten Schiphol aangeduid als 'regionale luchthavens', waardoor bij meerdere onderwerpen in deze nota onduidelijk is welke luchthavens het Rijk beoogt. De Wet luchtvaart (artikel 8.1) kent een verdeling tussen burgerluchthavens van nationale betekenis (zoals Eelde en Maastricht) en burgerluchthavens van regionale betekenis (zoals bijvoorbeeld Oostwold en Hoogeveen). Van deze laatste groep zijn de provincies het landzijdig bevoegd gezag. De nota spreekt ook over acties van het Rijk bij de Commissies van Regionaal Overleg (CRO). Wij vermoeden dat dit de CRO's behorende bij de

burgerluchthavens van nationale betekenis betreft. Wij verzoeken u de nota op dit punt aan te passen en te verduidelijken.

Generiek (gedeeld inzicht alle provincies)

Tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) Luchtvaart op 17 juni jl. is een gezamenlijke reactie namens alle provincies aangeboden aan de minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie. Dit betrof nog een 'work in progress' versie. Onderstaand zijn -verkort- de belangrijkste zaken uit de definitieve versie van deze gezamenlijke reactie opgenomen.

Woon- en leefomgeving

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 op 29 augustus 2019 de handreiking "Samenwerken aan het luchtruim" aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en aan de staatssecretaris van Defensie.

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

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 brede, gezamenlijke evaluatie te starten. 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.

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.

Generiek (gedeeld inzicht Drenthe, Limburg en Groningen)

Optimaal benutten van luchthavencapaciteit én een gelijk speelveld

Het Rijk geeft aan voorstander te zijn van de door de regionale luchthavens en Schiphol gevraagde systeembenadering (pag. 76). Wij pleiten voor een zo optimaal mogelijke benutting van de beschikbare schaarse capaciteit van de Nederlandse luchthavens door één luchtvaartstelsel in Nederland. **Het is van belang dat de Nederlandse luchthavens functioneren als één onderling samenhangend luchthavensysteem, op basis van de nationale én regionale behoefte en met een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten.**

Ook het Rijk geeft aan belang te hechten aan de één-systeem-benadering. Tegelijkertijd wordt nadrukkelijk het onderbrengen van alle luchthaven van nationale betekenis in één holding op voorhand uitgesloten. Dat is niet logisch. Samenwerking tussen de luchthavens kan leiden tot synergie en betere benutting van de bestaande capaciteit. Voordat de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 definitief gemaakt wordt zou serieus onderzocht moeten worden of een verdergaande samenwerking in één holding voordelen kan bieden voor alle partijen.

Nu de luchtvaartsector eerst weer moet herstellen van de coronacrisis en het belangrijk is dat het herstel op verantwoorde wijze plaatsvindt, dient de huidige bestaande capaciteit op de Nederlandse luchthavens (waaronder ook nadrukkelijk GAE) eerst benut te worden.

Luchthavens van nationale betekenis zijn onderdeel van de nationale openbare infrastructuur. De Ontwerp-Luchtvaartnota koppelt het onderwerp van financiële steun specifiek aan de twee luchthavens buiten de Schiphol Group: Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Daarbij wordt voorbij gegaan aan bijvoorbeeld de indirecte steun aan Amsterdam Schiphol Airport door de steun aan KLM, en het commercieel gebruik door Eindhoven Airport, waarvoor het Ministerie van Defensie voornamelijk voor de kosten opdraait. Hierdoor is al jarenlang sprake van een ongelijk speelveld.

Wij stellen ons dan ook op het standpunt dat het de taak van de centrale overheid is om een gelijk speelveld voor alle luchthavens van nationale betekenis te creëren: of alle luchthavens onderdeel van de Schiphol Group of alle regionale luchthavens in regionale handen. Centrale financiering van de kosten van het gebruik van infrastructuur en veiligheid in het algemeen belang is voor dat laatste wel een harde randvoorwaarde.

Een sturende en bindende regie door het Rijk op korte termijn is noodzakelijk om de gewenste systeembenadering te bereiken en te waarborgen. In die systeembenadering vindt een verdeling plaats van vluchten over de regionale luchthavens van nationale betekenis vanuit één holding (of in ieder geval vanuit een financieel gelijkwaardige uitgangspositie voor alle regionale luchthavens van nationale betekenis) **en zodanig dat de capaciteit van alle regionale luchthavens van nationale betekenis optimaal wordt benut.** Juist ook door een dergelijke benadering kan ook de met vliegverkeer samenhangende hinder op een zo verantwoord mogelijke wijze worden gespreid over het land hetgeen bijdraagt aan het streven naar een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat rond de luchthavens van nationale betekenis.

In het BO Luchtvaart van 17 juni jl. heeft de minister toegezegd op het punt van de éénsysteemgedachte vooral de wensen en bedenkingen van het parlement te betrekken bij de definitieve besluitvorming. Wij wijzen er nadrukkelijk op dat duidelijkheid hierover zeer urgent is voor de ontwikkeling van MAA en GAE op middellange en lange termijn.

Generiek Noord-Nederland (gedeeld inzicht Drenthe, Fryslân en Groningen)

Samenhang met militaire vliegverkeer ontbreekt

Voor het militaire vliegverkeer wordt verwezen naar het programma Luchtruimherziening. De Luchtvaartnota vormt het kader voor de Luchtruimherziening, maar een kaderstelling voor het militaire luchtverkeer ontbreekt. De in de Luchtruimherziening aangekondigde uitbreiding van het militair oefenluchtruim boven Noord-Nederland kan van grote impact zijn op onze leefomgeving.

Het ontbreken van integraal beleid maakt het inschatten van de voor de burgerluchtvaart beschreven beleidskeuzes vrijwel onmogelijk. De impact op de leefomgeving kan niet worden gescheiden in burgerluchtvaart enerzijds en militaire luchtvaart anderzijds. Het blijft onduidelijk hoe geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen door militair vliegverkeer wordt meegewogen in de “verdienruimte” voor de burgerluchtvaart of op welke manier de toegenomen stikstofdepositie met de komst van het nieuwe militaire oefengebied invloed heeft op de economische en ruimtelijke ontwikkelingen op de grond.

Generiek (gedeeld inzicht Drenthe en Groningen)

Drones, innovatie en duurzaamheid

De nadrukkelijke aandacht in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 voor drones, innovaties en duurzaamheid spreekt ons zeer aan. Groningen Airport Eelde (GAE) heeft zich de laatste tijd ontwikkeld richting innovatie en duurzaamheid. De realisatie van een zonnepark en laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen zijn daar voorbeelden van. Aangezien GAE ook vliegscholen faciliteert, ligt ook daar een mooie kans voor de ontwikkeling van stillere vliegtuigen of alternatieve brandstoffen. Bovendien is de DroneHub Groningen Airport Eelde een kennis- en expertisecentrum voor toepassing van dronetechologie. Op basis van een ministeriële regeling is en wordt ervaring opgedaan in een geïntegreerd luchtruim voor bemand en onbemand luchtverkeer. Ondersteuning vanuit het Rijk met gerichte acties, bijvoorbeeld door aanwijzing als testlocatie voor BVLOS, kan deze innovaties een extra boost geven.

Uitgestelde besluitvorming

De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 geeft aan dat regionale luchthavens een verkenning moeten doen in voorbereiding op een nieuw Luchthavenbesluit. Dit geldt ook voor Groningen Airport Eelde. Op basis van deze verkenning beslist het Rijk over de verdere ontwikkeling van de regionale luchthavens (Groeiverdienmodel blz. 46 en 48). Welke overwegingen hierbij een rol spelen en welke rol het Rijk bij deze regionale verkenning heeft, is niet nader uitgewerkt. Ook wordt niet duidelijk welke uitgangssituatie als referentie wordt gehanteerd. Vanuit de één systeem gedachte verwachten wij regie door het Rijk voor de regionale verkenning van GAE als regionale luchthaven van nationale betekenis.

Eén nationaal luchthavensysteem

De Rijksoverheid zou ons inziens moeten sturen op het zo optimaal mogelijk benutten van de bestaande capaciteit op de Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. Dat wil zeggen één nationaal luchtvaartstelsel van de toekomst met een sterke nationale regierol voor de Rijksoverheid. En daar horen ook de regionale luchthavens, Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE) bij. Alleen zodoende kan synergie en betere benutting van de bestaande capaciteit worden bereikt.

