

Aan:
de dames G.J. Dijkers en T. Potharst

(i.a.a. de overige Statenleden)

Assen, 15 december 2020
Ons kenmerk 51/5.16/2020002520
Behandeld door de heer G.C. van Geffen (0592) 36 55 80
Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen ex artikel 41 Reglement van orde
over luchtruimherziening en toekomstscenario's Groningen Airport Eelde (GAE)

Geachte dames Dijkers en Potharst,

In uw brief van 4 december 2020 stelde u een aantal vragen over de luchtruim-herziening en de toekomstscenario's GAE. Deze vragen beantwoorden wij als volgt.

Vraag 1

Wij hebben zorgen over hoe onze burgers tijdig geïnformeerd worden en hoe ze hun inbreng kunnen geven over deze onderwerpen. U geeft in uw brief van 10 november aan dat er in januari opnieuw een informatiebijeenkomst komt van het ministerie van I & W over de luchtruimherziening en luchtvaartnota. Is die bijeenkomst openbaar/online te volgen?

Antwoord 1

Het gaat om een informatiebijeenkomst van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) aan leden van Provinciale Staten. Vanuit het ministerie is er geen bezwaar tegen dat deze bijeenkomst online te volgen is. Als de overige fracties in Provinciale Staten er geen bezwaar tegen hebben, kunnen wij deze bijeenkomst net als commissie- en statenvergaderingen via internet uitzenden.

Vraag 2

Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Zie antwoord 1.



Vraag 3

Binnenkort wordt een concept voorkeursbeslissing en het Plan-MER voor de luchtruimherziening ter inzage gelegd en kunnen er zienswijzen worden ingediend. Bent u voornemens om de Drentse zienswijze eerst met PS te bespreken voordat deze wordt ingediend?

Antwoord 3

Nee, dit is helaas niet mogelijk.

Vraag 4

Zo nee waarom niet?

Antwoord 4

Het is procedureel en praktisch niet mogelijk om binnen de wettelijke inzage termijn van zes weken kennis te nemen van de inhoud, daarop inhoudelijk te reageren, in ons college af te stemmen en vervolgens te agenderen voor Provinciale Staten.

Eventuele punten die Provinciale Staten rechtstreeks meegeven, nemen wij mee in de zienswijze op eenzelfde manier als bij de zienswijze op de ontwerp-Luchtvaartnota is gedaan. De ingediende zienswijze zullen wij u toesturen.

Daarnaast staat het u als fracties, net als ieder ander, uiteraard vrij om een eigen zienswijze in te dienen binnen de wettelijke termijn, los van de door ons namens de provincie ingediende zienswijze.

Vraag 5

Op 23-11-2020 heeft u de reactie op de Drentse zienswijze op de luchtvaartnota ontvangen. Kunt u puntsgewijs weergeven wat de reactie van de minister was op de Drentse zienswijze en wat de gevolgen zijn voor Groningen Airport Eelde (GAE)?

Antwoord 5

Voor de reactie van het Ministerie van I&W op onze zienswijze verwijzen wij u naar de bijlagen:

- 1. Relevante paragrafen uit de Nota van Antwoord*
- 2. Inhoudelijke tekst reactie I&W op zienswijze*

Vraag 6

Graag een berekening van de jaarlijkse financiële gevolgen voor de aandeelhouders omdat de minister heeft aangegeven dat structurele rijksbijdragen niet passen binnen het luchtvaartbeleid.

Antwoord 6

Deze berekening kunnen wij u op dit moment niet geven. In de gesprekken die wij met de minister en de luchtvaartsector voeren, gaan wij ervan uit dat er, in welke vorm dan ook, een bijdrage komt voor een realistisch verdienmodel voor GAE.

Vraag 7

De private aandeelhouder Oranjewoud heeft voor 1 euro 26 procent van de aandelen verworven en meerdere malen aangegeven zelf geen investeringen te willen doen. Vindt u dat deze aandeelhouder naar rato moet bijdragen aan de financiële gevolgen van de verschillende toekomstscenario's?

Antwoord 7

FB Oranjewoud Participaties heeft direct bij aanvang aangegeven dat zij "bedrijfsmatige kennis en kunde voor Groningen Airport Eelde" wil inbrengen en daarbij aangegeven dat zij niet financieel meedoet aan de investeringsplannen. Dit is ook uitdrukkelijk overeengekomen bij de overname van de aandelen van de gemeente Groningen. Zij heeft echter wel aangegeven te willen investeren in initiatieven op en rondom de luchthaven. Dit kan indirect de exploitatie van GAE ondersteunen.

Vraag 8

Zo ja, gaat u namens Drenthe eisen dat Oranjewoud naar rato bijdraagt aan de financiële consequenties van de verschillende scenario's op de aandeelhoudersvergadering van 10 december aanstaande?

Antwoord 8

Nee.

Vraag 9

Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Dit is niet aan de orde in deze aandeelhoudersvergadering.

Vraag 10

In een bijpraatsessie werd mede gedeeld dat de aandelen van de gemeente Assen voorlopig bij de aandeelhouder Oranjewoud worden 'geparkeerd'. Kunt u uitleggen wat daarmee wordt bedoeld?

Antwoord 10

In de bijpraatsessie met de voorzitters van de Statenfracties is onder andere het aanbod dat FB Oranjewoud Participaties in een bestuurlijk overleg heeft gedaan als één van de opties aangegeven. Het idee is dat, in afwachting van besluitvorming bij de verschillende overheden, eerst de aangeboden aandelen tijdelijk bij FB Oranjewoud Participaties worden ondergebracht. Dit omdat er een statutaire deadline gaat lopen op het moment dat aandelen officieel aangeboden gaan worden en voor die tijd een zorgvuldig besluitvormingsproces bij de aandeelhouders niet afgerond kan zijn. FB Oranjewoud Participaties heeft aangeboden tijdelijk de aandelen te willen overnemen en deze op een later moment onder dezelfde voorwaarden te willen doorleveren wanneer de bestaande aandeelhouders dat wensen, zodat op een zorgvuldige manier besluitvorming kan plaatsvinden en tussentijds de aandelenverhoudingen en het belang van de verschillende overheden gelijk blijven.

Vraag 11

Indien Oranjewoud de aandelen van Assen verwerft betekent dit dan ook dat Oranjewoud overdrachtsbelasting moet betalen over de waarde in het economische verkeer van de onroerende zaken?

Antwoord 11

Nee.

Vraag 12

Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

Er wordt alleen overdrachtsbelasting betaald over onroerend goed en bij aandelenovernames in onroerendezaakrechtspersonen.

Vraag 13

Zo ja, over hoeveel belasting hebben we het dan en wat is de waarde van de onroerende zaken in het economisch verkeer?

Antwoord 13

Zoals bij vraag 11 is aangegeven, hoeft er geen belasting betaald te worden. Op de waarde van de onroerende zaken in het economisch verkeer hebben wij geen direct zicht. Een indicatie staat in het rapport van de Rebelgroep over de economische en financiële gevolgen van sluiting. Dit rapport maakt als bijlage integraal deel uit van het document 'Visie, strategie en toekomst Groningen Airport Eelde', waarover u beschikt. De Rebelgroep komt tot de conclusie dat sluiting € 37,7 miljoen gaat kosten en de opbrengst van de grond wordt op € 12 miljoen geschat.

Vraag 14

Kunt u deze vragen beantwoorden voor de commissievergadering van 9 december aanstaande?

Antwoord 14

Nee, daarvoor was de tijd helaas te kort.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

Bijlagen:

1. Relevante paragrafen uit de Nota van Antwoord
2. Inhoudelijke tekst reactie I&W op zienswijze

Op 20 november 2020 is de definitieve Luchtvaartnota 2020-2050 gelijktijdig met de Nota van Antwoord (NvA) door het kabinet vastgesteld. In de NvA is een reactie gegeven op alle 434 ingediende zienswijzen. Dit is deels gedaan door de verwijzen naar algemene gemeenschappelijke thema's en deels specifiek per luchthaven.

Inhoud zienswijze provincie Drenthe

Onze zienswijze bestond uit een deel gezamenlijk ingebracht met alle provincies, en een deel met één of meerdere andere provincies. Het ging daarbij om de volgende thema's:

Thema's ingebracht gezamenlijk met alle provincies

- Woon- en leefomgeving
- Evaluatie RBML
- Eén nationaal luchthavensysteem

Thema ingebracht met provincies Groningen en Limburg

- Optimaal benutten van luchthavencapaciteit én een gelijk speelveld
-

Thema ingebracht met provincies Groningen en Fryslân

- Samenhang met militair vliegverkeer ontbreekt

Thema's ingebracht met provincie Groningen

- Drones, innovatie en duurzaamheid (DroneHub GAE)
- Uitgestelde besluitvorming (over Luchthavenbesluit GAE)

Eigen Drentse thema's

- Onvoldoende inzicht in de toekomst van de regionale luchtvaart in Drenthe door ontbreken van kaders voor de regionale verkenning, netwerkqualiteit, monitoring, toezicht en handhaving, natuur, kleine luchtvaart en lager luchtruim en de bescherming van de omgeving

De hoofdthema's voor Drenthe samengevat

- 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 reactie van het ministerie van I&W op onze zienswijze bestaat uit een verwijzing naar de diverse paragrafen in de Nota van Antwoord, die tegelijkertijd met de Luchtvaartnota is vastgesteld door de ministerraad.

De hiernavolgende tekst is een overzicht van de **letterlijke tekst** uit de Nota van Antwoord, waarnaar in de reactie op onze zienswijze door het ministerie wordt verwezen (zijnde de paragraafnummers 1.3; 12.5; 7.4; 7.6; 8.2; 9.2).

1.3 Militaire luchtvaart

De Luchtvaartnota gaat specifiek over de doelen en plannen voor de civiele luchtvaart, en dus niet over de militaire luchtvaart. Over dit uitgangspunt zijn diverse zienswijzen ingediend. Samenvatting zienswijzen Indiërs vragen waarom de militaire luchtvaart niet is meegenomen in de Luchtvaartnota en het plan-MER. Sommigen vinden dat het hierdoor onmogelijk is om het totale effect van de luchtvaart te beoordelen. Met name de impact op de leefomgeving kan volgens sommige indianers niet worden gescheiden in burgerluchtvaart en militaire luchtvaart. Indiërs vinden het onduidelijk hoe geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen (bijvoorbeeld stikstof) door militair vliegverkeer worden meegewogen. En er wordt bijvoorbeeld gewezen op de overlast van Awacs en de F-35, de vliegbases Eindhoven, De Peel, Volkel en Leeuwarden en op militaire vliegtuigen boven de Waddenzee, een Natura-2000 gebied.

