

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Directie Participatie

T.a.v. NRD Luchtvaartnota

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Bloemendaal/Schiphol, 15 april 2019

Betreft: BARIN-zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau PlanMER
Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte dames en heren,

Met referte aan uw schrijven d.d. 19 maart jl. doen wij u hierbij desgevraagd de BARIN-zienswijze toekomen betreffende de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het PlanMER voor de Luchtvaartnota 2020-2050.

Graag gaan we op een aantal zaken in:

- Huidig convenant
- Reikwijdte en Detailniveau
- Denkrichtingen
- Procesgang_

Huidig convenant:

- Uitgangspunt voor de Luchtvaartnota 2020-2050 moet onzes inziens gebaseerd zijn op de afspraken welke het Rijk met de Sector en de omgeving heeft gemaakt. Deze afspraken worden nu wel genoemd maar zijn niet leidend in de voorliggende NRD.

- Het Ministerie van I&W heeft Schiphol opgedragen een MER uit te laten voeren welke als basis dient voor de 50/50 afspraak; onze insteek is dat we deze MER dan ook daadwerkelijk gebruiken om aan die afspraak invulling te geven.
- In het convenant hinderbeperking 2008 heeft het Ministerie duidelijke afspraken gemaakt om de begrenzing tot en met 2020, alsmede de 50/50 in het Luchthavenverkeer besluit op te nemen.
- De afspraken in het huidige Regeerakkoord 2017-2021, waarin o.a. de 50/50 afspraak is vastgelegd moet geborgd worden.
- Het is in ieders belang dat bestaande afspraken nagekomen worden; dit komt het imago van een betrouwbare overheid ten goede.
- Immers, op een immer veranderend (politiek) landschap met wisselende posities kan geen lange-termijn visie gebouwd worden. Daarbij is het van groot belang dat de luchtvaartmaatschappijen toekomstperspectief hebben zodat ze kunnen investeren in vloot, netwerk en infrastructuur.

Reikwijdte en Detailniveau:

Hoewel we onderschrijven dat een zorgvuldig proces bijdraagt aan het creëren van draagvlak voor de uiteenlopende standpunten, staan wij op het standpunt dat deze NRD met minder 'Reikwijdte' en een anders ingevuld 'Detailniveau' toe zou kunnen.

- De relatie met andere plannen zoals NOVI en Mobiliteitsagenda raken de discussie natuurlijk wel, maar de NRD zou veel meer moeten focussen op de luchtvaart zelf:

- Het benoemen van belangrijkheid voor onze economie en welvaart/welzijn; de bereikbaarheid van ons land voor buitenlandse bezoekers, maar ook de bereikbaarheid van de wereld voor burgers en bedrijven.
- Er zou meer aandacht moeten zijn voor het internationale speelveld waarin de luchtvaart acteert.
- Om de *“luchtvaart fit for the future te maken”* (pag. 9) is het vooral nodig beleidskaders te scheppen waarin de luchtvaart haar ondersteunende rol voor economie en welvaart waar kan maken. Heldere keuzes ten faveure van deze onmisbare schakel in de mobiliteitsketen horen daarbij.
- Er zou ook meer technische kennis opgehaald moeten worden om de zeer innovatieve kracht van de luchtvaart leidend te laten zijn bij de toekomstige beleidskeuzes.
- Het ‘Detailniveau’ zou meer focus moeten leggen op de luchtvaart zelf, haar trends en ontwikkelingen.

Denkrichtingen:

- Veiligheid is rand-voorwaardelijk en zou geen punt van discussie moeten zijn. Bij alles wat alle stakeholders doen, moet veiligheid op nummer één staan. De luchtvaartsector weet als geen ander dat wanneer zij niet op de meest veilige manier zou opereren, zij geen bestaansrecht zou hebben.
- De overige 3 denkrichtingen ‘leefomgeving’, ‘klimaat’ en ‘economie’ zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en kunnen niet als afzonderlijke denkrichtingen bestudeerd worden.