Eén luchthavensysteem gaat veel verder dan alleen kennis delen en samenwerken. Wat nodig is, is een onderling samenhangend luchthavensysteem voor de BV Nederland. Een systeem op basis van de nationale én regionale behoefte met een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten. Onderzoek daarom op korte termijn de mogelijkheden van het onderbrengen van alle luchthavens van nationale betekenis in één holding!

Specifiek (Groningen)

Globalisering, nieuwe technologieën en de overgang naar een klimaat neutrale, circulaire economie verandert onze samenleving radicaal. Dit geldt ook voor de regionale economie. Het aanpakken van deze uitdagingen vereist dringend inzet van nieuwe oplossingen en diepgaande systeem transformaties. Wij gaan ervan uit dat de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 geen beperkingen oplevert voor onze ambities om hier invulling aan te geven. Dit betreft onder meer het creëren van nieuwe (groene) bedrijvigheid (denk aan onder meer met windenergie op land en op zee). Hiermee levert Noord-Nederland bovendien een belangrijke bijdrage aan nationale doelstellingen, zoals de energietransitie. Beperkingen (obstakelhoogte, radar) kunnen gevolgen hebben voor de realisatie van diverse (bestaande, vergunde en verwachte) ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de Regionale EnergieStrategie.

Centraal in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen:

1. Nederland veilig in de lucht en op de grond.
2. Nederland goed verbinden.
3. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.
4. Nederland duurzaam.

In de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 wordt uitgegaan van groei van het vliegverkeer en ook van het reizen via andere modaliteiten, zoals de trein voor kortere afstanden. Groei van de luchtvaart zou in onze optiek niet het doel moeten zijn, maar de bijdrage die de luchtvaart en het luchtruim kan hebben aan het economische, publieke en maatschappelijke belang van Nederland. Dit is in lijn met de door u genoemde belangen. Zo kan door het benaderen van de Nederlandse luchthavens als één onderling samenhangend luchthavensysteem als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem van Nederland en Europa, naar onze mening nog veel winst worden behaald. Wij zien hier ook goede kansen voor de regionale luchthavens, door deze te ontwikkelen tot multimodale hubs voor personen- en goederenvervoer voor reizen naar verder gelegen bestemmingen en tot kenniscentra. Zo kan naar onze mening nog sterker worden bijgedragen aan alle genoemde belangen en wij zouden dit graag nog wat sterker benadrukt zien. Naar onze mening sluit dit ook aan bij uw ambitie om de transitie naar snelle en zero emissie mobiliteit, zowel nationaal als internationaal, nog sneller mogelijk te maken. Aangezien de klimaatverandering deze transitie noodzakelijk maakt, is het naar onze mening erg verstandig om hierin koploper te zijn en draagt dit mogelijk maximaal bij aan het versterken van de positie van Nederland en haar inwoners.

Wij zien daarvoor diverse kansrijke ideeën en concepten, zoals:

1. innovatieve concepten zoals drones bieden legio kansen voor zowel goederen en mogelijk op termijn ook voor personenvervoer. Door regionale initiatieven als de Dronehub Groningen Airport Eelde hiervoor volop de ruimte te bieden om dit verder te ontwikkelen, kan deze ontwikkeling worden versneld, zeker in een relatief rustige omgeving als in Groningen. Wij denken dat het goed is deze ontwikkelingsplekken specifiek

te benoemen en te onderzoeken of voor dergelijke ontwikkelingen versoepelde regelgeving mogelijk is. Daarmee ontstaan ook kansen voor de economie, klimaat en innovatie.

2. De ontwikkeling van elektrische en op waterstof aangedreven mobiliteitssystemen en dus ook van vliegtuigen kan meer gestimuleerd worden. Het taxiën van vliegtuigen kan nu al volledig elektrisch. Ook hiervoor zien wij kansen door het benoemen van gebieden, zoals Groningen Airport Eelde, waar deze ontwikkelingen verder getest en kunnen opgeschaald worden.
3. Zoals aangegeven zouden Schiphol en andere luchthavens, waaronder Groningen Airport Eelde, veranderd kunnen worden in internationale hubs, door ze goed onderling te verbinden en voor meerdere modaliteiten geschikt te maken. In de luchtvaarnota lijkt de nadruk voor de luchthavens voornamelijk op vliegen te liggen. Hogesnelheidstreinen en op termijn mogelijk ook de hyperloop kunnen hier een belangrijke complementaire rol in vervullen.

De provincie Groningen kan de luchtvaartsector hierin veel bieden, zoals door de Groningse waterstofplannen, innovatief Groningen (hyperlooptestcentrum, automatisch rijdende trein, waterstoffrein, dronehubs, etc) en de aanwezigheid van de innovatieve en duurzame luchthaven Groningen Airport Eelde. Bovendien is hier de ruimte om bedrijven te vestigen die zich met deze ontwikkelen bezig houden. Deze unieke combinatie wordt naar onze mening in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 te weinig onderkend, maar kan de ambities van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en van Nederland versnellen

Specifiek over de Passende beoordeling

1. Scope van de beoordeling schiet te kort

Uit p. 8 van de Passende beoordeling (verder: Pb) blijkt dat gekozen is voor het op zijn natuureffecten beoordelen van de wijzingen van het beleid zoals die worden voorgesteld in de Nota. De voortzetting van bestaand luchtvaartbeleid (w.o. de uitbreiding van vliegveld Lelystad) wordt niet in de beoordeling betrokken. Dit levert een tekortkoming op in de beoordeling van de omvang van mogelijk significant negatieve effecten van voorgenomen beleid. In ieder geval wordt geen inzicht geboden in de mogelijke negatieve effecten van het totale voorgenomen beleid.

In de tweede plaats moet worden geconstateerd dat geen beoordeling heeft plaatsgevonden van gevolgen op individuele gebieden en hun doelen. Dit geldt ook voor mogelijke gevolgen voor regionale luchthavens. Dit klemt te meer omdat de gevolgen sterk kunnen verschillen voor de diverse getoetste facetten (verstoring, vermessing) voor de verschillende gebieden. Er is alleen op nationaal niveau globaal beoordeeld, waarbij de gegevens over de stand van zaken met betrekking tot Natura2000 uit de CBS rapportages van 2017 als uitgangspunt zijn genomen. Deze zijn echter gebaseerd op de stand van zaken uit de jaren 2001-2012. Deze kunnen niet meer gelden als wetenschappelijk best beschikbare informatie die, blijkens de jurisprudentie, moet worden gebruikt in een passende beoordeling.

In de derde plaats is voor geen van de getoetste aspecten expliciet beoordeeld wat de gevolgen van cumulatieve effecten zijn ten gevolge van andere projecten, of plannen. In een passende beoordeling behoort immers op grond van artikel 2.7 van de Wet natuurbescherming te worden beoordeeld of een plan afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten zou kunnen leiden tot significante gevolgen voor Natura2000. Er zou ook moeten worden gekeken naar andere beleidsvoornemens rond bijvoorbeeld mobiliteit, energietransitie, of woningbouw en hun mogelijke effecten op Natura2000, voor met name die aspecten waarop significante gevolgen niet op voorhand worden uitgesloten.

2. Specifieke opmerking over het integrale aspect 'veiligheid'.

Uitgangspunt is blijkbaar nog steeds dat toename van vliegbewegingen mogelijk is. In de beoordeling van het aspect 'veiligheid' wordt een onderdeel in relatie tot beschermde natuurwaarden gemist. Indien meer vliegbewegingen zouden worden toegestaan dan zijn er ook meer kansen op het ontstaan van aanvaringen met beschermde vogels. Dit aan de veiligheid verbonden aspect wordt niet in de natuurtoets beschreven. Een beter doelbereik van nabij een vliegveld gelegen Natura2000 gebied met betrekking tot vogels zou kunnen leiden tot een grotere aanvaringskans, waarbij toename van het aantal vliegbewegingen dit risico versterkt. Voor de volledigheid van de beschrijving van mogelijke effecten zou dit meegenomen moeten worden.