Kabinetsreactie

De Luchtvaartnota gaat primair over de civiele luchtvaart. De Luchtvaartnota schetst alleen enkele beleidsmatige kaders voor de luchtruimherziening (zie hoofdstuk 6.5). Militaire en civiele luchtvaart worden in het beleid gescheiden vanwege de grondwettelijke taak van Defensie. De militaire luchtvaart kent andere opgaven dan de civiele luchtvaart. Een voorbeeld is het op peil houden van de geoefendheid en operationele status, en daarmee de gereedstelling van de Koninklijke Luchtmacht. De belangen voor civiele en militaire luchtvaart komen bij elkaar in de integrale herziening van het Nederlandse luchtruim. Daar worden de belangen in samenhang bekeken. Net als voor de civiele luchthavens geldt ook voor militaire luchthavens dat er een wettelijk kader geldt (de Wet Luchtvaart en de Luchtvaartwet, tenzij dit anders is bepaald). Dit betekent voor wat betreft milieugevolgen bijvoorbeeld dat bij de totstandkoming van Luchthavenbesluiten op grond van de Wet milieubeheer moet worden bezien of een m.e.r. uitgevoerd moet worden. Het kabinet zet in op één geïntegreerd civiel-militaire luchtverkeersleiding binnen de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Streefdatum voor realisatie is 2023. Dit is aangegeven in hoofdstuk 8.3.1 van de Luchtvaartnota.

Wijziging in de Luchtvaartnota

In de Luchtvaartnota is in paragraaf 1.6.2 de relatie met militaire luchtvaart verder verduidelijkt.

7.4 Regionale luchthavens in samenhang

Het Rijk wil meer regie voeren op regionale luchthavens, zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden. De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn.

Samenvatting zienswijzen

Veel zienswijzen gaan over de samenwerking tussen luchthavens en vragen om een verduidelijking van de Rijksregierol. Sommige indianers pleiten voor een meer sturende vorm van luchthavensamenwerking vanuit het Rijk, waarbij nationale en regionale betekenis worden afgewogen. Indiërs geven aan dat Nederland te klein is voor het bestaan van regionale luchthavens. Daarbij

wordt gepleit om de luchthavens van nationaal belang samen te brengen in een holding of ten minste te onderzoeken of dat meerwaarde heeft. Sommigen suggereren daarbij dat Schiphol en haar ruimtelijk beslag door betere benutting van de capaciteit van andere luchthavens luchthavencapaciteit kleiner zou kunnen worden. Andere indieners willen juist dat de regionale luchthavens een nog meer regionale functie krijgen en maken bezwaar tegen het meer benutten van capaciteit van luchthavens vanuit het perspectief van nationale schaarste. Ook zijn er indieners die het voornemen van het Rijk om de luchthavensamenwerking te versterken, onderschrijven. Zij vinden dat het verstandig is om te kijken naar de omgeving waarin de luchthaven gesitueerd is. Specifieke nationale (niche-) taken passen daarbij (zoals opleidingen of droneverkeer). Ook wordt gevraagd om regionale partijen en omwonenden te betrekken bij de verder uitwerking van de kabinetsplannen. De vraag daarbij is of de CRO (Commissie Regionaal Overleg) het juiste gremium daarvoor is. De zienswijzen over de luchthavensamenwerking worden vaak gekoppeld aan specifieke zorgen rondom een van de regionale luchthavens van nationale betekenis. Hieronder is een schets gegeven van de strekking per luchthaven van de binnengekomen zienswijzen.

Groningen Airport Eelde

Sommige indieners pleiten om de verantwoordelijkheid voor deze luchthavens te leggen bij de aandeelhouders en willen dat het Rijk geen grotere rol op zich neemt dan vergunningverlener. Daarbij wordt naar voren gebracht dat de provincies zich niet houden aan de Europese regels voor staatssteun en financiële injecties niet notificeren bij de Europese Commissie. Dit zou alsnog moeten gebeuren. Andere indieners benadrukken juist dat de velden Eelde en Maastricht achtergesteld zijn omdat zij geen onderdeel uitmaken van de Royal Schiphol Group of een gezamenlijke holding. Daarmee wordt met twee maten gemeten. Daarom pleiten zij voor een centrale regierol voor de Schiphol Group. Ook pleit een indiener voor een bijdrage van het Rijk aan beheer en instandhouding van de infrastructuur, veiligheid en duurzaamheid. Verder wordt aangegeven dat Groningen Airport Eelde een belangrijke rol speelt bij lesvluchten.

Kabinetsreactie

Het kabinet ziet voor de luchthavens van nationale betekenis enerzijds de opgave dat ze meer met elkaar moeten samenwerken om elkaars functies, rollen en specialisaties te kunnen benutten. Het voortouw hiervoor ligt bij de luchthavens. Het kabinet wil deze samenwerking faciliteren en mede mogelijk maken. Anderzijds geldt dat de ontwikkeling van deze luchthavens moet plaatsvinden in de regio waarin ze liggen. Daarom is in de Luchtvaartnota ook opgenomen dat er per luchthaven een regionale verkenning dient te komen om tot een ontwikkelingsperspectief voor die luchthavens te komen. Dit biedt ruimte voor maatwerk en dit is in de definitieve Luchtvaartnota onderstreept. In die verkenning dient aandacht te zijn voor zaken als impact op de omgeving (zoals nachtvluchten), meerwaarde voor de regio, al dan niet groeiperspectief voor de luchthaven en de nationale betekenis. Op basis van de uitkomsten van de verkenningen en het opgestelde ontwikkelperspectief zal het kabinet een beoordeling doen en zaken vastleggen in luchthavenbesluiten. Het kabinet ziet geen (juridische) mogelijkheden voor het verdelen van verkeer in Nederland, behalve voor de luchthavens Schiphol en Lelystad. Het staat de luchthavens, als marktpartijen, vrij om initiatief te nemen en te verkennen of ze activiteiten bedrijfsmatig willen samenbrengen. Het kabinet vindt het niet zijn rol om dit te bevorderen. Het kabinet ziet luchthavens daarnaast als zelfstandige ondernemingen die zelf verantwoordelijk zijn voor de bekostiging van hun activiteiten. Structurele rijksbijdragen zijn derhalve niet aan de orde.

12. Zienswijzen die betrekking hebben op een specifieke luchthaven

12.5 Groningen Airport Eelde (GAE)

Samenvatting zienswijzen

Vanwege zorgen over klimaatverandering vinden indieners dat de luchtvaart moet krimpen. Zij verzoeken als eerste stap naar krimp de luchthaven Groningen Airport Eelde te sluiten. Deze sluiting maakt bovendien een einde aan een praktijk van staatssteun, die in strijd is met Europese regelgeving. En sluiting betekent beëindiging van overlast voor mens en natuur in de omgeving. Diverse indieners missen aandacht voor vliegopleidingen in de Luchtvaartnota. Er wordt aan voorbij gegaan dat vliegscholen voor erg veel overlast zorgen in de dorpen rond de luchthaven: Yde, Donderen, Eelde, Paterswolde, Vries, Midlaren, Noordlaren, Glimmen, Onnen en Haren. De overlast voor inwoners, de toeristische sector en voor de Natura 2000 gebieden Drentse Aa en Fochteloërveen, staat in geen verhouding tot de betekenis van deze scholen. Volgens de indieners verstoren zij dit Habitatrictlijngebied met levend hoogveen, tevens Vogelrichtlijngebied waar de laatste jaren kraanvogels succesvol hebben gebroed. Volgens indieners is de pilotenmarkt bij uitstek een internationale markt. Daarom is de instandhouding van vliegopleidingen geen taak voor het Rijk en er is evenmin een noodzaak deze activiteiten in Eelde te behouden. En er is al helemaal geen reden een particuliere vliegschool met overheidsgeld in stand te houden, zoals nu gebeurt. Enkele indieners vragen om regie van het Rijk op de regionale verkenning naar GAE als regionale luchthaven van nationale betekenis. De provincie pleit ervoor GAE niet alleen als luchthaven te bekijken, maar ook als testcentrum voor mobiliteitsinnovatie en energietransitie, zoals waterstof, automatisch rijdende trein, drones en in de toekomst hyperloop. Een indiener pleit ervoor om in een nieuw luchthavenbesluit de gebruiksmogelijkheden en openingstijden van de luchthaven te verruimen in het kader van een gezonde exploitatie. Indieners uit Drenthe vinden dat er nog onvoldoende inzicht is in de toekomst van de regionale luchtvaart in Drenthe. Dit inzicht is volgens hen nodig voor heldere besluitvorming over de ontwikkeling van GAE en de betrokkenheid van de regio op middellange en lange termijn. De indieners stellen dat de kaders in de Luchtvaartnota, die ook bepalend zijn voor het perspectief van de regionale luchtvaart, nog onvoldoende zijn uitgewerkt. Medeoverheden geven aan hierbij onvoldoende betrokken te worden. Een indiener stelt de vraag of de bestemming luchthaven een Rijks- of een gemeentelijke aangelegenheid is. Stel dat de exploitatie van de luchthaven niet langer te bekostigen is en dat de luchthaven failliet gaat of de aandeelhouders besluiten te stoppen met de luchthaven én er is na de geleverde inspanningsverplichting geen opvolgende exploitant. Kan de Minister dan de bestemming luchthaven handhaven, ook als de gemeente Tynaarlo het bestemmingplan zou willen veranderen opdat andere ontwikkeling mogelijk wordt? Onder welke omstandigheden zou de minister de luchthaven handhaven? En welke invloed heeft de gemeente Tynaarlo op dit besluit?

Kabinetsreactie

Sluiting van de luchthaven Groningen Airport Eelde is wat betref het kabinet niet aan de orde, zo lang er een plan ligt voor de exploitatie van het luchthaventerrein. GAE is de belangrijkste luchthaven voor les- en oefenvluchten in Nederland, onder andere omdat de KLM Flight Academy hier is gehuisvest. De uitvoering van deze vluchten moet plaatsvinden conform het wettelijk kader (Hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Eelde en de Regeling burgerluchthavens). De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) kan hierop handhaven en brengt hier jaarlijks verslag over uit. Het klopt niet dat het Rijk een directe bijdrage aan de instandhouding van de lesactiviteiten op GAE doet. De Luchtvaartnota bevat de visie, kaders en doelen voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland. Dit zijn kaders en doelen op hoofdlijnen. Om te borgen dat de luchtvaart zich conform de kaders en doelen ontwikkelt, is een uitvoeringsagenda gepubliceerd. Aangezien de belangrijkste lusten en lasten van de regionale luchthavens in de regio liggen, is één van de onderdelen van de uitvoeringsagenda dat de regionale luchthavens van nationale betekenis samen met partijen in de regio de gewenste ontwikkeling van de luchthaven gaan verkennen. Het Rijk verzoekt de regionale luchthavens van nationale betekenis, waaronder GAE, om samen met regionale partijen de gewenste ontwikkeling van de luchthaven te verkennen. Eventuele ambities met betrekking tot het verruimen

van de mogelijkheden en openingstijden kunnen dus bij dit traject worden betrokken. Hierbij moet rekening gehouden worden met de door het kabinet geschetste ambities in de Luchtvaartnota. Het voortouw voor dit traject ligt bij de luchthaven en de regionale overheden. Het Rijk kan daarbij wel een ondersteunde rol vervullen, bijvoorbeeld door kennis en expertise beschikbaar te stellen. Op basis van de uitkomsten van het regionale traject zal het kabinet vervolgens haar afweging maken en deze vastleggen in het luchthavenbesluit. Het kabinet vindt het van belang dat luchthavens zich zoveel mogelijk complementair aan elkaar ontwikkelen en daarbij ook oog hebben voor elkaars kansen en specialismen. Als GAE kansen ziet om zich verder te ontwikkelen als testcentrum voor mobiliteitsinnovatie en energietransitie en er hiervoor draagvlak bestaat in de regio, dan ziet het kabinet dit als een positieve ontwikkeling. Vanzelfsprekend dient bij deze ontwikkelingen de veiligheid te allen tijde gewaarborgd te zijn. Overigens heeft het Rijk al een faciliterende rol gespeeld bij het mogelijk maken van de experimenten met drones. In de Regeling op afstand bestuurd vluchtvaartuigen is een uitzondering gemaakt voor luchthaven GAE om in het gecontroleerde luchtruim (CTR) vluchten uit te voeren waarbij geëxperimenteerd kan worden met de integratie van op afstand bestuurd vluchtvaartuigen met bemande luchtvaart. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is het bevoegd gezag voor de luchthaven GAE. De huidige gebruiksvergunning voor de luchthaven GAE is de Omzettingsregeling Luchthaven Eelde. Deze omzettingsregeling zal op enig moment worden vervangen door een luchthavenbesluit. Met deze vergunning is de bestemming van GAE als luchthaventerrein geborgd en zolang deze van kracht is, is een ander gebruik niet mogelijk. Mocht het terrein op enig moment niet meer als luchthaven worden gebruikt en er geen concreet zicht op een doorstart zijn, dan ontstaat er een nieuwe situatie. De gemeente Tynaarlo kan als aandeelhouder invloed uitoefenen op de strategie van GAE. Mocht GAE failliet gaan, dan kan de gemeente een rol spelen in de zoektocht naar een nieuwe exploitant.