- Voor een groot aantal mensen (in diverse leeftijdscategorieën en sociale niveaus) is de toegang tot reizen per vliegtuig een belangrijk deel van hun welzijnsbeleving; Volgens een studie van Motivaction in oktober 2018 blijkt dat *“Een ruime meerderheid van de Nederlanders staat over het algemeen positief tegenover de luchtvaart in Nederland (82% is positief, 11% is negatief, 7% weet het niet)”*.
- Juist op het thema ‘Klimaat’ moet er meer worden aangehaakt bij internationale initiatieven zoals ETS en CORSIA en voortgang gemaakt worden bijvoorbeeld van een Single European Sky.
- Daarnaast is het van belang te onderkennen dat ‘het milieu’ niet stopt aan de grens en dat we in internationale samenwerking en dito afspraken de luchtvaarttoekomst vorm moeten geven, binnen een gelijk speelveld.
- De luchtvaart heeft in de afgelopen decennia bewezen een zeer innovatieve sector te zijn en de ontwikkelingen op het gebied van alternatieve brandstoffen, elektrificatie van vlieg- en grondoperaties zou veel meer betrokken moeten worden in deze NRD. Zo ook het op 3 oktober jl. gelanceerde actieplan “Slim en Duurzaam” Luchtvaart Nederland.
- Luchtvaart kan zo ook een voorbeeldfunctie krijgen voor andere sectoren.
Op het thema ‘Economie’ mag niet voorbijgegaan worden aan het feit dat de luchtvaart in Nederland in een mondiaal concurrentieveld acteert. Werkgelegenheid en een positieve bijdrage aan het BBP kent geen garanties; de mogelijkheden om internationaal te kunnen concurreren dienen in beleidskaders door de overheid te worden gefaciliteerd.

Procesgang:

- Het is van essentieel belang dat alle afwegingen voor het tijdig opleveren van de Luchtvaartnota 2020-2050 voor het einde van dit jaar geborgd is.
- We spreken onze zorg uit voor het ontbreken van de intentie om tijdig technische kennis te vergaren ten aanzien van de ontwikkeling van de verduurzaming van de luchtvaart in het komende decennium.
- Het ontbreken van een helder toekomstperspectief voor de luchtvaartsector kan zeer drastische gevolgen hebben. De luchtvaartsector bij uitstek heeft een investeringsagenda die zeer lang-cyclisch van aard is. Daarnaast zijn de investeringen in nieuwe vliegtuigen en technologie zeer omvangrijk en moeten heldere beleidskeuzes van overheidswege helpen bij het maken van de juiste investeringsafwegingen.
- *“Een adaptieve aanpak van het uitwerken van de Luchtvaartnota, ook na de periode van opstellen”* (pag. 6), brengt grote onzekerheden met zich mee. Elk welwillend bedrijf kan zich geen miljardeninvesteringen permitteren zonder concrete toezeggingen over het geboden toekomstperspectief. Ondernemen betekent investeren en investeren betekent risico's nemen, maar dat moeten dan wel verantwoorde risico's zijn.
- Het is van het grootste belang het proces pragmatisch in te richten en daarbij de deadlines voor het opleveren van de Luchtvaartnota te waarborgen zodat we niet het risico lopen duurzaamheidsinitiatieven in de kiem te smoren door gebrek aan toekomstperspectief.



Tot slot willen wij graag opmerken dat BARIN een actief deelnemer is in de Klankbordgroep en dat de bijeenkomsten gewaardeerd worden.

Wij zouden echter graag meer focus op inhoudelijke discussies over de toekomst van de luchtvaart zien en minder over de procesgang.

Een pragmatische aanpak van de discussies/thematiek heeft onze voorkeur.

Met vriendelijke groet,



namens deze

Frank T.J.M Allard
Chairman

c.c. Leden van de BARIN.