Tot slot

Graag maken wij gebruik van het aanbod van de minister -gedaan in zowel BO Luchtvaart van 17 juni jl. als AO Luchtvaart van 18 juni jl.- om gezamenlijk (Drenthe, Limburg en Groningen) om door te praten over een gelijk speelveld voor alle regionale luchthavens van nationale betekenis.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:



, voorzitter.



, secretaris.

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

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Platform Participatie¹, aldaar ingediend

Betreft: Zienswijze ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Eelde, 3 juli 2020

Geachte heer, mevrouw,

Stichting DroneHub Groningen Airport Eelde (hierna ook: DHG) heeft met belangstelling kennisgenomen van de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Wij zijn er vanuit de drone kant van de luchtvaartsector enthousiast over dat de onbemande luchtvaart serieus, goed en bovenal veilig verankerd wordt in de Luchtvaartnota 2020-2025. Vooral het kabinetsvoornemen om onbemande luchtvaartuigen de ruimte te willen geven en vernieuwende technologieën en diensten mogelijk te willen maken zal de luchtvaartsector en de integratie daarin veilig verder kunnen brengen.

DHG maakt graag gebruik van de gelegenheid om haar zienswijze in te dienen. In dit schrijven gaan wij nader op de volgende punten in:

1. DroneHub Groningen Airport Eelde.
2. Zienswijze DHG op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050.

1. DroneHub Groningen Airport Eelde

Stichting DroneHub Groningen Airport Eelde² is het netwerk-, kennis-, en innovatiecentrum voor dronetoepassingen in Noord-Nederland.

Bij DHG zijn hoofdzakelijk de volgende doelgroepen aangesloten:

- Bedrijven (mkb, zzp en grootbedrijf).
- Onderwijsinstellingen.
- Kennisinstellingen.
- Overheden.

DHG heeft met haar partners en door de positionering op de luchthaven Groningen Airport Eelde (GAE) relatief veel kennis van de onbemande en de bemande luchtvaart

¹ <https://platformparticipatie.nl/projectenlijst/luchtvaartnota/ontwerp-luchtvaartnota/>

² <https://dronehub-gae.eu/>

en de samenhang daartussen. DHG heeft in de CTR van EHGG en daarbuiten ervaring opgedaan op bijv. de gebieden BVLOS vliegen (ook binnenring CTR), is zelf betrokken bij de bouw en de aanstaande keuring van een waterstof aangedreven drone en wil graag ontwikkelen op het gebied van autonoom vliegen. Dit is een greep uit de projecten en ambities. DHG faciliteert ontwikkelen, testen, experimenteren, kennisdeling en netwerk.

Afhankelijk van de thema's werkt DHG nauw samen met GAE, LVNL, ILT, NLR e.d. DHG is door middel van trials en projecten en kennissessies ook betrokken bij de vorming van procedures, beoordelingskaders en regels voor de BV Nederland. Ook met het oog op de naderende EASA wet- en regelgeving eind dit jaar. De luchthaven GAE vormt door haar ontheffing om te mogen laten vliegen en experimenteren met drones, tezamen met DHG en onder luchtverkeersleiding, een goede en unieke plek om technologische, innovatieve en experimentele ontwikkelingen veilig verder te brengen. De 3 Noordelijke provincies zijn daarin stakeholders en pleitbezorgers voor DHG.

Op bestuurlijk niveau, zowel provinciaal en lokaal, is er veel draagvlak voor de drone gerelateerde activiteiten op en rondom GAE en in alle 3 de Noordelijke provincies. De 3 Noordelijke provincies zijn een uitgelezen plek om de dronesector in Nederland op het gebied van stedelijk, ruraal en maritiem vliegen, veilig te integreren en verder te brengen. Er is ruimte en alle relevante kenmerken zoals steden, waterwegen, spoorwegen, wegen, (zee)haven(s), luchthaven, vliegvelden, platteland etc. etc. zijn aanwezig.

2. Zienswijze DHG op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

DHG geeft alleen een zienswijze ten aanzien van dit bovenstaande onderwerp. DHG reageert niet op het plan-milieueffectrapport en de passende beoordeling.

Beleidskeuzes in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

DHG is positief over de beleidskeuzes omtrent de veilige integratie van de onbemande luchtvaart en de bemande luchtvaart en om drones prominenter onderdeel uit te laten maken van het luchtruim. Wij onderschrijven de noodzaak en urgentie hiervan en zien ook dat dit een goede, onomkeerbare ontwikkeling is. Tot dusver hebben drones, drone ontwikkelingen en toepassingen op dat gebied te weinig kans en ruimte gekregen om verder te ontwikkelen en bestendig te groeien. Zonder volledig te zijn spreken vooral de volgende punten DHG aan:

- Het kabinet wil onbemande luchtvaartuigen de ruimte geven en vernieuwende technologie en diensten mogelijk maken.
- Innovatie luchtvaart ("innovatie als sleutel tot succes").
- Nieuwe technologieën, ontwikkelingen, innovaties en goed en veilig testen daarvan en de samenhangende veilige stappen, mitiganten en verbetercycli.

- Veilige integratie van drones in de luchtvaart en ontwikkelingen veiligheid luchtvaart (“veiligheid topprioriteit”).
- De nieuwe indeling van het luchtruim waarin rekening wordt gehouden met drone bewegingen en drone vervoer.
- Waarborgen (vlieg)veiligheid en beveiligd luchtruim en luchthavens (regels voor drones en onbemande luchtvaart).
- Elektrificeren van de luchtvaart, i.c. ontwikkeling van drones die waterstof aangedreven zijn waarbij de kennis en ontwikkelingen naar verloop van tijd ook toepasbaar kunnen raken voor kleinere en later grotere bemande luchtvaart toestellen.

In alle gevallen staat de veiligheid voorop.

Reactie van DHG op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Wij zien kansen voor de onbemande luchtvaart, drones, integratie, drone gerelateerde toepassingen en het verbreden als het gaat om waterstof toepassingen in de onbemande luchtvaart etc. etc. “Innovatie als sleutel tot succes” is een belangrijke quote van het ministerie, tezamen met het juiste uitgangspunt “veiligheid topprioriteit”. Hier haken wij graag op in. Wat met onder andere die uitgangspunten volgens DHG mist of onvoldoende duidelijk in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 staat geven wij hieronder aan.

Het zijn en kunnen hebben van een experimentele zone in de CTR van Eelde is onvoldoende duidelijk. In lijn met de eerdere ministeriële aanwijzing ontbreekt een kader waarbinnen de experimentele zone operaties uitgevoerd kunnen worden teneinde veilige integratie in Nederland mogelijk te maken. Pas dan kan innoveren de sleutel tot succes worden. Het ontbreekt, naast de ministeriële aanwijzing waarin GAE de drone luchthaven van Nederland is, aan een experimenteel kader waarbinnen DHG in de CTR Eelde kan (laten) experimenteren en testen. Een koppeling aan uitzonderingen (die normaal gesproken ontheven dienen te worden) zou een goed uitgangspunt zijn voor veilig innoveren en integreren. DHG mist in het verlengde van de ministeriële aanwijzing een breed, eigentijds kader om maximaal veilig te kunnen innoveren en de herbevestiging van drone luchthaven na Nederland.

Wij zien kansen voor verdere ontwikkeling, onderzoek en testen van waterstof aangedreven drones. Daarbij valt er naar verloop van tijd een cross over te maken naar bemande toestellen. Binnen de luchtvaart ontbreken onder andere keuringskaders en is weinig tot geen kennis als het gaat om serieuze waterstof toepassingen. Het Noorden is dé regio in Nederland die bekend staat om de waterstofkennis, bij kennisinstellingen, bedrijven en verschillende (grote) consortia en projecten. Wat in de nota mist, is een expliciete uitspraak ten aanzien van de ontwikkelingen en het testen van drones aangedreven door waterstof en de wenselijke vertaling naar duurzaamheid.

Waterstof zit in zekere zin ook in de hoek van het verder elektrificeren en verduurzamen van de luchtvaart. De luchthaven in Eelde zou daar een geschikte plek voor zijn, zeker als te elektrificeren toestellen steeds groter worden.

Buiten de gecontroleerde zone van Eelde is er in Noord-Nederland behoefte aan test-, ontwikkel- en experimenteerzones. Deze zones zijn onontbeerlijk voor de noodzakelijke innovatie. DHG is voorstander van drone zones in de 3 Noordelijke provincies. Het thema drone zones komt onvoldoende concreet aan bod en we missen verdere concretisering hiervan.