7.6 Herziening van het luchtruim

Het kabinet neemt maatregelen om Nederland via de herziening van het luchtruim internationaal bereikbaar te houden.

Samenvatting zienswijzen

Indieners geven aan dat de herziening van het luchtruim niet gericht moet zijn op het verruimen van de capaciteit, omdat dat de weg vrij maakt voor groei. De gebruiksruijme, die ontstaat door technologische verbeteringen (stiller en schoner), mag niet gebruikt worden voor nog meer vliegbewegingen. Diverse indieners vinden dat de luchtvaart moet krimpen.

In andere zienswijzen wordt aangegeven dat het vermijden van woongebieden en kwetsbare natuur maatgevend moet zijn. In de afgelopen decennia is in Lelystad door combinatie van regionale vluchten en een toenaderingspunt richting Schiphol erg veel overlast ontstaan. Er moet duidelijkheid zijn over de mogelijke hinder op de grond door de herindeling van het luchtruim, bijvoorbeeld ook de effecten van een vierde fix.

Mede met de "belofte" van de efficiënte herindeling wordt aangestuurd op het in 2021 in gebruik nemen van Lelystad Airport als overlooplocatie van Schiphol, met de tijdelijke maatregel om gebruik te maken van laagvliegroutes. Waarbij wordt uitgegaan van een herindeling van het luchtruim in 2023. Hierin is de formulering van "kan efficiënter worden gebruikt" te vrijblijvend als toetskader om de overheid op aan te spreken. Hier moet staan "wordt dusdanig efficiënter dat onder meer de laagvliegroutes bij Lelystad-Airport uiterlijk 2023 worden opgeheven". De problematiek van het laagvliegen moet tijdig worden opgelost, zodat er niet laag over Gelderland en Overijssel gevlogen gaat worden.

De herstructurering van het Nederlandse luchtruim staat al lang op de agenda. LVNL en het Rijk wordt verweten geen haast te maken om het laagvliegen tegen te gaan.

Een efficiëntere indeling van het luchtruim leidt tot meer veiligheid, maar dan moet de general aviation wel worden meegenomen. De general aviation kan hierbij dienen als living lab. Een indiener mist de

zekerheid dat door de herziening van het luchtruim ruimte wordt geboden aan alle luchtruimgebruikers binnen de general aviation.

Indieners stellen dat in de prioritering bij conflicterende belangen bij punt 1 toegevoegd moet worden: de taken die in opdracht van de overheid worden uitgevoerd en die een publiek belang dienen (survey/inspectievluchten).

Bij de herziening van het luchtruim heeft het beperken van geluidsoverlast prioriteit in het luchtruim tot en met een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Volgens indieners moet geluidsoverlast te allen tijde prioriteit hebben. Daarnaast moet er direct zo hoog mogelijk worden gevlogen. Vaste naderingsroutes naar luchthavens vormen een belangrijke bouwsteen voor de roadmap op weg naar 2035. Deze vaste naderingsroutes gaan de verspreiding van geluid weliswaar tegen, maar leiden volgens indieners tot een onacceptabele toename van het geluid onder die routes.

In de Luchtvaartnota wordt verwezen naar het VK en Canada, waar het ontwerpprincipe wordt toegepast op 7000 respectievelijk 6000 voet hoogte. Een indiener pleit voor het volgen van het VK. Andere indieners geven aan dat de grens een stuk hoger moet liggen. In meerdere zienswijzen wordt aangegeven dat ook de geluidshinder van het luchtverkeer boven 6.000 voet (1.800 meter) betrokken moet worden bij de luchtruimherziening. De onderbouwing voor de keuze voor 6000 voet wordt gemist. Zelfs toestellen die op meer dan 4.000 meter (ca 13.000 voet) over komen kunnen nog hinderlijk zijn, vooral als het om grote aantallen stijgend verkeer gaat, dat urenlang om de 2 à 3 minuten passeert. En juist in de buitengebieden, waar hoger dan 1.800 meter maar vaak lager dan 4.000 meter gevlogen wordt, neemt de overlast sterk toe.

Een deel van de vertragingen van Europese vluchten wijten sommige indieners aan het ontbreken van een Europese aanpak van het luchtruim. De Europese Commissie heeft al in 2001 de Single European Sky voorgesteld. De Luchtvaartnota verwijst nog steeds naar de Single European Sky, terwijl het idee volgens indiener allang door de Europese Commissie en de lidstaten door gebrek aan belangstelling de nek is omgedraaid. De FAB's zijn volgens indieners een faliekante mislukking. Het gezamenlijk, real time, gebruik van het Europese luchtruim door civiele en militaire luchtruimgebruikers (FUA) is nog steeds niet tot stand gebracht. Indieners willen dat het kabinet hier actie op onderneemt. Er moeten afspraken gemaakt moeten worden over het Europese luchtruim om routes te verkorten en continuous descent mogelijk te maken.

Een integrale en internationale benadering bij de herindeling van het luchtruim wordt gemist waar het de militaire luchtvaart betreft. Waarom wordt wel samenwerking met Duitsland gezocht, maar niet met België? Dit kan de overlast in Zuid-Limburg verminderen.

Volgens een zienswijze wordt een onevenredig groot deel van het aankomend verkeer via Lelystad naar Schiphol geleid. Soms maken de vliegtuigen zelfs allerlei extra bochten om maar bij ARTIP te komen. ARTIP kan worden verlegd naar een punt in het IJsselmeer of Markermeer. Bijvoorbeeld de Trintelhaven aan de Markerwaarddijk of nog iets noordelijker, zodat het Natura 2000 gebied de Markerwadden wordt ontzien. Het wachtgebied bij Lelystad zou ook verlegd moeten worden naar het IJsselmeer en Markermeer om de overlast te verminderen. Of de cirkels zouden zo gevlogen moeten worden dat de vliegtuigen bewoond gebied vermijden. Verder zou het wachtgebied alleen voor noodsituaties gebruikt moeten worden en niet om de drukte op te vangen omdat Schiphol te veel vliegtuigen tegelijk toelaat. Als het wachtgebied boven bewoond gebied blijft liggen, dan zou er een norm moeten zijn voor het maximale aantal keren dat dit per jaar gebruikt mag worden.

Een optie is ook om de vaste naderingsroutes los te laten. Nu worden alleen in uitzonderingssituaties vliegtuigen buiten ARTIP om geleid en vliegen ze direct over het Markermeer. Het gebied boven het Markermeer wordt nu gereserveerd voor opstijgend verkeer. Maar Schiphol houdt andere piektijden aan voor landen en opstijgen. Dus met voldoende buffertijd tussen de pieken zou je hetzelfde gebied beurtelings kunnen gebruiken voor opstijgen en landen. De plannen geven tot nu toe geen duidelijkheid over de nieuwe ligging van aanvliegroutes naar en wachtgebieden voor Schiphol. Men vindt dat de Luchtvaartnota die duidelijk wel moet verschaffen.

Een indiener vindt dat er in het proces van Luchtruimherindeling gewerkt moet worden aan 'experimenteerruimte' voor bijvoorbeeld drones en onbemande vliegtuigen en bij voorkeur in het noorden van Nederland (Drone Hub Groningen Airport Eelde).

Kabinetsreactie

Eén van de doelen van het programma Luchtruimherziening is om de civiele en militaire capaciteit in het luchtruim te verruimen. De verruimde capaciteit kan voor verschillende doelen worden ingezet. Groei van het civiele verkeer kan zo'n doel zijn, maar ook meer betrouwbaarheid, hogere voorspelbaarheid van het verkeer, geluidsbeperking, minder vertragingen, het opvangen van verstoringen (bijvoorbeeld slecht weer) en militaire missie effectiviteit. Binnen het programma Luchtruimherziening wordt niet bepaald of capaciteit wordt vertaald in groei of krimp van het aantal vliegbewegingen, of wordt benut voor een of meer van de andere genoemde mogelijkheden. Hierover doet de Luchtvaartnota een uitspraak, waar vervolgens het programma Luchtruimherziening op aansluit. In de Luchtvaartnota worden voorwaarden aan de luchtvaart gesteld, gericht op het verminderen van de negatieve effecten op mens, natuur en klimaat. Alleen wanneer aan die voorwaarden wordt voldaan, kan de luchtvaart in de toekomst groeien. De herziening van het luchtruim gebeurt vanuit dezelfde publieke belangen, is gericht op het verminderen van negatieve effecten en betekent geen keuze voor groei.

Het verminderen van de impact van vliegroutes op de omgeving is één van de doelen van de luchtruimherziening. Er wordt gekeken naar de mogelijkheden die de verschillende varianten bieden voor onder meer de voorspelbaarheid van geluid, voor efficiënt klimmen en dalen en voor flexibiliteit in routes. Met dat laatste wordt bekeken in hoeverre een variant mogelijkheden biedt om specifieke gebieden te vermijden, bijvoorbeeld woonkernen en natuurgebieden. Uit de effectbeoordeling moet duidelijk worden welke bouwstenen en varianten het beste scoren. De effecten worden vervolgens gebruikt voor samenstelling van de voorkeursvariant. Een onderbouwing en toelichting op deze keuze wordt opgenomen in het plan-MER Luchtruimherziening.

De besluitvorming over de openstelling van Lelystad Airport is geen onderdeel van het programma Luchtruimherziening. Wel voert het programma uiterlijk november 2021 tussentijdse verbeteringen door aan de aansluitroutes van Lelystad Airport. Daarmee geeft de minister van IenW invulling aan de motie van de Tweede Kamer om vóór 2023 de belemmeringen weg te nemen om zoveel mogelijk ongehinderd te kunnen klimmen op de aansluitroutes. Daarmee zijn de in het publieke debat aangeduide 'laagvliegroutes' verdwenen.

