

## Hans Alders Keynotespeech at BARIN New Year Gathering 16 Jan. 2018 Hilton Schiphol

Ladies and gentlemen,

It's a great honour to be the 'Special Guest Keynote Speaker' at the 2018 BARIN New Year Gathering here in the Hilton at Amsterdam Airport Schiphol.

This may be a bit on the late side, but there is still time, so let me start by wishing you all the very best for 2018, both in terms of your personal lives and in terms of business.

Mr. Frank Allard has asked me to look ahead to the discussions of the Schiphol Environment Council's Advisory Board about the future of Schiphol. As chairman of the Council, I am able to address not only your company, but the other parties present as well. In light of that, I have chosen to continue in Dutch. I ask that you do not hold that against me.

1. Dank voor uitnodiging op deze bijeenkomst als voorzitter van de ORS het woord te mogen voeren in een rij van illustere voorgangers.

2. Het is ook wel een uitdaging want zoals bekend is er nogal een aantal onderwerpen waar de BARIN een uitgesproken en soms prikkelende opstelling heeft gekozen over zaken die bij de ORS op tafel liggen

3. Misschien is het goed de positie van de ORS nog eens te verduidelijken :

a) de ORS is een adviesorgaan t. b. v. de minister van I enW , kort gezegd : vraagt de minister geen advies dan is er geen rol voor de ORS

b) de minister bepaalt – al dan niet in afstemming met de Tweede Kamer - binnen welke kaders een gevraagd advies zich moet begeven; zij bepaalt de onderwerpen waarover en speelruimte waarbinnen een advies wordt uitgebracht

c) het is uiteindelijk de politiek die de besluiten neemt en niemand anders.

Het is nog niet zo heel erg lang geleden dat iedere discussie over de luchtvaart eindigde in de rechtszaal. Behoefte aan een beleid dat kan rekenen op draagvlak is

## Hans Alders Keynotespeech at BARIN New Year Gathering 16 Jan. 2018 Hilton Schiphol

een door de politiek geuite wens en indien er voor beleid draagvlak blijkt te zijn dan kent de politiek daar waarde aan toe. Hebben de partijen aan de Schiphol tafel invloed? Ja, zolang zij gezamenlijk optrekken.

4. Het Schiphol akkoord over het beleid tot 2020 is in 2008 tot stand gekomen.

Vastgesteld kan worden dat het akkoord niet in gehaald is door ontwikkelingen in de tijd. Destijds is uitgegaan van een vraagontwikkelig van 580.000 vliegbewegingen.

De huidige vraagontwikkeling blijft daarbij nog steeds achter. Het actuele debat kan niet versimpeld worden tot het feit dat het volumeplafond van 500.000

vliegbewegingen op Schiphol genaderd wordt. Het gaat uiteindelijk om een selectieve benutting van de capaciteit in Nederland. Vastgesteld kan nu reeds worden dat op verschillende tijdstippen op de dag er geen restcapaciteit op Schiphol meer beschikbaar is. Een verdere ontwikkkeling van het volume is daarvoor geen oplossing. Een verhoging van het volumeplafond betekent nog niet een verhoging van de piekura capaciteit. Er is al heel vaak geroepen om een verhoging van de piekura capaciteit en dat is tot nu toe gelukt en dan resteert er maar een oplossing: de spaarzame capaciteit selectief benutten.

Het akkoord werkt ook vandaag nog en het is een gouden greep van de politiek geweest om de partijen die verantwoordelijk zijn voor het akkoord ook zelf te belasten met de uitvoering daarvan. Problemen die daarbij zijn ontstaan vormen dan ook een probleem van de partijen zelf.

5. We naderen 2020 en het wordt derhalve tijd om vooruit te kijken. Er ligt nu de volgende adviesaanvraag op tafel : de ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn, de periode 2020-2030, advies over het afstemmen van R.O. op de verkeersroutes in de lucht en zo mogelijk inzichten over de lange termijn

ontwikkeling, de periode na 2030.

6. De minister heeft vorige week maandag bij haar bezoek aan de ORS nog eens benadrukt dat zij veel waarde toekent aan het advies van de ORS. Zij deed een beroep op de kennis, ervaring en kunde van het CvA om met een gedragen en goed advies te komen, omdat het een illusie is te menen dat een ingewikkeld en gevoelig onderwerp als de ontwikkeling van de luchtvaart alleen vanuit Den Haag succesvol kan worden aangepakt.

7. Ik geloof dat de minister dit goed ziet : de ervaring van de afgelopen 10 jaar leert dat vraagstukken over de Nederlandse luchtvaart complex zijn en de inzet van velen vragen en vooral de bereidheid om rekening te houden met elkaars belangen om een acceptabele oplossing te bereiken.