Met het oog op versnellen van mogelijkheden om goed en veilig te kunnen innoveren en integreren zou DHG (c.s.) graag toe willen werken naar het zijn van NQE zoals bedoeld onder EASA. Dit komt niet aan bod in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Dit is voor DHG, het Noorden en Nederland een van de essentiële punten om de sector en innovaties verder te brengen.

Analoog aan het hetgeen gesteld is in de vorige alinea wil DHG (c.s.) toe gaan werken naar het worden van een USSP, zoals bedoeld onder EASA. Dit komt niet aan bod in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Dit is voor DHG, het Noorden en Nederland een van de essentiële punten om de luchtvaartsector en innovaties verder te brengen. Dit punt raakt de essentiële topprioriteit veiligheid. Groeien van de sector en integratie bemand en onbemand behoudt een zeer remmend karakter als dit niet tijdig en goed wordt opgepakt.

Vanuit de sector horen wij dat partijen nog steeds zeer lang moeten wachten op behandeling van aanvragen, dit belemmert niet alleen groei, innovatie en experimenten, maar belemmert ook ondernemingen en benadeelt het ook bedrijfseconomische aspecten van ondernemingen. Ook horen wij dat er onduidelijkheid is op het gebied van transitie van opleidingskaders van opleiders en is nog onvoldoende bekend op het gebied van transitie naar LUC. Ten aanzien van de laatste twee punten zien wij onvoldoende terug in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2025.

Eelde/het Noorden is een perfecte locatie om UTM systemen te testen, bijv. op de gebieden van zichtbaarheid, betrouwbaarheid, veiligheid, connectiviteit en safe integration met bemande (Flight Management) systemen, dit zowel binnen alsook buiten de CTR. Het Noorden kan een belangrijke rol spelen bij de verdere U-Space ontwikkelingen waarbij het relatief laag risico achterland met zeer diverse rurale, stedelijke en infrastructurele kenmerken zich daar zeer goed voor kan lenen. Wij missen in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 een duidelijke benoeming (reeds aanwezig) van GAE als (inter)nationale, onder luchtverkeersleiding staande luchthaven welke een experimentele status heeft omtrent drones. In het verlengde daarvan wordt ook een eigentijdse, ruime reikwijdte gemist, voor in de CTR EHGG waarbij er ook snel zicht moet komen op de volgende experimentele fase daarna buiten de CTR.


De drone sector en de innovatieve ontwikkelingen daarin hebben een belangrijke plek in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 gekregen. In generieke zin mist, zonder volledig te zijn, voor DHG het bovenstaande. Met name omdat het in meerder opzichten essentiële punten zijn voor de beleidsambities en om BV Nederland echt verder te helpen en om de onbemande luchtvaartsector en bovenal de hele luchtvaartsector goed en veilig verder te helpen ontwikkelen. Meer specifiek ontbreekt het voor DHG aan: concrete aanwijzing van de plek, richting met betrekking tot invulling (ook met betrekking tot EASA), duidelijke handvatten om dit (lerende) proces samen met het ministerie en de inspectie aan te gaan, de reikwijdte per onderdeel binnen en buiten CTR, ambitieniveau qua experimenten (en veiligheid!) en waar dat kan beleggen bij partijen (onder toezicht).

Ook missen wij overzicht, een roadmap en samenhang tussen voornoemde punten. Een en ander om concreet en beter te komen tot het goed uit kunnen voeren van alle innovatieve, experimentele ambities, waardoor de Nederlandse sector in de volle breedte (tijdig) op een dusdanig (EASA proof) niveau kan komen zodat Nederland tenminste concurrerend kan zijn met andere EU-landen. De ambitie van DHG is dat Nederland voorloper is in Europa. Dit is nu niet het geval. Om dat te kunnen bereiken is het essentieel om alle ontwikkelingen goed en volledig te benutten. Volgens DHG is een samenhang en een bepaalde volgorde daarin ook relevant. DHG en het Noorden zijn qua veelzijdig en relatief rustig gebied en door kennis, netwerk (ministerie, inspectie, LVNL, GAE, NLR, EUROCONTROL etc.) en trackrecord goed in staat om een concreet invulling te geven aan alle benodigde ambities voor de luchtvaartsector in Nederland.

Wij zijn graag bereid om verder met het ministerie en de inspectie in gesprek te gaan over de belangrijke, benodigde ontwikkelingen in de onbemande luchtvaartsector a) generiek en b) specifiek voor Noord-Nederland, zoals GAE en de CTR aldaar, (zones) buiten de CTR, autonoom vliegen, waterstof vliegen. DHG stelt met het oog op de belangrijke, uitdagende ontwikkelingen het verder intensiveren van de banden en samenwerking met het ministerie, de inspectie en de luchtverkeersleiding op prijs.

Het is ons een genoegen om een bijdrage te hebben kunnen leveren in de vorm van deze zienswijze. Wij wensen u succes in het verdere proces van de Luchtvaartnota 2020-2050.

Met vriendelijke groet,



Luuk Jansen
Bestuursvoorzitter

Luchtvaartnota intern afgestemd met:

Provincie Drenthe

Onderwerp

BC	[REDACTED]	aandeelhouderschap
VV	[REDACTED]	aandeelhouderschap
VTH	[REDACTED]	vergunningverlening Wet NB, o.a. Natura 2000
VTH	[REDACTED]	vergunningverlening Wet Nb o.a. beoordelingskader stikstof
VTH	[REDACTED]	vergunningverlening Wet Luchtvaart
REW	[REDACTED]	Omgevingsvisie Drenthe
REW	[REDACTED]	NOVI
WBM	[REDACTED]	
WBM	[REDACTED]	
WBM	[REDACTED]	
	[REDACTED]	Geluid
3P	[REDACTED]	Gebiedsgerichte aanpak Stikstof
LG	[REDACTED]	specialist Stikstof
VV	[REDACTED]	duurzaamheid en innovaties GAE
VV	[REDACTED]	duurzaamheid en innovaties
VV	[REDACTED]	DroneHub GAE
<i>RUD</i>		
RUD	[REDACTED]	Externe veiligheid
RUD	[REDACTED]	Vergunningverlening
RUD	[REDACTED]	Jurist handhaving

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 30 juni 2020

Ons kenmerk 27/5.7/2020001406

Behandeld door mevrouw [REDACTED] (0592) [REDACTED]

Onderwerp: Zienswijze op Ontwerp-Luchtvaartnota

Status: Ter informatie

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij treft u ter informatie aan de zienswijze die wij hebben gegeven op de Ontwerp-Luchtvaartnota.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

Bijlage Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota
[REDACTED]/coll.



Agendapunt voor de vergadering van Gedeputeerde Staten van Drenthe

Statenbrief

Algemene gegevens	
Opsteller	, tst.
Team	Verkeer en Vervoer
Datum	maandag 22 juni 2020
Uiterste behandeldatum in GS: 30 juni 2020	
Toelichting: i.v.m. terinzage termijn wettelijke procedure zienswijze	

Teammanager
Eddy Diekema
<i>Paraaf</i> Bespreken:

Verwijzing naar speerpunt coalitieakkoord/programma begroting
4. Mobiliteit en bereikbaarheid: slim en veilig

Akkoord portefeuillehouder
Cees Bijl

Intern voorbereid met
1. REW, WBM, VTH, LG, VV, BC, RUD (in totaal 19 personen)
2.
3.

Akkoord provinciesecretaris
Wim Brenkman

Archivering	
Soort overeenkomst:	Niet van toepassing
Looptijd overeenkomst:	
Datum:	Registratienummer:
	nr.
	nr.

Communicatie
<i>Openbaar:</i> Ja
<i>Persbericht:</i> Ja
<i>Bekendmaking:</i> Niet van toepassing

Onderwerp

Ontwerp- Luchtvaartnota 2020-2050 en PlanMer

Advies

1. Akkoord te gaan met de zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050.
2. In te stemmen met de brief aan Provinciale Staten.