Veiligheid is een belangrijk thema voor het programma Luchtruimherziening. Gelijkblijvende of verbeterende veiligheid is een randvoorwaarde voor de herziening van het Nederlandse luchtruim. Het gaat daarbij zowel om de vliegveiligheid als om de externe veiligheid. De wijzigingen van het luchtruim moeten binnen dat kader operationeel haalbaar zijn. Daarom hebben de bewindspersonen besloten om een plan-MER uit te voeren met een bredere reikwijdte. In plaats van alleen milieu- en natuureffecten worden ook de effecten op veiligheid in termen van ongevalsrisico's bepaald. In het plan-MER voor de Luchtruimherziening worden de effecten op veiligheid bepaald van de varianten en bijhorende maatregelen. Dit betreft met name technische zaken als het hoogteprofiel bij vertrek en nadering, het separeren van vliegtuigen, het samenvoegen van verkeersstromen naar een luchthaven, het scheiden van handels-, militair- en GA-verkeer en de instructies van een luchtverkeersleider over koers, hoogte en snelheid (vectoring). De onafhankelijke Commissie m.e.r. toetst in een openbaar advies of de milieu-informatie in het opgestelde plan-MER van voldoende kwaliteit is. Samen moet dit zorgen voor voldoende borging van het betrekken van het aspect veiligheid in het plantraject.

De general aviation (GA) kent heel uiteenlopende gebruikers, die hun plek vragen naast het handelsverkeer en het militaire luchtverkeer. Bij de luchtruimherziening wordt de GA gezien en betrokken als een belangrijke en volwaardige luchtruimgebruiker. Het programma Luchtruimherziening heeft de behoeften van de GA opgehaald bij de organisaties KNVvL, AOPA, NVL, NACA, ANWB Medical Air Assistance en de Luchtvaartpolitie. Deze behoeften neemt het programma mee in het

variantenonderzoek, bij de totstandkoming van de voorkeursvariant voor zover mogelijk, en in het uitwerken van de luchtruimontwerpen in de planuitwerkingsfase. In het plan-MER wordt getoetst wat de mogelijkheden en gevolgen voor de GA zijn.

De Luchtvaartnota geeft kaders voor de GA. Het programma Luchtruimherziening gaat van die kaders uit om de behoeften van de GA voor het gebruik van het luchtruim in te vullen. Waar dat tot knelpunten leidt, gaat het programma in gesprek met de betrokken partijen om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Uiteindelijk maken de bewindspersonen de afweging tussen de verschillende belangen.

Zoals hierboven vermeld worden de precieze gevolgen voor de GA, net als voor het hele gebruik van het luchtruim, in de planuitwerkingsfase nader in beeld gebracht.

Uitgangspunt bij de luchtruimherziening is dat bij het bepalen van vliegroutes zo min mogelijk stedelijk gebied en natuurgebieden worden overvlogen en zo min mogelijk CO₂ wordt uitgestoten. Minder geluidgehinderden kan worden bereikt door waar mogelijk om woonkernen heen te vliegen. Daarnaast wordt er zo veel mogelijk ongehinderd geklommen en met een continu dalprofiel gedaald. Dat levert logischerwijs een dilemma bij het ontwerpproces op: mijden van woonkernen en natuurgebieden (omvliegen en bochten) versus verminderen van de CO₂-uitstoot (kortste route vliegen). Daarom is een nadere prioriteitstelling nodig. Deze prioriteitstelling wordt onder meer vertaald in een gekozen hoogte tot waar de geluidsbelasting prioritair is in het ontwerpproces. Daarboven wordt prioriteit gegeven aan CO₂ en flight-efficiency.

Als ontwerp-principe bij de herindeling van het luchtruim heeft het Rijk ervoor gekozen dat tot en met 6000 voet (1828 meter) hoogte het terugdringen van geluid prioriteit heeft. Boven 6000 voet staat het terugdringen van CO₂-uitstoot voorop. Het Rijk is tot deze keuze gekomen op basis van internationale voorbeelden, analyse van gegevens van de BAS (Bewoners Aanspreekpunt Schiphol) en analyses door To70 en NLR.

- Een internationale benchmark leert dat er weinig landen zijn die überhaupt een prioriteitsstelling in dit dilemma hebben gekozen. Alleen het Verenigd Koninkrijk en Canada hanteren in dat verband een hoogte tot waar geluid prioritair is. In het VK is dit tot 4.000 voet, met een transitie tussen 4.000-7.000 voet waarbij geluid en CO₂ worden afgewogen. In Canada is geluid tot 6.000 voet prioritair. De ervaring in het VK heeft geleerd dat alleen een duidelijke scheidslijn werkbaar is.
- Uit een analyse van de BAS (Bewoners Aanspreekpunt Schiphol) blijkt dat het overgrote deel van de klachten (82%) over geluid bij Schiphol is gerelateerd aan vliegtuigen die vliegen onder de 6.000 voet.
- Uit analyse door TO70 blijkt dat de grenzen van de bovenwettelijke 48Lden contouren bij Schiphol (op basis van het gemiddelde van naderend en vertrekkend verkeer) overeenkomt met een hoogte van 6.000 voet.
- Een gevoeligheidsanalyse van het NLR leert dat het verleggen van vliegroutes steeds minder haalbaar is naarmate de route hoger ligt en dat – zeker in een dichtbevolkt land als Nederland – geluid verplaatst naar naburige bebouwing en/of natuurgebieden.

Waar nodig worden geluidseffecten boven 6.000 voet bij het ontwerpproces in beeld gebracht. Bij de toepassing van de vlieghoogte van 6.000 voet in het ontwerpproces wordt gekeken naar de gevolgen van het hanteren daarvan in de praktijk. Dit speelt pas bij grotere aantallen bewegingen en dus mogelijk bij Schiphol in relatie tot de 48Lden contour. Het programma Luchtruimherziening gebruikt deze grens alleen als ontwerprichtlijn. Bij het bepalen van de effecten wordt gekeken naar geluidseffecten en de CO₂-uitstoot.

In modelberekeningen van geluid worden geen effecten bij voorbaat uitgesloten door een hoogtegrens. Wel is het zo dat een ondergrens gebruikt gaat worden bij de bepaling van de geluidsbelasting (vanwege de beperking van het model dat gebruikt gaat worden). Daardoor draagt

het geluid van vliegtuigen vanaf een grote hoogte effectief niet meer mee in de berekende geluidsbelasting.

Een herziening van het luchtruim boven Nederland kan alleen worden uitgevoerd in nauwe afstemming met de ons omringende landen en luchtverkeersleidingorganisaties, en in lijn met Europese regelgeving en ontwikkelingen. Het programma Luchtruimherziening volgt daarom de relevante Europese ontwikkelingen nauwgezet en sluit daarbij aan waar dat mogelijk en nodig is. Actief overleg vindt plaats over de landsgrenzen heen met de ministeries van Transport en van Defensie en met civiele en militaire organisaties die verantwoordelijk zijn voor luchtverkeersleidingsdiensten en luchtruimbeheer. Op Europees niveau zijn dat de Eurocontrol Network Manager en de FABEC-partners (België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland). Waar mogelijk worden afspraken bilateraal en waar nodig in multilateraal (bijvoorbeeld in FABEC-) verband gemaakt.

Eén van de drie programmadoelen van de luchtruimherziening is gericht op verduurzaming. Een vlucht wordt als duurzaam beschouwd als de vliegroute zowel in het horizontale vlak (zo kort mogelijk van vertrek- naar bestemmingsluchthaven) als in het verticale vlak (optimaal klimprofiel (Continuous Climb Operation) of bij landing in continue daalvlucht vanaf kruishoogte naar de baan (Continuous Descent Operation)) geoptimaliseerd is. Zo'n vlucht produceert de minste uitstoot (geluid, CO₂, NO_x, fijnstof etc.) en doet dat bovendien op plekken waar de impact het laagst is. Het programma zoekt een afhandelingswijze met bijbehorende luchtruimindeling voor het Nederlandse luchtruim waardoor een zo groot mogelijk percentage van de vluchten op deze manier kunnen worden uitgevoerd, met behoud van de mogelijkheden om het gewenste aanbod vliegverkeer op tijd te kunnen afhandelen.

Flexibel gebruik en beheer van het luchtruim (FUA) is een van de bepalende bouwstenen in de luchtruimherziening. FUA wordt al in eenvoudige vorm toegepast voor het beschikbaar stellen van delen van het luchtruim voor militair of civiel gebruik, verspreid over de dag. In de herziening zal intensiever gebruik worden gemaakt van bestaande werkwijzen, en zal met behulp van verbeterde planningsystemen een meer dynamische vorm van FUA ('advanced FUA') worden gerealiseerd. De Europese doelen van de Single European Sky staan onverminderd centraal in het formuleren van plannen en richtlijnen vanuit de Europese Unie. De SESAR Joint Undertaking heeft in dat kader een Airspace Architecture ontwikkeld. Het programma Luchtruimherziening houdt bij de ontwikkeling van het voorkeursalternatief rekening met de uitgangspunten en richting die de Airspace Architecture biedt.

Bij de herindeling van het luchtruim wordt een prioritering gehanteerd bij conflicterende belangen. Onder prioriteit 1 worden verstaan alle spoedeisende vluchten die op de weg met blauw zwaailicht en sirene zouden worden uitgevoerd, aangevuld met surveillancevluchten van de politie en de verdedigingstaak van de Luchtmacht. Survey- en inspectievluchten hebben geen spoedeisend karakter. Bovendien zijn ze planbaar en worden vaak uitgevoerd door commerciële, gespecialiseerde organisaties. Daarom schaaft het kabinet dit type vluchten onder prioriteit 3: kleine commerciële luchtvaart en commerciële onbemande systemen. In de Luchtvaartnota wordt expliciet toegevoegd dat survey- en inspectievluchten met een maatschappelijk belang onder prioriteit 3 vallen.

De belangrijkste militaire oefenruimte voor jachtvliegtuigen ligt op dit moment in het noorden grotendeels boven zee en deels boven de kop van Noord-Holland, Friesland en het noorden van Groningen. Het Europese civiele routenetwerk, de Nederlandse luchthavens en de hieruit voortkomende verkeersstromen liggen zo dat in het noorden van Nederland minder overvliegers zijn en in het zuiden en zuidoosten de meest intensieve civiele verkeersstromen zijn. Met name voor de ontsluiting van Schiphol, Eindhoven en Lelystad Airport is in het zuidoosten en oosten van Nederland meer ruimte nodig voor civiel verkeer. Het volume en gebruik van de bestaande zuidelijke militaire oefenruimten door Defensie wordt daarom verminderd. De behoefte aan militaire oefenruimte én de civiele behoefte aan luchtruim in het oosten en zuidoosten maakt de uitbreiding van de bestaande militaire oefengebieden in het noorden de meest kansrijke optie.

In de vier varianten waar nu aan wordt gewerkt, wordt de uitbreiding van de militaire oefenruimte boven Noord-Nederland en de vermindering van militaire oefenruimte in Zuid-Nederland als uitgangspunt beschouwd. Deze varianten worden vergeleken met een referentiesituatie. In deze referentiesituatie is de uitbreiding van de militaire oefenruimte in Noord-Nederland en vermindering van de militaire oefenruimte in Zuid-Nederland niet meegenomen.