8. Simpele oplossingen zijn er niet, daar zijn de belangen te groot en soms ook te tegenstrijdig voor. Net zo min als de roep om nu maar eens te stoppen met de groei van Schiphol is de stelling dat in het belang van de economie Schiphol de ruimte moet krijgen erg vruchtbaar. We moeten ons realiseren dat het akkoord uit 2008 een groei mogelijk heeft gemaakt van 100.000 vliegbewegingen. Ja het is waar dat er ook winst is geboekt op het terrein van hinderbeperking. Winst die echter gebruikt is om de groei met 100.000 vliegbewegingen mogelijk te maken. We spreken over communicerende vaten.

In dit licht is ook de ruimtelijke inpassing van groot belang. De luchtvaart heeft grote effecten op de omgeving waarmee in het ruimtelijke beleid rekening moet worden gehouden. Omgekeerd is het ruimtelijke beleid van de gemeenten en provincie van groot belang voor de luchtvaart. Indien we onvoldoende met elkaar rekening houden dan levert dat over en weer beperkingen op. Een oproep derhalve om het ambacht

van de ruimtelijke ordening gezamenlijk ter hand te nemen.

9. Partijen zullen zich moeten verdiepen in elkaars belangen om tot een acceptabel compromis te komen: een balans tussen economische ontwikkeling en leefbaarheid. En zo leert ook die ervaring; als dat lukt is de invloed van een ORS advies niet gering.

10. Als ik zo vrij mag zijn maak ik van deze gelegenheid graag gebruik om een aantal punten onder uw aandacht als luchtvaartpartijen te brengen :

a) Zeker de luchtvaart is van een groot economisch belang voor Nederland maar dat geldt in het bijzonder voor de intercontinentale verbindingen die via de hub op Schiphol kunnen worden gerealiseerd.

b) Omwonenden zijn bereid de overlast van dit type verkeer binnen zekere grenzen te accepteren

c) Groei van het luchtverkeer op Schiphol zal dus met name in dit type verkeer plaatsvinden

d) Het scheppen van een alternatieve luchthaven in Lelystad en de groei van Eindhoven voor ander verkeer is bewust en met overtuiging gekozen

Er zullen onder u vast mensen zijn die de ontwikkelingen met de luchthaven Lelystad zien als een versterking van hun eigen opvatting dat Lelystad er niet moet komen.

Ik moet die mensen er toch op wijzen dat als wat daar gebeurt de toon gaat zetten voor het luchtvaart debat in dit land het er niet best uitziet voor de ontwikkeling van de luchtvaart.

Als mensen in de 40 Lden zone klachten over geluidshinder gehonoreerd krijgen dan kan ook Schiphol iedere groei vergeten. Dan komt er niet alleen geen Lelystad maar stopt de ontwikkeling van Schiphol ook. ‘

e) Het zou verstandig zijn als de sector zelf zich van deze mogelijkheid – ontwikkeling van luchtvaartcapaciteit en het selectieve gebruik daarvan - meer bewust wordt en de geboden kans in onderling overleg met de luchthaven tot een succes maakt. Zonder overdrijving kan worden gezegd dat het selectief gebruik een *conditio sine qua non* is voor een toekomstig akkoord en dat zou meer mogen doorklinken in de inbreng van de luchtvaartsector.

f) Niet alleen hinder zal de komende tijd de agenda beïnvloeden; alom wordt de roep luider dat ook de luchtvaart sector zich bewust wordt van haar bijdrage aan de klimaatproblemen en zich bewust wordt dat de weg naar alsmaar meer en goedkopere vluchten zijn langste tijd heeft gehad. Een verwijzing naar maatregelen in de marge van dit probleem of de verwijzing naar de internationale context waarin dit probleem moet worden opgelost zal niet meer toereikend zijn is mijn stellige overtuiging.

Zeker Nederland kan dit probleem niet alleen oplossen maar een aanzet geven tot een beheerste groei zou een blijk kunnen zijn van de verantwoordelijkheid die de sector op dit gebied voelt.

11) Is er alleen plaats voor zorgelijke opmerkingen ? Neen zeker niet. Ik meen dat u de afgelopen 10 jaar heeft laten zien dat ondanks economisch moeilijke tijden de luchtvaart in Nederland een krachtige speler is die met een kleine thuismarkt een ongekend aantal bestemmingen bedient. En u heeft dat gedaan in harmonie met uw omgeving. Ik hoop dat we dat beeld de komende 10 jaar weer zullen mogen zien. En dat de luchtvaartsector met overtuiging kan zeggen: aan ons heeft het niet gelegen!  
Thank you for your attention.