Beslissing GS

Inleiding

a. Algemeen

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor de periode 2020-2050 nieuw beleid voor de luchtvaart vastgelegd in de Ontwerp-Luchtvaartnota (LVN). De Ontwerp-LVN is een strategische en richtinggevende kabinetsvisie op de luchtvaart in ons land. Voor deze Ontwerp-LVN is eveneens een Milieueffectrapport (PlanMER) geschreven. De Ontwerp-LVN 2020-2050 en het PlanMER liggen gelijktijdig ter inzage van 29 mei tot en met 9 juli 2020.

Met bijgaande brief maakt u gebruik van de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze op de Ontwerp-LVN.

Voor de inhoud van de Ontwerp-LVN, het Milieueffectrapport en de genoemde zienswijze wordt u verwezen naar bijgaande stukken.

b. Europese aspecten

Niet van toepassing.

c. Economie/werkgelegenheid

Niet van toepassing.

d. Participatie

Er vindt afstemming plaats met alle provincies in een interprovinciaal overleg (ICL, ambtelijk).

Er vindt regelmatig afstemming met de provincies Fryslân en Groningen plaats.

Een deel van de zienswijze is gezamenlijk met alle provincies opgesteld en een deel in noordelijk verband. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met de provincie Limburg.

Advies

1. Akkoord te gaan met bijgaande zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050.
2. In te stemmen met de brief aan Provinciale Staten.

Doelstelling uit de begroting

4.1.02 Versterkte (inter)nationale verbindingen over spoor, weg, water en door de lucht

Argumenten

1.1. Optimaal benutten van luchthavencapaciteit is onvoldoende gewaarborgd (systeembenadering voor alle regionale luchthavens)

1.2. Gelijke positie voor regionale luchthavens van nationale betekenis is noodzaak

1.3. Samenhang met uitbreiding militaire oefenruimte uit Luchtruimherziening ontbreekt

1.4. Aandacht voor innovatie en duurzaamheid op en rond GAE is onderbelicht

1.5. Rol van het Rijk bij uitgestelde besluitvorming is onduidelijk

1.6. Abstractieniveau van de nota vraagt om aantal specifieke opmerkingen

De toelichting op de argumenten vindt u in de bijgevoegde zienswijze.

Tijdsplanning

De LVN wordt naar verwachting eind 2020 vastgesteld.

Financiën

Niet van toepassing.

Bijlagen

0. Statenbrief

1. Zienswijze provincie Drenthe op Ontwerp-Luchtvaartnota

2. Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 "Verantwoord vliegen naar 2050) (digitaal)

3. PlanMER LVN: Samenvatting (digitaal)

4. Personen waarmee intern is afgestemd

Risico's

Niet van toepassing.

Kanttekeningen vanuit de organisatie

Provinciaal belang vanuit rust, recreatie en natuur kan strijdig zijn met provinciaal belang als aandeelhouder GAE. De zienswijze heeft inhoud vanuit beide belangen.

Tekst openbare besluitenlijst

Onderwerp: Luchtvaartnota

Tekst: GS dienen een zienswijze in als reactie op de Ontwerp-Luchtvaartnota.

In de zienswijze vragen ze duidelijkheid over de samenhang met de luchtruimherziening en over de positie van Groningen Airport Eelde in het landelijke netwerk van regionale vliegvelden.

Omdat de nota alleen globaal richting geeft aan toekomstige besluitvorming, vragen GS betrokken te worden bij de nog nader uit te werken beleidskaders.

Naar verwachting wordt de definitieve Luchtvaartnota eind dit jaar door het Ministerie van I&W vastgesteld.

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, @
Ons kenmerk @
Behandeld door mevrouw [REDACTED] (0592) [REDACTED]
Onderwerp: zienswijze op Ontwerp-Luchtvaartnota
Status: Ter informatie

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij treft u ter informatie aan de zienswijze die wij hebben gegeven op de
Ontwerp-Luchtvaartnota.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

[REDACTED], voorzitter

[REDACTED], secretaris

Bijlage(n):
Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota

Aan:
het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
t.a.v. Luchtvaartnota
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE



Assen, 30 juni 2020
Ons kenmerk 27/5.7/2020001406
Behandeld door mevrouw [REDACTED] (0592) [REDACTED]
Onderwerp: Zienswijze op Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte heer/mevrouw,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ontwerp-Luchtvaartnota met als titel "Verantwoord vliegen naar 2050". Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 kenbaar te maken.

Onze zienswijze is opgebouwd uit een generiek deel namens alle provincies, een deel samen met de provincies Groningen en Limburg, een deel namens Noord-Nederland (Drenthe, Fryslân en Groningen) en een Drenthe-specifiek deel.

Met de nieuwe Luchtvaartnota wordt gezocht naar een balans tussen veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Als overheden is het onze taak om deze balans gezamenlijk zo goed mogelijk tot stand te brengen. De Ontwerp-Luchtvaartnota maakt een eerste stap in die richting.

De huidige context voor de ontwikkeling van de luchtvaartsector is door de komst van COVID-19 volledig veranderd. Het heeft ons verbaasd dat dit niet heeft geleid tot een aangepaste tijdsplanning voor het tot stand brengen van toekomstbestendig luchtvaartbeleid. De huidige coronacrisis zou aanleiding kunnen zijn geweest om eerdere besluitvorming te heroverwegen.

Generiek (gedeeld inzicht landelijk)

Woon- en leefomgeving

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.



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

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. 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 brede, gezamenlijke evaluatie van de RBML-regelgeving zien wij graag prominenter terug in de definitieve Luchtvaartnota.

Eén nationaal luchthavensysteem

De Rijksoverheid zou ons inziens moeten sturen op het zo optimaal mogelijk benutten van de bestaande capaciteit op de Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. *Dat wil zeggen één nationaal luchtvaartstelsel van de toekomst met een sterke nationale regierol voor de Rijksoverheid.* En daar horen ook de regionale luchthavens Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE) bij. Alleen zodoende kunnen synergie en betere benutting van de bestaande capaciteit worden bereikt.

Eén luchthavensysteem gaat veel verder dan alleen kennis delen en samenwerken. Wat nodig is, is een onderling samenhangend luchthavensysteem voor de BV Nederland. Een systeem op basis van de nationale én regionale behoefte. Met een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten. Onderzoek op korte termijn naar de mogelijkheden van het onderbrengen van alle luchthavens van nationale betekenis in één holding.

Generiek (gedeeld inzicht Groningen, Limburg en Drenthe)

Optimaal benutten van luchthavencapaciteit én een gelijk speelveld

Het Rijk geeft aan voorstander te zijn van het door regionale luchthavens gevraagde éénluchthavensysteem (pagina 76). De beschikbare luchthavencapaciteit wordt dan optimaal benut en onnodige inefficiënties en overcapaciteit worden voorkomen. Om sturing te geven aan een geïntegreerd systeem, zoals ook bepleit door de Nederlandse Vereniging van Luchthavens, is centrale regie en samenwerking vanuit één holding noodzakelijk, zodat de huidige onderling tegengestelde belangen tussen de regionale luchthavens van nationale betekenis worden weggenomen.

Nationale luchthavens zijn onderdeel van de nationale openbare infrastructuur.

De Ontwerp-Luchtvaartnota koppelt het onderwerp van financiële steun specifiek aan de twee luchthavens buiten de Schiphol Group: GAE en MAA. Daarbij wordt voorbijgegaan aan bijvoorbeeld de indirecte steun aan Amsterdam Schiphol Airport door de steun aan KLM en het commercieel gebruik door Eindhoven Airport van infrastructuur en veiligheid, waardoor het Ministerie van Defensie voorname-lijk voor de kosten opdraait. Hierdoor is er sprake van een ongelijk speelveld.

Wij stellen ons dan ook op het standpunt dat het de taak van de centrale overheid is om een gelijk speelveld voor de nationale luchthavens te creëren: of alle luchthavens onderdeel van de Schiphol Group of alle regionale luchthavens in regionale handen. Centrale financiering van de kosten van infrastructuur en veiligheid in het algemeen belang is voor dat laatste een randvoorwaarde.

Een sturende en bindende regie door het Rijk op korte termijn is noodzakelijk om de gewenste systeembenadering te bereiken en te waarborgen. In die systeembenadering vindt een verdeling plaats van vluchten over de regionale luchthavens van nationale betekenis vanuit één holding (of in ieder geval vanuit een financieel gelijkwaardige uitgangspositie voor alle regionale luchthavens van nationale betekenis) en zodanig dat de capaciteit van alle regionale luchthavens van nationale betekenis optimaal wordt benut.