Inwoners van Nederland ervaren helaas nadelige effecten van luchthavens die net over de grens in Duitsland en België liggen. Het beperken van die effecten maakt geen onderdeel uit van het programma Luchtruimherziening. Het programma wordt namelijk uitgevoerd door vijf Nederlandse partners en die hebben niet de zeggenschap over het gebruik van de luchthavens over de grens. In het plan-MER zal de huidige situatie van de Nederlandse luchtvaart beschreven worden, inclusief de grotere Nederlandse luchthavens. De luchthavens in de grensgebieden (en de effecten daarvan op de Nederlandse omgeving) vallen buiten de scope van het programma Luchtruimherziening.

Vanwege het complexe stelsel van naderende en vertrekkende verkeersstromen van en naar Schiphol, en de ligging van de start- en landingsbanen, in combinatie met soms snel wisselende weersomstandigheden, is een afhandelingsconcept voor Schiphol ontwikkeld waarin naderende en vertrekkende stromen in het horizontale vlak gescheiden zijn. Dat is het veiligst en geeft de beste mogelijkheden om het verkeer met zo min mogelijk vertraging af te handelen. Onnauwkeurigheden in de planning en uitvoering, bijvoorbeeld door buien of andere omstandigheden, hebben soms tot gevolg dat de wachtgebieden moeten worden ingezet. Dat gebeurt zo min mogelijk want het is voor niemand gunstig, maar het is soms nodig.

Het programma Luchtruimherziening onderzoekt en ontwikkelt de mogelijkheden om preciezer te plannen en nauwkeurig het plan uit te voeren, waardoor verstoringen naar verwachting minder vaak zullen voorkomen. Dat biedt onder andere de ruimte om met continue klim- en dalprofielen en precies vliegen over vaste naderingsroutes mogelijk te maken. Het herzien van de wijze van afhandeling van het verkeer van en naar Schiphol, inclusief ligging, aantal en gebruik van de wachtgebieden maakt onderdeel uit van het programma Luchtruimherziening. In de voorkeursbeslissing wordt de hoofdlijn van de ontwikkeling geschetst. In de planuitwerkingsfase volgen de detailontwerpen.

Wijziging Luchtvaartnota

In paragraaf 6.6 van de Luchtvaartnota is toegevoegd dat de het wegnemen van belemmeringen om zoveel mogelijk ongehinderd te kunnen doorklimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport per november 2021 wordt gerealiseerd.

In paragraaf 6.6.1 van de Luchtvaartnota is een onderbouwing toegevoegd voor de keuze om van 6000 voet uit te gaan als ontwerpprincipe bij de luchtruimherziening.

In 6.6.1. is expliciet toegevoegd dat survey- en inspectievluchten met een maatschappelijk belang onder prioriteit 3 vallen.

8.2 Technologiesporen

Het kabinet benoemt in de Luchtvaartnota vier technologiesporen die de luchtvaart schoner en stiller maken en nieuwe diensten van luchtvaartuigen mogelijk maken: navigatie- en communicatietechnologie, hybride-elektrisch vliegen, efficiëntere en stillere motoren en vliegtuigen en duurzame brandstoffen.

Samenvatting zienswijzen

Een indiener stelt dat hybride-elektrisch vliegen, drones of waterstof-elektrisch vliegen zorgen voor minder uitstoot. Maar uit figuur 7.2 van de Luchtvaartnota blijkt dat op de korte tot middellange termijn geen zicht is op mogelijkheden van deze innovatieve maatregelen. Sterker nog, ze moeten nog ontwikkeld worden of zijn zeer beperkt of niet mogelijk, zoals bijvoorbeeld een snelle overgang naar duurzame brandstoffen. Elektrisch vliegen zal zich beperken tot kleine toestellen.

Bij technologiespoor 1: navigatie- en communicatietechnologie ontbreekt volgens een indiener een hele belangrijke ontwikkeling en dat is de Single European Sky (SES). Als we naar één Europees luchtruim gaan scheelt dat een aanzienlijke hoeveelheid vliegminuten en daarmee CO₂-uitstoot. Een indiener zet vraagtekens bij technologiespoor 2: hybride-elektrisch vliegen, met name bij de verwachting uit het ontwerpakkoord Duurzame luchtvaart dat "als gevolg van een beter financieel instrumentarium de ontwikkeling van hybride-elektrische aandrijving voor een middelgroot vliegtuig (ca. 100 passagiers) kan worden versneld naar 10-20 jaar in plaats van 30-40 jaar nu, zonder adequaat instrumentarium".

De indiener denkt dat alleen als de overheid heel veel geld beschikbaar wil stellen aan de sector (opgeteld meer dan een miljard euro), de ontwikkeltijd mogelijk zou kunnen versnellen naar 10-20 jaar. Ook denkt de indiener dat na eventuele succesvolle ontwikkeling van dit soort toestellen, het in productie nemen, het uifaseren van de oude vloot en de vervanging van de oude vieze vliegtuigen door de hybride, nieuwe toestellen tientallen jaren in beslag nemen. Aangezien een gemiddeld vliegtuig gemakkelijk 25-30 jaar in gebruik is en vervanging van de vloot enorm kapitaalintensief. Een indiener heeft twijfels over het verminderen van de totale hinder en emissies bij verticaal landen en starten van elektrische vliegtuigen, omdat er meer energie nodig is. Bovendien zijn de toestellen vooralsnog kleiner en dus zijn er meer nodig op meer plekken in de omgeving. Een indiener vindt het ideaal wanneer vliegtuigen verticaal en elektrisch kunnen opstijgen en zich pas op een bepaalde hoogte horizontaal (of schuin omhoog) verplaatsen, waarbij ook dan pas overgeschakeld wordt op andere (conventionele) brandstof. Bij het landen is dit moeilijker, maar het vertrekken/opstijgen van vliegtuigen geeft in de regel meer overlast dan het landen.

Waterstof als energiebron is de oplossing voor de luchtvaart vanwege de klimaatopgave, vindt een indiener. Hij verzoekt het Rijk om de regie te nemen om partijen die met ontwikkeling hiervan bezig zijn beter te laten samenwerken, om de ontwikkeling te versnellen. Een andere indiener wijst juist op het gevaar van waterstof en het gewicht van opslagtanks voor waterstof. Anderen wijzen erop dat duurzame brandstoffen zoals ethanol en waterstof problemen met zich meebrengen zoals energiedichtheid en gewicht, waardoor toepassing in de luchtvaart twijfelachtig is. Ook een andere indiener wijst erop dat gebruik van waterstof voor vliegtuigen zijn beperkingen kent. Ondanks dat de energie-inhoud van waterstof groter is dan kerosine en er dus minder waterstof dan kerosine te worden meegenomen hoeft te worden, moet waterstof op 220 graden onder nul en onder zeer hogedruk worden vervoerd, waarvoor sterkere en zwaardere tanks noodzakelijk zijn. Daarbij wijst indiener op het ontploffingsgevaar.

Kabinetsreactie

Figuur 7.2 is een inschatting van de haalbaarheid van technologische innovaties in de tijd met de kennis van nu. Vanwege de lange tijdshorizon zal het kabinet tussentijds de strategie en inzet aanpassen aan de actuele ontwikkelingen. Op basis van diverse rapporten is geconstateerd dat het onzeker is in welk tempo en op welke schaal duurzame brandstoffen en nieuwe vliegtuigontwerpen en aandrijvingen leiden tot minder CO₂-uitstoot. Gezien de vele onzekere ontwikkelingen kiest het kabinet voor een adaptieve aanpak. Regelmatig wordt bekeken of het halen van de doelen op schema ligt en of het nodig is het beleid bij te stellen.

Er is geen silver bullet oplossing om de luchtvaart te verduurzamen. Daarom wordt ingezet op meerdere sporen. Een deel van de duurzaamheidsmaatregelen heeft effect op de korte termijn. De verwachting is dat de elektrificatie van de luchtvaart vooral effect heeft op de lange- en middellange termijn. Elektrisch vliegen kan er op termijn toe leiden dat de CO₂-uitstoot kan worden gereduceerd tot nul. Daarvoor is nog veel onderzoek en ontwikkeling nodig.

Er wordt volop onderzoek gedaan naar verschillende vormen om energie mee te nemen aan boord. Voor het handelsverkeer is waterstof de meest interessante kandidaat om energie aan boord mee te nemen. Nederlandse bedrijven en instellingen gaan nauw samenwerken aan technologie voor de opslag van waterstof in cryogene toestand aan boord in composieten tanks, alsmede de omzetting

daarvan naar elektrisch aandrijfvermogen. Waterstof kan ook gebruikt worden in een vliegtuig uit de A320-klasse om een voortstuwingseenheid aan te drijven die 10-15% van de vereiste stuwkracht levert. Een nieuw hulpsysteem (auxiliary power unit, APU) wordt ontwikkeld met een dubbele functie, gebaseerd op een synergie van twee veelbelovende technologieën, te weten: 'Boundary Layer Ingestion (BLI)' en 'Hydrogen Combustion'. Door beide op een slimme, nog niet eerder uitgevoerde manier te combineren zal, op basis van een eerste schatting, het APPU-systeem de CO₂-uitstoot met 12-18% kunnen verminderen.

Het kabinet vindt de Single European Sky (SES) een belangrijke ontwikkeling en besteedt daar onder andere aandacht aan in paragraaf 6.6 van de Luchtvaartnota.

Wijziging Luchtvaartnota

De zienswijzen leiden niet tot een wijziging van de Luchtvaartnota.

9.2 Betrokkenheid van andere overheden en de sector

Samenvatting zienswijzen

Diverse decentrale overheden geven aan brede maatschappelijke participatie belangrijk te vinden. Zij vragen echter aandacht voor de bijzondere positie van interbestuurlijke samenwerking. Zij benadrukken het belang van gezamenlijk optrekken, elk vanuit de eigen verantwoordelijkheid. Zij zien meer mogelijkheden voor nadrukkelijke samenwerking. Ook kan beter recht worden gedaan aan de consequenties van het door het kabinet voorziene beleid op de publieke belangen die belegd zijn bij andere overheden, zoals op het gebied van veiligheid en ruimtelijke ordening.

Kabinetsreactie

Het kabinet onderschrijft het belang van onderlinge samenwerking en heeft dit ook verwoord in de Luchtvaartnota, onder meer in paragraaf 8.2.5 en 8.2.6. In de aanloop naar de uitvoering worden nadere afspraken gemaakt. Het is daarbij van belang om in gezamenlijkheid goed te kijken hoe provincies en gemeenten het beste betrokken kunnen worden en welke verantwoordelijkheden deze overheden zelf hebben, inhoudelijk, met betrekking tot participatie en ten opzichte van elkaar.

Samenvatting zienswijzen

Het niet geheel opnemen van de luchtvaartregelgeving in de Omgevingswet wordt als een gemiste kans gezien. Dit leidt volgens medeoverheden tot uitvoeringsproblemen vanwege gebrek aan integraliteit van beleid. Provincies willen graag samenwerken met het Rijk bij de verdere integrale uitwerking van het beleid. Vanuit een gemeente wordt ervoor gewaarschuwd dat de luchtvaart niet alle lokale milieuruimte voor geluid en stikstof opsoupeert. Indiëners onderschrijven de inzet van het kabinet om waar mogelijk de status aparte van de luchtvaartsector te verminderen. Zij vragen zich af of dit niet doorkruist wordt door de aparte institutionele ordening van de Wet luchtvaart ten opzichte van het huis van Thorbecke, de Omgevingswet en de Algemene wet bestuursrecht. Het kabinet legt volgens indiëners onvoldoende uit hoe de sectorregels aansluiten op het ruimtelijke ordeningssysteem.

Kabinetsreactie

De Omgevingswet is de overkoepelende wet voor de regelgeving voor de leefomgeving. Hierin staat dat provincies en gemeenten in beginsel over de ruimtelijke ordening gaan in het gebied waar zij verantwoordelijk voor zijn. Het Rijk heeft de bevoegdheid om nationale belangen, zoals het belang van de luchtvaart, in het omgevingsbeleid te borgen. Het vaststellen van nationale belangen gebeurt in het kabinet met betrokkenheid van de Tweede Kamer. Hierbij worden ook de belangen van andere opgaven meegewogen. Provincies en gemeenten behouden de mogelijkheid en de

verantwoordelijkheid om vervolgens integrale keuzes over ruimtelijke ontwikkelingen te maken. Maar zij moeten binnen de kaders blijven die het Rijk stelt, zoals onder meer in de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is de sectorale regelgeving voor de luchtvaart uitgewerkt. De luchtzijdige kant van de luchtvaart is een verantwoordelijkheid van het Rijk, omdat dit de verantwoordelijkheid en belangen van de gemeenten en provincies overstijgt. De luchtvaartregelgeving raakt de ruimtelijke ordening omdat er, vanwege geluidbelasting en het risico dat de luchtvaart met zich meebrengt, beperkingen worden gesteld aan de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Vanwege de geluidbelasting worden beperkingen gesteld aan geluidgevoelige gebouwen, zoals woningen en scholen. Vanwege het risico worden beperkingen gesteld aan kwetsbare gebouwen die intensief worden gebruikt, zoals ziekenhuizen en kantoren. De gebieden waarbinnen de beperkingen gelden zijn gebaseerd op de risico- en geluidcontouren die voortvloeien uit het (luchtzijdige) gebruik van de luchthaven. Zo biedt het Rijk een basisbescherming voor omwonenden en gebruikers van de gebieden rond de luchthavens. Ook onder de Omgevingswet blijven de beperkingengebieden een verantwoordelijkheid van het Rijk. Dit staat in de Wet luchtvaart. De gebieden worden vastgelegd in luchthavenbesluiten. De beperkende regels die gelden binnen deze gebieden worden straks vastgelegd in een besluit onder de Omgevingswet, het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Hiermee wordt de integraliteit van de regelgeving bevorderd. Dit zal nog niet direct zo zijn bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2022. Ook na het vastleggen in het Bkl blijven provincies en gemeenten de verantwoordelijkheid houden voor de regionale en lokale ruimtelijke besluitvorming. Beslissingsbevoegdheid wordt ingekaderd door nationale regelgeving. Dit betekent dat er een eigen (integrale) afwegingsruimte is voor de decentrale overheden, zolang men zich houdt aan de minimumgrenzen die door het Rijk zijn gesteld. De luchtvaartsector wordt ook beperkt door de regels die nationaal worden gesteld in en op grond van de Wet luchtvaart. Deze regels hebben betrekking op geluidbelasting, externe en vliegveiligheid, en lokale luchtverontreiniging.

Samenvatting zienswijzen

De provincies die een zienswijze hebben ingediend verwelkomen de intentie van het Rijk om samen te werken met de provincies. Zij hebben de betrokkenheid vanuit het Rijk tot op heden als te veel 'zenden' ervaren. Graag hadden zij voordat de Ontwerp-Luchtvaartnota gepubliceerd werd een concept gezien, om op basis daarvan de voorgenomen stappen met elkaar te bespreken.

Kabinetsreactie

Er is in de aanloop naar de Ontwerp-Luchtvaartnota voor gekozen om te stoppen met het delen van concepten, omdat afspraken over vertrouwelijkheid van de stukken niet werden nagekomen. De strekking van de teksten is wel ambtelijk en bestuurlijk gedeeld en besproken. Ook hebben de provincies tekstsuggesties ingebracht. Deze zijn grotendeels overgenomen. Het kabinet betreurt het dat door deze werkwijze minder het gevoel van gezamenlijkheid is ontstaan bij een aantal partijen. Maar ziet met vertrouwen uit naar de samenwerking bij de uitvoering van de Luchtvaartnota.

Samenvatting zienswijzen

Enkele indieners vragen om spoedig een evaluatie van de Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) te starten. Zij vragen daarbij aandacht voor de bevoegdheidsverdeling in de RBML.

Kabinetsreactie

Vanaf de inwerkingtreding van de RBML is er periodiek overleg met sectorpartijen en provincies geweest om te bezien of er specifieke vraagstukken of knelpunten zijn in de uitvoering van de RBML en te bezien hoe hiermee om te gaan of oplossingen te vinden. Daarmee is een groot aantal praktische knelpunten opgelost en de wet- en regelgeving waar nodig aangepast. Dat heeft ertoe geleid dat er voor een aantal categorieën luchtvaartuigen een vrijstelling is van de verplichting om een

luchthavenregeling te hebben. Daarnaast is bijvoorbeeld geregeld dat een luchthavenregeling bij besluit door Gedeputeerde Staten kan worden vastgesteld en dat geen verplichting meer bestaat om een CRO vast te stellen voor luchthavens van regionale betekenis met een luchthavenbesluit. Het is belangrijk om ook overige (uitvoerings)vraagstukken en knelpunten op te lossen. Het kabinet zal zich daarvoor blijven inzetten in overleg met de sectorpartijen en de provincies.

EN VERDER NOG RELEVANT in de NOTA van ANTWOORD, ook voor Drenthe

4.4 Netwerkkwaliteit

Het kabinet wil zo veel mogelijk voorrang geven aan luchtvaart met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid.

Samenvatting zienswijzen

Netwerkbehoefte

Diverse indieners vragen zich af wat goed verbonden zijn precies betekent. Zij vinden dat voor ieder betrokken belang (vracht, zakelijk personenvervoer, leisure) zou moeten worden uitgezocht wat het gewenste aantal vluchten is om goed verbonden te zijn. De Luchtvaartnota leunt nog te veel op het mainport-concept waarin volumegroei centraal staat. Indieners vragen om een onderzoek naar de kritische massa van volumestromen waarbij de economische functies gewaarborgd blijven (conform aanbevelingen Rli, 2016 & 2019).

Indieners geven aan dat Nederland niet zoveel directe verbindingen nodig heeft. Overstappen kan ook in een ander land. Nederland past een bescheidener (regionale) rol binnen de (inter)continentale luchtvaart, mede gelet op de betrekkelijk bescheiden thuismarkt in vergelijking met Londen, Parijs en Frankfurt. Een deel van de bestemmingen waarmee een directe verbinding bestaat, heeft daarnaast volgens hen nauwelijks een economische rol voor Nederland.

Indieners verwelkomen het voornemen om een beleidskader netwerkkwaliteit te maken. Daarin wordt aandacht gevraagd voor de frequentie op bestemmingen en voor de positie van de vrachtsector. Internationale samenwerking en concurrentie.

Verschillende indieners vinden dat de netwerkkwaliteit veel meer vanuit een Europese invalshoek bekeken zou moeten worden. Europese samenwerking en afstemming is nodig om met zo min mogelijk vliegtuigbewegingen een zo hoog mogelijke bijdrage aan de (Europese) economie te genereren. Sommige luchthavens zijn overbodig volgens indieners, bijvoorbeeld Maastricht-Aachen airport, omdat er andere luchthavens zeer dichtbij liggen. Andere indieners pleiten voor een West-Europese hub in samenwerking met Duitsland en Frankrijk.

Een indiener geeft aan dat de Luchtvaartnota ook moet ingaan op het gelijke speelveld tussen Europese en niet-Europese luchtvaartmaatschappijen en vraagt hoe het beleid erop is gericht om een gelijk speelveld te borgen.

Er wordt volgens indieners niet ingegaan op bedreigingen van de hubfunctie van Schiphol. Nadere toelichting op de indirecte werkgelegenheidseffecten wanneer de concurrentiepositie van Schiphol achterblijft bij de andere hubs (Londen, Frankfurt, Parijs) ontbreekt.

Onderscheid tussen marktsegmenten

Transferpassagiers zijn overbodig volgens diverse indieners, omdat Nederland er niets aan heeft. Alleen de sector profiteert van transferpassagiers. Bovendien is overstappen niet duurzaam, omdat er twee keer een (vervuilende) start nodig is. Ook leiden indieners uit de ontwerp-Luchtvaartnota af dat het publieke belang om goed verbonden te zijn vooral slaat op het herkomst- en bestemmingsverkeer (de O/D-markt).

De Luchtvaartnota overschat het belang van transfer- en zakelijke passagiers, stellen indieners. O/D-passagiers en leisurepassagiers zijn eveneens belangrijk voor de instandhouding van het netwerk.

Aandacht voor de Nederlandse reiziger ontbreekt volgens indieners. Voor wat betreft het netwerk bepleiten indieners een stap van selectiviteit naar diversiteit, waarbij vluchten naar leisurebestemmingen ook een plaats krijgen.

Sturen op de netwerkqualiteit

Een indiener pleit voor een vast percentage van de beschikbare capaciteit op Schiphol voor vrachtluchten. Hiervoor draagt indiener werkgelegenheid als argument aan.

Een indiener spreekt de vrees uit dat de Nederlandse inzet in Europa voor het verkrijgen van meer nationale sturingsinstrumenten te lang gaat duren. Er zou meer gebruik moeten worden gemaakt van de luchthavengelden als sturingsinstrument. Hogere luchthavengelden helpen voorkomen dat er te veel low-cost-maatschappijen op Schiphol vliegen. Low-cost-maatschappijen leveren volgens indiener geen bijdrage aan de netwerkqualiteit.

Volgens diverse indieners is Europese samenwerking nodig ten behoeve van beprijzing. En in de nieuwe slotverordening zouden duurzaamheid, economisch nut en afstand van de vlucht een rol moeten krijgen. Zij bepleiten minder slots voor kortereafstandsvluchten, als aanvulling op het beleid om alternatieve vervoerswijzen voor korte afstanden te stimuleren.

Ook geven indieners aan dat beleid gericht op bepaalde type (intercontinentale) bestemmingen zorgt voor verstoring van marktwerking en beperking van de keuzevrijheid voor passagiers. Een nieuwe route naar een leisurebestemming vanaf Schiphol is hierin volgens indiener ondergeschikt aan het toevoegen van een extra frequentie naar een bestaande netwerkbestemming. Duurzaamheid en diversiteit moeten de belangrijkste criteria worden bij het toewijzen van slots.

Kabinetsreactie

Netwerkbehoefte

In haar advies over het plan-MER besteedt de Commissie m.e.r. in de marge aandacht aan connectiviteit, oftewel Nederland goed verbonden met de wereld. De Commissie geeft daarbij aan dat er nog veel onduidelijk blijft. Bijvoorbeeld welk deel van de toekomstige vraag naar luchtvaart gaan Nederlandse luchthavens afhandelen? En wat zijn de voorwaarden waaraan een goed netwerk moet voldoen? Met deze opmerkingen sluit de Commissie aan bij de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli).