In het bestuurlijk overleg Luchtvaart van 17 juni 2020 heeft de minister toegezegd op het punt van de éénsysteemgedachte vooral de wensen en bedenkingen van het parlement te betrekken bij de definitieve besluitvorming. Wij wijzen er nadrukkelijk op dat duidelijkheid hierover zeer urgent is voor de ontwikkeling van MAA en GAE op middellange en lange termijn.

Generiek (gedeeld inzicht Fryslân, Groningen en Drenthe)

Samenhang met militair vliegverkeer ontbreekt

Voor het militaire vliegverkeer wordt verwezen naar het programma Luchtruimherziening. De Luchtvaartnota vormt het kader voor de Luchtruimherziening, maar een kaderstelling voor het militaire luchtverkeer ontbreekt. De in de Luchtruimherziening aangekondigde uitbreiding van het militair oefenluchtruim boven Noord-Nederland kan van grote impact zijn op onze leefomgeving. Het ontbreken van integraal beleid maakt het inschatten van de voor de burgerluchtvaart beschreven beleidskeuzes vrijwel onmogelijk. De impact op de leefomgeving kan niet worden gescheiden in burgerluchtvaart enerzijds en militaire luchtvaart anderzijds. Het blijft onduidelijk hoe geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen door militair vliegverkeer worden meegewogen in de "verdienruimte" voor de burgerluchtvaart of op welke manier de toegenomen stikstofdepositie met de komst van het nieuwe militaire oefengebied invloed heeft op de economische en ruimtelijke ontwikkelingen op de grond.

Generiek (gedeeld inzicht Groningen en Drenthe)

Drones, innovatie en duurzaamheid

De nadrukkelijke aandacht in de Luchtvaartnota voor drones, innovatie en duurzaamheid spreekt ons zeer aan. GAE heeft zich de laatste tijd ontwikkeld richting innovatie en duurzaamheid. De realisatie van een zonnepark en laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen zijn daar voorbeelden van. Aangezien GAE ook vliescholen faciliteert, ligt ook daar een mooie kans voor de ontwikkeling van stillere vliegtuigen of alternatieve brandstoffen. Bovendien is de DroneHub Groningen Airport Eelde een kennis- en expertisecentrum voor toepassing van dronetehnologie. Op basis van een ministeriële regeling is en wordt ervaring opgedaan in een geïntegreerd luchtruim voor bemand en onbemand luchtverkeer. Ondersteuning vanuit het Rijk met gerichte acties, bijvoorbeeld door aanwijzing als test-locatie voor BVLOS, kan deze innovaties een extra boost geven.

Uitgestelde besluitvorming

De Luchtvaartnota geeft aan dat regionale luchthavens een verkenning moeten doen in de voorbereiding op een nieuw Luchthavenbesluit. Dit geldt ook voor GAE. Op basis van deze verkenning beslist het Rijk over de verdere ontwikkeling van de regionale luchthavens (Groeiverdienmodel bladzijde 46 en 48). Welke overwegingen hierbij een rol spelen en welke rol het Rijk bij deze regionale verkenning heeft, is niet nader uitgewerkt. Ook wordt niet duidelijk welke uitgangssituatie als referentie wordt gehanteerd. Vanuit de éénsysteemgedachte verwachten wij regie van het Rijk voor de regionale verkenning van GAE als regionale luchthaven van nationale betekenis.

Specifiek Drenthe

De voorkeursbeslissing, die de basis vormt voor deze Luchtvaartnota, is samengesteld uit vier bouwstenen die zijn onderzocht in het PlanMER. Welke onderdelen uit die bouwstenen en wat dit betekent voor de verschillende regionale luchthavens, is niet uit de nota te herleiden. De nota geeft mede daarom nog onvoldoende inzicht in de toekomst van de regionale luchtvaart in Drenthe. Dit inzicht is nodig voor heldere besluitvorming over de ontwikkeling van GAE en de betrokkenheid van de regio op middellange en lange termijn.

De kaders voor de regionale verkenning, netwerkqualiteit, monitoring, toezicht en handhaving, natuur, kleine luchtvaart en lager luchtruim en de bescherming van de omgeving moeten nog worden uitgewerkt. De uitwerking van deze kaders is bepalend voor het perspectief van de regionale luchtvaart. Helderheid over de rol die de Rijksoverheid voor zichzelf ziet en hoe deze richting geeft voor andere betrokkenen zien wij graag concreter uitgewerkt. Daarbij verwachten wij in ieder geval betrokkenheid en regie vanuit het Rijk bij de regionale verkenning voor een nieuw Luchthavenbesluit, omdat GAE een luchthaven is van nationale betekenis.

Het participatietraject om te komen tot de Ontwerp-Luchtvaartnota is door ons ervaren als het delen van inhoudelijke informatie en het informeren over de voortgang van het traject. Welke regionale inbreng heeft bijgedragen aan (onderdelen van) de uitgewerkte voorkeursbeslissing in de Luchtvaartnota wordt niet duidelijk. Wij ervaren na de handreiking die vorig jaar is overhandigd wel een duidelijke verbetering in de onderlinge ambtelijke contacten. Ook voor het vervolg van het traject vragen we vooral tijdig geïnformeerd én betrokken te worden bij de nog nader uit te werken kaders.

Samengevat voor Drenthe

- De Luchtvaartnota leidt nog niet tot het optimaal benutten van de bestaande luchthavencapaciteit. Wij pleiten voor een éénluchthavensysteem met als voorwaarde een gelijk speelveld voor alle regionale luchthavens van nationale betekenis. In het kader van besluitvorming over de toekomst van GAE is duidelijkheid over de éénsysteemgedachte zeer urgent.
- De gezamenlijke impact van zowel de militaire als de burgerluchtvaart op de leefomgeving in Drenthe kan niet worden ingeschat, omdat de samenhang met de kaders voor het militair luchtverkeer ontbreekt.
- De activiteiten op GAE met drones, innovatie en duurzaamheid kunnen, met inzet en betrokkenheid vanuit het Rijk, voor Nederland nog meer waardevolle kennis en expertise genereren.
- Over de toekomst van regionale luchthavens wordt pas in een later stadium besloten, op basis van nieuwe Luchthavenbesluiten, waarvoor de beslissende kaders nog moeten worden uitgewerkt.

De Ontwerp-Luchtvaartnota geeft nu vooral globaal richting aan toekomstige besluitvorming over de luchtvaartsector en laat nog veel onzekerheid bestaan voor de leefomgeving en voor de regionale luchtvaart in Drenthe.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

■/coll.

Afschrift aan Provinciale Staten van Drenthe

Van: [redacted]@gae.nl> namens Schmeink, B (Bart) (GAE)
[redacted]@gae.nl>
Verzonden: maandag 18 mei 2020 16:51
Aan: [redacted]@provinciegroningen.nl'; Cees Bijl; [redacted]@assen.nl'; [redacted]@tynaarlo.nl'; I
CC: Schmeink, B (Bart) (GAE); [redacted]
Onderwerp: Zienswijze luchtvaartnota 2020

Geachte bestuurders,

Gelieve bijgevoegd aan te treffen een (concept) brief met als onderwerp de voortgang van de strategische heroriëntatie van Groningen Airport Eelde. Het uitbreken van de Corona-crisis zorgt er voor dat in dit traject op dit moment nog geen besluit van de aandeelhouders vraagt. Op basis van de ontwikkelde visie is echter wel een actieve lobby gestart, waarvoor een position paper is opgesteld. Daarnaast vraagt de onlangs verschenen ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 van ons om op korte termijn een zienswijze te ontwikkelen, waarvoor we tevens een actieve lobby starten. Ik verneem graag uw commentaar op deze concept stukken, en vraag u om ondersteuning van de lobby gebaseerd op dit position paper en deze zienswijze.