De Raad werpt in het rapport Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute (2019) vergelijkbare vragen op. Ten slotte heeft de Tweede Kamer gevraagd om te onderzoeken voor hoeveel vluchten er nationale vraag is, hoe Nederland zich exclusief kan richten op passagiers en routes die voor Nederland van waarde zijn, hoe Nederland daarmee voldoende met de wereld verbonden kan zijn, hoeveel vluchten hier minimaal voor nodig zijn en welke sturingsmiddelen nodig zijn om hierop te kunnen sturen (motie Kröger, Kamerstuk 31936-759).

Het voorgaande maakt duidelijk dat de door indieners opgeworpen vraag wat goed verbonden zijn precies inhoudt breed ondersteund wordt. De Luchtvaartnota kondigt aan dat het ministerie van IenW gaat werken aan een beleidskader netwerkqualiteit. Daarin wordt een nieuwe definitie van netwerkqualiteit voorgesteld en daarmee ook een beschrijving van de gewenste kwaliteit van het netwerk op de Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. Vracht- en passagiersvervoer worden in samenhang bekeken. Ook wordt monitoringinstrumentarium voorgesteld voor een periodieke beoordeling van de netwerkqualiteit, wat dient als input voor beleid gericht op sturing. Tot slotte zal het beleidskader een overzicht geven van het huidige instrumentarium om het netwerk te sturen, inclusief de beleidsinzet op aanpassing van instrumenten. Het beleidskader zal hiermee in de komende jaren de basis zijn voor de doelen en daarmee de beleidsvorming rondom netwerkqualiteit. Indieners van zienswijzen gaven aan dat Nederland een bescheidener rol past en dat overstappen in een ander land kan, waardoor minder directe verbindingen nodig zijn. Op de rol van directe versus indirecte verbindingen (dus met overstap) zal in het beleidskader netwerkqualiteit worden ingegaan.

Het verzorgingsgebied (catchment area) van Schiphol is niet zo klein als sommige indieners suggereren. Amsterdam heeft weliswaar een kleiner verzorgingsgebied dan Londen en Parijs, maar groter dan Frankfurt en Madrid (<100km).

Internationale samenwerking en concurrentie

In een aantal zienswijzen werd aandacht gevraagd voor Europese samenwerking tussen landen en/of luchthavens bij het bedienen van hun (gemeenschappelijke) verzorgingsgebied.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft in 2015 de determinanten van vlieggeneigdheid en luchthavenkeuze onderzocht. Daaruit bleek dat de luchthavenkeuze samenhangt met de prijs, het vluchtaanbod en de afstand/reistijd naar de luchthaven. Ook bleek er een grens- en taaleffect te bestaan: mensen zijn minder geneigd om vanaf een buitenlandse luchthaven te vliegen. Vanuit de regio Groot-Amsterdam bezien, waar veel van de (zakelijke) klanten van Schiphol gevestigd zijn, is een (gezamenlijke) Europese hub langer reizen en over de grens gelegen. Dat maakt het onaantrekkelijker.

Daarnaast zinspeelden indieners van zienswijzen op sluiting van Maastricht Aachen Airport (MAA) vanwege de nabijheid van buitenlandse luchthavens. Europese samenwerking en verdeling van verkeer zou dit mogelijk kunnen maken. Nog los van de mogelijkheid dat samenwerking tot meer in plaats van minder verkeer op MAA zou kunnen leiden, betekent het ook dat een groter deel van de baten van luchtvaart in het buitenland neerslaan. Meerdere indieners ageerden daarnaast tegen de bestaande overlast van buitenlandse luchthavens. Desalniettemin voorzien buitenlandse luchthavens in een deel van de Nederlandse vraag naar luchtverkeer.

Een internationaal gelijk speelveld tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen bestaat niet. Dat heeft te maken met de locatie waar maatschappijen hun hub hebben gevestigd en de comparatieve voordelen die daaruit voortvloeien (De Wit, 20143). Dat neemt niet weg dat het kabinet oneigenlijke concurrentie van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen niet zal accepteren en daartegen (eventueel op Europees niveau) actie zal ondernemen wanneer dat nodig is. Paragraaf 3.3.3 van deze Nota van Antwoord gaat in op sociale vestigingseisen voor luchtvaartmaatschappijen.

Onderscheid tussen marktsegmenten

Veel zienswijzen gaan in op het maatschappelijk nut van het transfersegment op Schiphol. Vanuit welvaartsoptiek is dit begrijpelijk. Er vinden vanwege de hubfunctie meer vliegtuigbewegingen plaats die negatieve externe effecten met zich meebrengen (voor de omgeving, het klimaat en de veiligheid), terwijl de reistijdbaten deels bij buitenlanders neerslaan. Maar vanwege die extra passagiers kan KLM, samen met partnermaatschappijen, meer directe verbindingen en hogere frequenties tot stand brengen dan op basis van de thuismarkt mogelijk zou zijn. Dit zorgt voor een welvaartsbaat bij Nederlandse (O/D) reizigers. Zoals in paragraaf 4.2 van deze Nota van Antwoord reeds is genoemd, is het nodig om kritisch te kijken naar welke luchtvaart Nederland nodig heeft. Daarnaast gaat de Luchtvaartnota in op ontwikkelingen in de luchtvaart die ook het transfersegment betreffen (paragraaf 3.4).

Verder geven indieners aan dat de Luchtvaartnota te weinig aandacht heeft voor het leisurevervoer. Mensen willen graag op vakantie, en zoals in paragraaf 4.2 al staat aangegeven, draagt 'een vakantievlucht' bij aan de welvaart van Nederlanders. Aanvullend daarop wordt in de Luchtvaartnota verwezen naar het SEO-rapport Het belang van leisurevervoer op Schiphol (2019). Daarbij wordt aangegeven dat ook het leisuresegment bijdraagt aan de connectiviteit van Schiphol.

Sturen op de netwerkkwaliteit

Er bestaat een breed gedragen wens voor meer sturing op de netwerkkwaliteit door de Rijksoverheid. Dit blijkt zowel uit de zienswijzen als uit het politieke debat. Dit komt voort uit de schaarste die er bestaat op Nederlandse luchthavens. Het Rijk streeft ernaar dat luchtvaartmaatschappijen binnen de

beschikbare capaciteit een netwerk aanbieden dat zo goed mogelijk aansluit bij wat goed is voor Nederland.

In de Luchtvaartnota kiest het kabinet ervoor om de vraag naar luchtvaart (vracht en passagiers) selectief te ondersteunen, namelijk daar waar dit de grootst mogelijke waarde heeft voor de Nederlandse economie. Om dat mogelijk te maken toetst het kabinet hoe het huidige beleidsinstrumentarium gebruikt kan worden om de netwerkqualiteit te verstevigen. Maar de luchtvaart is sterk geliberaliseerd, en het kabinet kan niet zomaar ingrijpen in de vrije marktwerking. Daarom zet het kabinet waar nodig en mogelijk in op aanpassing van bestaande EU-kaders voor de luchtvaart, waarbij in ieder geval wordt gestreefd naar het creëren van meer ruimte voor nationaal beleid. Gelet op deze aanpak is het te vroeg om in te gaan op voorstellen voor het gebruik van bepaalde instrumenten (zoals een capaciteitsdeclaratie).

Wijziging Luchtvaartnota

In paragraaf 3.2 is toegevoegd dat ook het leisurevervoer bijdraagt aan de netwerkqualiteit op Schiphol. Op een aantal plekken in de paragrafen 3.2 en 3.4 van de Luchtvaartnota is toegevoegd dat door middel van transfer meer bestemmingen en hogere frequenties kunnen worden aangeboden, en dat dit leidt tot welvaartswinst voor Nederlandse reizigers.

De opsomming ter illustratie van het beleidskader netwerkqualiteit in paragraaf 3.5.1 van de ontwerp-Luchtvaartnota is verwijderd om niet vooruit te lopen op de invulling van het beleidskader.

4.5 Verbondenheid regionale luchthavens

Deze paragraaf gaat over de internationale verbondenheid van regionale luchthavens en de economische relatie met de regio waarin ze liggen. De paragrafen 7.4 en 11.2 t/m 11.6 in deze Nota van Antwoord gaan eveneens in op zienswijzen over de regionale luchthavens.

Samenvatting zienswijzen

Diverse zienswijzen zijn gericht op specifieke regionale luchthavens van nationale betekenis. Hieronder is een schets gegeven van de strekking van de zienswijzen per luchthaven. Op hoofdlijnen geven indieners aan dat het effect van de regionale luchthavens op de economie verschillend is van dat van Schiphol.

In de ontwerp-Luchtvaartnota wordt bijvoorbeeld het economische belang van het (inkomend) toerisme onderstreept. Dit is wellicht een punt bij de afweging van de lusten en lasten van Schiphol, maar dit ligt volgens hen anders voor regionale luchthavens. Indieners geven aan dat sturen op netwerkqualiteit en duurzaamheid ook van belang is voor regionale luchthavens. Ten slotte stelt een indiener dat ruimtelijke concentratie van luchtvaart aantrekkelijk is vanwege schaal- en netwerkvoordelen. Daardoor heeft Nederland voldoende aan twee luchthavens (Schiphol en Eindhoven), omdat hun gezamenlijk verzorgingsgebied heel Nederland bestrijkt.

De regio rond Eindhoven Airport (EA) heeft volgens een indiener economisch gezien behoefte aan een kwalitatief goed netwerk van verbindingen, waarbij vliegverkeer en andere vervoersmodaliteiten, bijvoorbeeld de trein, elkaar aanvullen. Een indiener vreest dat de luchthaven zich primair ontwikkelt om te voorzien in de behoefte van een aantal bewoners in de regio om voor een spotprijsje op vakantie te gaan. Bij een afweging van de lusten en de lasten zou deze "kapitaalvlucht" moeten worden meegenomen. Een andere indiener geeft aan dat EA belangrijk is voor de economische ontwikkeling van de regio en dat normen niet te strikt zouden moeten zijn. Een indiener pleit voor een toename van bestemmingen naar regio's die relevant zijn voor de economische ontwikkeling van de Brainport.

Er wordt door indieners van zienswijzen zeer wisselend gedacht over het belang en de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport (MAA). Een indiener vindt dat de ontwikkeling van de luchtvaart met name gericht moet zijn op zakelijke bestemmingen, zoals München, Londen en Parijs. Een indiener

vindt het jammer dat in de ontwerp-Luchtvaartnota niet duidelijker wordt gesteld dat ook de ontwikkeling van regionale luchthavens primair gericht moet zijn op kwaliteit en niet op vluchten naar zombestemmingen. Een indiener geeft aan dat er in de Luchtvaartnota te weinig aandacht uitgaat naar de rol van luchtvracht op de economie en werkgelegenheid van MAA.

Andere indieners geven aan de luchthaven volgens hen al jaren met verlies draait, en dat er in de omgeving geen baten van zijn terwijl het wel voor overlast zorgt. Zo heeft het passagiersvervoer volgens hen vrijwel uitsluitend betrekking op het vervoer van uitgaande toeristen naar verre bestemmingen en heeft het vrachtvervoer voor het overgrote deel geen relatie met het bedrijfsleven in de regio. Daarnaast wordt de werkgelegenheid op de luchthaven volgens hen niet afgewogen tegen verlies van werkgelegenheid elders in de regio, als gevolg van geluidsoverlast, en nieuwe mogelijkheden voor werk bij een andere terreinbenutting.