Met vriendelijke groet / Kind regards,
GRONINGEN AIRPORT EELDE NV

Bart Schmeink

T: +31(0)50 – [redacted]
M: +31(0)6-1 [redacted]
E: [redacted]@gae.nl
I: www.groningenairport.nl



 Machlaan 14a | 9761 TK Eelde | Nederland / The Netherlands

 Postbus 50 | 9765 ZH Paterswolde | Nederland / The Netherlands

Groningen Airport Eelde

Position paper inzake systeem van nationale luchthavens

Groningen Airport Eelde als onderdeel van een nationaal systeem van luchthavens

Groningen Airport Eelde (GAE) is een regionale luchthaven van nationale betekenis en van maatschappelijke en economische relevantie op zowel regionaal als nationaal niveau. GAE heeft ruimte voor groei, terwijl de grenzen aan veilige en duurzame benutting van luchthavencapaciteit op andere luchthavens inmiddels zichtbaar zijn.

GAE pleit er dan ook voor om vanuit één sterke regiefunctie en de gedachte van één geïntegreerd nationaal luchthavensysteem, de schaarse capaciteit op nationaal niveau zo efficiënt en verantwoord mogelijk in te zetten. Een visie op financiering van de kosten van het behoud van schaarse infrastructuur voor de toekomst zou onderdeel uit moeten maken van dit vraagstuk.

Amsterdam Airport Schiphol is de nationale hub-luchthaven van wereldformaat. De rol van regionale luchthavens dient complementair te zijn aan deze strategisch belangrijke functie. De rol van Groningen Airport Eelde als regionale luchthaven in het nationale systeem is dan ook vooral gelegen in het bedienen van de eigen markt: point-to-point commercieel handelsverkeer, gericht op de regionale behoefte. Zoals charter en low cost verkeer voor ongeveer 400.000 passagiers per jaar.

Luchtvaartmaatschappijen en reisorganisaties kunnen worden gestimuleerd om de regionale vraag meer regionaal te accommoderen. Dat verlaagt tegelijkertijd het aantal gereisde kilometers van het voor- en naverkeer tussen de regio en centraal gelegen luchthavens. Binnen het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde bevinden zich op maximaal 60 minuten reisafstand 4 miljoen passagiersbewegingen per jaar. Onder de juiste randvoorwaarden - waaronder openingstijden die toegespitst zijn op de rol in het systeem - is duurzame groei binnen het eigen verzorgingsgebied het preferente toekomstscenario.

Daarnaast wil Groningen Airport Eelde haar rol als de belangrijke nationale opleidingsluchthaven voor verkeersvliegers bestendigen en uitbouwen. Onder andere met groot lesverkeer; daarvoor biedt het luchtruim in Noord-Nederland de ruimte, terwijl die elders ontbreekt.

Daarnaast is de ambitie om andere luchthavens te ontlasten van general aviation en het benutten van beschikbare platformruimte voor de groei van luchtvaart gebonden bedrijvigheid.

Ten slotte wil Groningen Airport Eelde een bijdrage leveren aan duurzame ontwikkeling en innovatie, waaronder elektrisch vliegen en drones, en samen met regionale partners vormgeven aan de energietransitie van de sector.

Einde aan groei door ontstaan van schaarse capaciteit

De nationale luchtvaart in Nederland wordt al een tijd gekenmerkt door onzekerheid over de toekomst. De gevolgen van de Coronacrisis voor de luchtvaart zijn enorm. Gebrek aan visie leidt tot fundamentele belemmeringen in het herstel van deze belangrijke sector. Ook na de coronacrisis blijft nationale luchthavencapaciteit op termijn onder druk staan. Door concentratieproblematiek en de toename van maatschappelijke weerstand tegen verdere groei van met name de luchthavens van de Schiphol Groep (Schiphol, Rotterdam/Den Haag en Eindhoven) ontstaat maar zeer beperkt ruimte voor groei op deze luchthavens.

Het aanbod van luchthavencapaciteit loopt dus tegen haar grenzen aan. Tegelijkertijd blijft de vraag naar luchthavencapaciteit toenemen. IATA¹ verwacht in 2035 een verdubbeling van het wereldwijde aantal passagiers. Zelfs wanneer deze groei niet ongeremd doorzet, ontstaat op termijn onvermijdelijk schaarste. Dat vraagt een oplossing.

Amsterdam Airport Schiphol is een internationale hub van wereldbetekenis. Om die positie te blijven verzekeren, zouden andere nationale luchthavens deze positie moeten versterken door Schiphol te ontlasten van verkeer dat de primaire rol niet ondersteunt.

Naar één systeem van nationale luchthavens

In de visie van GAE zou de rol van regionale luchthavens complementair moeten zijn aan de strategische functie van Amsterdam Airport Schiphol. Dat is in het belang van de gehele luchtvaartmarkt: door regie op één systeem van nationale luchthavens en onderlinge afstemming van hun capaciteit ontstaat een symbiose tussen centrale en regionale luchthavens waarin schaarse capaciteit vanuit het oogpunt van veiligheid, duurzaamheid en de leefomgeving effectief en efficiënt kan worden gespreid over alle nationale luchthavens. Het geheel wordt daarmee groter dan de som der delen.

Met het dominante marktaandeel van de Schiphol Groep heeft marktwerking ongewenste neveneffecten: een concentratie van verkeer met bijbehorende gevolgen voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving, terwijl regionale luchthavens worstelen met hun bestaansrecht en financiering.

Vanuit een sterke en overkoepelende regie, gecombineerd met de inzet van regulerende en commerciële instrumenten binnen de uitgangspunten van een vrije-markt economie, kan een betere spreiding van verkeer worden bereikt. Door de overige markt vraag die niet bij de primaire rol van Amsterdam Airport Schiphol hoort, over te nemen worden regionale luchthavens in hun kracht gezet. Dit draagt voor alle luchthavens bij aan een veilige, efficiënte en evenredige benutting van de tien start- en landingsbanen binnen het systeem. De betere spreiding van verkeer leidt bovendien tot minder concentratie van de gevolgen voor de leefomgeving. Bovendien faciliteert regionale marktbediening duurzaam reizen omdat het voor- en naverkeer vanuit de regio naar de regionale luchthaven een kortere afstand aflegt dan vanuit de regio naar Schiphol.

Volgens GAE heeft een overkoepelende, slimme en integrale nationale regie daarom urgentie. Daarbij zouden de volgende uitgangspunten de basis van nationaal beleid moeten vormen:

- Verdeling van capaciteit en rollen om zowel de nationale hub-luchthaven als regionale luchthavens optimaal te benutten waarbij ze elkaars rol versterken;
- Verdeling van capaciteit gericht op efficiënte benutting van de maximale ruimte, deconcentratie vanuit het oogpunt van veiligheid en een meer evenwichtige belasting van de leefomgeving;
- Nationale regie op de (bekostiging van de) totale luchtvaartcapaciteit en –infrastructuur;
- De rol van de Rijksoverheid in het beschikbaar stellen van infrastructuur en faciliteren van bereikbaarheid in lijn met andere sectoren zoals energie en openbaar vervoer.

Noodzaak van centrale regie

Een integrale aanpak kan alleen plaatsvinden vanuit een stevige en geborgde centrale regierol. Er is momenteel geen formele systeemeigenaar; noch de Schiphol Group, noch de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) pakt die rol op. De Schiphol Groep zou met haar vrijwel alles omvattende marktaandeel bij uitstek de aangewezen systeemeigenaar zijn van de tien start- en landingsbanen in

¹ International Air Transport Association. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2016-10-18-02/>

het nationale systeem. Een alternatief is dat deze rol wordt ingevuld door de gezamenlijke groep van luchthavens van nationale betekenis, via bijvoorbeeld een coöperatie of branchevereniging.

Binnen zo een centraal geregisseerd luchthavensysteem kan niet alleen het optimale gebruik van de schaarse capaciteit en de financiering daarvan worden gecoördineerd, maar zou ook ruimte moeten bestaan voor een breder perspectief voor toekomstige ontwikkeling en haar maatschappelijke betekenis:

- Stimulatie van duurzame en technologische luchtvaartontwikkelingen;
- Ruimtelijke ordening-, geluid- en milieuruimte management;
- Landzijdige bereikbaarheid en multimodaliteit;
- Versterken vestigingsklimaat, mede door lucht- en landzijdige vastgoedontwikkeling;
- De door de Rijksoverheid gewenste spreiding van het inkomend toerisme over de regio's;
- Openingstijden en vergunningen, aangepast aan de rol van de luchthaven binnen het systeem;
- Inkoop, ontwikkeling en financiering van diensten op het gebied van onderhoud, veiligheid en beveiliging.

OPROEP

GAE roept er dan ook toe op om via overleg tussen het ministerie, de betrokken regio's, de Schiphol Group en de verschillende andere luchthavens te komen tot het geschetste, nationale systeem van centrale regie te komen.

De meest logische route is dat de Minister van I&W daarin het voortouw neemt.

Groningen Airport Eelde

- Zienswijze Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 (concept) -

Met de “Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050” wordt een toekomstvisie gepresenteerd voor een luchtvaartsector die als nooit tevoren kampt met een wankel bestaan. Een lange termijn belangenafweging tussen economische relevantie en verantwoorde groei lijkt vooral voor Randstedelijk gebied plaats te vinden, terwijl de capaciteit van regionale luchthavens de sleutel tot veilige en duurzame groei vormt. De maatschappelijke en economische gevolgen van de Corona-crisis voor de sector zijn zo groot, dat dit het juiste moment is om de in de luchtvaartnota voorgenomen regierol over alle luchthavens van nationale betekenis concreet te beleggen, en om deze luchthavens samen te laten werken in één nationaal systeem aan de toekomst van de luchtvaart, zodat de beschikbare luchthavencapaciteit optimaal benut kan worden.

Noodzaak tot concrete en centrale regievoering op één systeem van nationale luchthavens

De Luchtvaartnota stelt enerzijds dat het Rijk door middel van overleg meer regie wil voeren op regionale luchthavens terwijl anderzijds wordt gesteld dat het niet nodig of wenselijk is om regionale luchthavens in één holding samen te brengen. Wij pleiten er juist voor om ook de luchthavens Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport onder te brengen bij de Schiphol Group. Zonder de Schiphol Group, waar alle overige luchthavens van nationale betekenis reeds in zijn ondergebracht, als de concrete eigenaar van het systeem van luchthavens is het niet mogelijk sturing te geven aan dat systeem.

De uitgebreide netwerkfunctie van Amsterdam Airport Schiphol is belangrijk voor de nationale economie. Regionale luchthavens leveren een belangrijke bijdrage aan lokale bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en aan de regionale economie. Daarnaast zijn regionale luchthavens belangrijk voor veiligheid en duurzaamheid door een concentratie van vliegbewegingen en overlast tegen te gaan. Een strategie voor regionale luchthavens die complementair is aan de internationale hub Amsterdam Airport Schiphol is daarom een logische gevolgtrekking, die slechts vanuit een centrale aansturing is te realiseren.

Het continueren van de huidige tweedeling tussen de luchthavens van de Schiphol Group en de overige twee luchthavens in regionale handen is een gemiste kans om te komen tot een efficiënte en effectieve inzet van alle baancapaciteit in het kader van veiligheid en duurzaamheid. Door het vrijwel alles omvattende marktaandeel van de luchthavens van de Schiphol Group ontbreekt marktwerking en vindt concentratie van verkeer plaats. Juist de spreiding van verkeer door de capaciteit van regionale luchthavens beter te benutten komt tegemoet aan veiligheid en duurzaamheid. Anders dan centrale regie en tariefstelling met aansturing door de Schiphol Group, zijn er geen andere beschikbare instrumenten om invulling te geven aan één systeem van nationale luchthavens.

Waar de Luchtvaartnota aangeeft dat de Schiphol Group een zowel maatschappelijk als bedrijfsmatig karakter heeft, pleiten wij er voor om dat maatschappelijk karakter te benutten om de rol van systeemeigenaar voor alle nationale luchthavens te vervullen, en daarmee concreet invulling te geven aan de motie van 17 oktober 2019 van CDA en D66 in dit kader. De Corona-crisis maakt dat de noodzaak is ontstaan om dit systeem nu in te richten en van een concrete eigenaar te voorzien. De luchtvaartsector heeft naast duidelijkheid over het perspectief op lange termijn vooral behoefte aan regie op korte termijn.

Regionale exploitatie kan alleen met een gelijk speelveld en een bijdrage van het Rijk aan de kosten van infrastructuur en veiligheid

De Luchtvaartnota stelt dat het Rijk geen rol heeft in het financieel ondersteunen van luchthavens, maar tegelijkertijd erkent ze dat Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport afhankelijk zijn van de investeringen van regionale (voornamelijk Provinciale) aandeelhouders. Juist deze luchthavens buiten de Schiphol Group, hebben nog ruimte voor groei. Hoewel vertraagd door de Corona-crisis, kan een verkenning voor de toekomst niet tot een andere conclusie leiden dat voor de verwachte groei van de luchtvaart de schaarse capaciteit van alle Nederlandse luchthavens hard nodig is. Het behoud van de capaciteit van Groningen Airport Eelde is dan ook van groot belang, terwijl de regionale luchthavens het financieel moeilijk hebben en bestaande aandeelhouders een terugtrekkende houding aannemen als het gaat om financiële steun. Wij pleiten er daarom voor om in de financiering van luchthavens onderscheid te maken naar regionale en centrale verantwoordelijkheden.

Nationale luchthavens zijn onderdeel van de nationale openbare infrastructuur. De Luchtvaartnota koppelt het onderwerp van financiële steun specifiek aan de twee luchthavens buiten de Schiphol Group: Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Daarbij wordt voorbij gegaan aan bijvoorbeeld de indirecte steun aan Amsterdam Schiphol Airport door de steun aan KLM, en het commercieel gebruik door Eindhoven Airport van infrastructuur en veiligheid waarvoor het Ministerie van Defensie voornamelijk voor de kosten opdraait. Hierdoor is sprake van een ongelijk speelveld.

De regionale economische inbedding van een regionale luchthaven gaat hand in hand met een lokale verantwoordelijkheid voor de exploitatie. Dat laat niet onverlet dat er een verantwoordelijkheid is voor de centrale overheid. De Luchtvaartnota stelt duidelijk dat veiligheid in de luchtvaart een taak van het Rijk is. Grenscontrole van goederen en personen door respectievelijk Douane en Koninklijke Marechaussee worden net als de luchtverkeersleiding door de centrale overheid verzorgd, terwijl de kosten van veiligheid zoals brandweer en security op de exploitatie van de luchthaven drukken. Hetzelfde geldt voor de kosten van beheer- en instandhouding van een (veilige) infrastructuur: in lijn met het wegennet en het spoor zien wij daarvoor juist een rol voor de Rijksoverheid.

Als het Rijk in de luchtvaartnota stelt dat veiligheid van de luchtvaart haar verantwoordelijkheid is, dan dient ze deze verantwoordelijkheid financieel gezien ook daadwerkelijk te nemen. Door de exploitatie van regionale luchthavens te ontlasten van deze kosten die gemaakt worden in het algemeen belang, ontstaat een gezonde financiële basis voor regionale economische inbedding en om te kunnen (blijven) investeren in duurzaamheid en innovatie. De investeringen die moeten worden gedaan om te voldoen aan de uitgangspunten van uitstoot in 2030 zijn zonder steun van de centrale overheid, bijvoorbeeld met een duurzaamheidsfonds, niet op te brengen door Groningen Airport Eelde. De exploitatie kan deze kosten niet dragen en de concurrentiepositie ten opzichte van andere luchthavens in Europa, zoals van de Schiphol Group, zorgt ervoor dat deze kosten onmogelijk aan luchtvaartmaatschappijen kunnen worden doorbelast. Hetzelfde geldt voor de regie op en financiering van aanpassingen die luchthavens moeten doen aan installaties en processen in verband met het Corona-virus.

Wij stellen ons dan ook op het standpunt dat het de taak van de centrale overheid is om een gelijk speelveld voor de nationale luchthavens te creëren: of alle luchthavens onderdeel van de Schiphol Group of alle regionale luchthavens in regionale handen. Centrale financiering van de kosten van infrastructuur en veiligheid in het algemeen belang is voor dat laatste een randvoorwaarde.

Groningen Airport Eelde roept op tot een definitieve Luchtvaartnota met daarin:

- **een centrale regierol van de Schiphol Group voor één systeem van luchthavens,**
- **een complementaire strategie en gelijk speelveld voor regionale luchthavens,**
- **een bijdrage van het Rijk voor de kosten van infrastructuur en veiligheid.**