Volgens indieners zou Rotterdam The Hague Airport (RTHA) in de eerste plaats moeten passen in de ontwikkelingsplannen van de regio zelf, waarbij de nationale ambities van de luchtvaartsector secundair zijn. Volgens indieners moet de focus liggen op zakelijk verkeer, maar ook op sociale reismotieven zoals het onderhouden van familiebanden wereldwijd. Regulering in de vorm van lokaal prijs- en hoeveelheidsbeleid zou mogelijk moeten zijn.

Kabinetsreactie

Uit de zienswijzen blijkt dat er maatschappelijke discussie bestaat over nut en noodzaak van regionale luchthavens van nationale betekenis. Het kabinet kiest ervoor dat zij primair een rol hebben bij het versterken van de regionale economie, maar ze kunnen vanuit nationaal perspectief ook ondersteunend zijn aan Schiphol en/of het verbindingennetwerk van Nederland. Reizigers maken graag gebruik van (nabijgelegen) regionale luchthavens (KiM, 2018). De sturing vanuit de publieke belangen voor deze luchthavens door het Rijk is primair ingegeven vanuit veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid.

Maar welke verbindingen zijn nodig om Nederland internationaal goed verbonden te houden? Zie ook paragraaf 4.4. Ook voor regionale luchthavens van nationale betekenis is dit relevant. Het aangekondigde beleidskader netwerkqualiteit zal daarom niet uitsluitend over Schiphol gaan. Het beleidsinstrumentarium wordt eveneens tegen het licht gehouden. De mogelijkheden om te sturen op bijvoorbeeld bestemmingen of marktsegmenten zoals zakelijk verkeer zijn echter beperkt.

Diverse indieners gaven aan dat de economische relatie van regionale luchthavens afwijkt van de relatie die Schiphol heeft met zijn omgeving. In de Luchtvaartnota is aangegeven dat bij toekomstige trajecten om te komen tot een Luchthaven(verkeer)/indelingbesluit of wijziging hiervan voor de besluitvorming het van belang is dat alle relevante informatie in kaart wordt gebracht met betrekking tot de aspecten veiligheid, economie, milieu en leefomgevingskwaliteit en er daarmee een goede kennisbasis ligt waarmee publieke belangen in kaart worden gebracht. In elke geval zal het aspect economie aan de orde dienen te komen. Een economische onderbouwing moet ingaan op de vervoersprognoses, de bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie, en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Daarbij wordt verwacht dat de richtlijnen worden gevolgd die thans uitgewerkt worden voor MKBA's in de luchtvaart. De door indieners genoemde punten, zoals de onevenwichtige uitstroom van vakantiegangers en de negatieve impact van luchtvaart op het inkomend (regionaal) toerisme, kunnen daarin een plek krijgen. De economische onderbouwing wordt meegewogen in de besluitvorming over een Luchthaven(verkeer)/indeling besluit.

Wijziging Luchtvaartnota

In de ontwerp-Luchtvaartnota stonden passages over regionale luchthavens verspreid over diverse hoofdstukken, onder meer in hoofdstuk 3. Ten behoeve van de leesbaarheid en de overzichtelijkheid zijn die nu gegroepeerd in paragraaf 6.5 van de Luchtvaartnota.

Ook is in paragraaf 6.5 van de Luchtvaartnota een kader toegevoegd waarin wordt verhelderd welke informatie het Rijk vraagt bij toekomstige trajecten om te komen tot een luchthaven(verkeer)/indelingbesluit of wijziging hiervan.

Eigen Drentse thema's

1. De Luchtvaartnota leidt nog niet tot het optimaal benutten van de bestaande luchthavencapaciteit.

De minister geeft aan dat het voortouw voor meer samenwerking tussen luchthavens van nationale betekenis bij de luchthavens ligt. Het kabinet wil deze samenwerking faciliteren en mede mogelijk maken. Per luchthaven dient een regionale verkenning te komen om tot een ontwikkelingsperspectief voor die luchthavens te komen. In die verkenning dient aandacht te zijn voor zaken als impact op de omgeving (zoals nachtvluchten), meerwaarde voor de regio, al dan niet groeiperspectief voor de luchthaven en de nationale betekenis. Het kabinet ziet geen (juridische) mogelijkheden voor het verdelen van verkeer in Nederland, behalve voor de luchthavens Schiphol en Lelystad. Het staat de luchthavens, als marktpartijen, vrij om initiatief te nemen en te verkennen of ze activiteiten bedrijfsmatig willen samenbrengen. Het kabinet vindt het niet zijn rol om dit te bevorderen. Het kabinet ziet luchthavens als zelfstandige ondernemingen die zelf verantwoordelijk zijn voor de bekostiging van hun activiteiten. Structurele rijksbijdragen zijn derhalve niet aan de orde.

2. 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.

Het kabinet ziet geen (juridische) mogelijkheden voor het verdelen van verkeer in Nederland, behalve voor de luchthavens Schiphol en Lelystad. Daarnaast geeft ze aan dat een (internationaal) gelijk speelveld tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen niet bestaat. Dat heeft te maken met de locatie waar maatschappijen hun hub hebben gevestigd en de comparatieve voordelen die daaruit voortvloeien (De Wit, 20143). Dat neemt niet weg dat het kabinet oneigenlijke concurrentie van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen niet zal accepteren en daartegen (eventueel op Europees niveau) actie zal ondernemen wanneer dat nodig is.

Er bestaat een breed gedragen wens voor meer sturing op de netwerkkwaliteit door de Rijksoverheid. Dit blijkt zowel uit de zienswijzen als uit het politieke debat. Dit komt voort uit de schaarste die er bestaat op Nederlandse luchthavens. Het Rijk streeft ernaar dat luchtvaartmaatschappijen binnen de beschikbare capaciteit een netwerk aanbieden dat zo goed mogelijk aansluit bij wat goed is voor Nederland. In de Luchtvaartnota kiest het kabinet ervoor om de vraag naar luchtvaart (vracht en passagiers) selectief te ondersteunen, namelijk daar waar dit de grootst mogelijke waarde heeft voor de Nederlandse economie.

Uit de zienswijzen blijkt dat er maatschappelijke discussie bestaat over nut en noodzaak van regionale luchthavens van nationale betekenis. Het kabinet kiest ervoor dat zij primair een rol hebben bij het versterken van de regionale economie, maar ze kunnen vanuit nationaal perspectief ook ondersteunend zijn aan Schiphol en/of het verbindingennetwerk van Nederland. Reizigers maken graag gebruik van (nabijgelegen) regionale luchthavens (KiM, 2018). De sturing vanuit de publieke belangen voor deze luchthavens door het Rijk is primair ingegeven vanuit veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid.

3. 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.

Militaire en civiele luchtvaart worden in het beleid gescheiden vanwege de grondwettelijke taak van Defensie. De militaire luchtvaart kent andere opgaven dan de civiele luchtvaart. Een voorbeeld is het op peil houden van de geoefendheid en operationele status, en daarmee de gereedstelling van de Koninklijke Luchtmacht. De belangen voor civiele en militaire luchtvaart komen bij elkaar in de integrale herziening van het Nederlandse luchtruim. Daar worden de belangen in samenhang bekeken. In de Luchtvaartnota is paragraaf 1.6.2 verder verduidelijkt (red. tekst van deze paragraaf uit de Luchtvaartnota is als bijlage bijgevoegd bij dit document).

Bij het onderdeel herziening van het Luchtruim (paragraaf 7.6 in NvA) staat onder andere aangegeven dat het één van de doelen van het programma Luchtruimherziening is om de civiele en militaire capaciteit in het luchtruim te verruimen. De verruimde capaciteit kan voor verschillende doelen worden ingezet. Groei van het civiele verkeer kan zo'n doel zijn, maar ook meer betrouwbaarheid, hogere voorspelbaarheid van het verkeer, geluidsbeperving, minder vertragingen, het opvangen van verstoringen (bijvoorbeeld slecht weer) en militaire missie effectiviteit.

Het verminderen van de impact van (civiele) vliegroutes op de omgeving is één van de doelen van de luchtruimherziening. Uitgangspunt bij de luchtruimherziening is dat bij het bepalen van vliegroutes zo min mogelijk stedelijk gebied en natuurgebieden worden overvlogen en zo min mogelijk CO₂ wordt uitgestoten. Bij het bepalen van de effecten van de verschillende ontwerprichtlijnen, wordt gekeken naar geluidseffecten en de CO₂-uitstoot en wordt een prioritering gehanteerd bij conflicterende belangen.

De belangrijkste militaire oefenruimte voor jachtvliegtuigen ligt op dit moment in het noorden grotendeels boven zee en deels boven de kop van Noord-Holland, Friesland en het noorden van Groningen. In de vier varianten waar nu aan wordt gewerkt, wordt de uitbreiding van de militaire oefenruimte boven Noord-Nederland en de vermindering van militaire oefenruimte in Zuid-Nederland als uitgangspunt beschouwd. Deze varianten worden vergeleken met een referentiesituatie. In deze referentiesituatie is de uitbreiding van de militaire oefenruimte in Noord-Nederland en vermindering van de militaire oefenruimte in Zuid-Nederland niet meegenomen.

4. 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.

Het kabinet vindt het van belang dat luchthavens zich zoveel mogelijk complementair aan elkaar ontwikkelen en daarbij ook oog hebben voor elkaars kansen en specialismen. Als GAE kansen ziet om zich verder te ontwikkelen als testcentrum voor mobiliteitsinnovatie en energietransitie en er hiervoor draagvlak bestaat in de regio, dan ziet het kabinet dit als een positieve ontwikkeling. Vanzelfsprekend dient bij deze ontwikkelingen de veiligheid te allen tijde gewaarborgd te zijn. Het Rijk heeft een faciliterende rol gespeeld bij het mogelijk maken van de experimenten met drones. In de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen is een uitzondering gemaakt voor luchthaven GAE om in het gecontroleerde luchtruim (CTR) vluchten uit te voeren waarbij geëxperimenteerd kan worden met de integratie van op afstand bestuurdde luchtvaartuigen met bemande luchtvaart.

5. 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.

Sluiting van de luchthaven Groningen Airport Eelde is wat betreft het kabinet niet aan de orde, zo lang er een plan ligt voor de exploitatie van het luchthaventerrein. GAE is de belangrijkste luchthaven voor les- en oefenvluchten in Nederland, onder andere omdat de KLM Flight Academy hier is gehuisvest. Het Rijk verzoekt de regionale luchthavens van nationale betekenis, waaronder GAE, om samen met regionale partijen de gewenste ontwikkeling van de luchthaven te verkennen. Het voortouw voor dit traject ligt bij de luchthaven en de regionale overheden. Op basis van de uitkomsten van het regionale

traject zal het kabinet vervolgens haar afweging maken en deze vastleggen in het luchthavenbesluit. Het kabinet vindt het van belang dat luchthavens zich zoveel mogelijk complementair aan elkaar ontwikkelen en daarbij ook oog hebben voor elkaars kansen en specialismen.

Gezamenlijk met alle provincies ingebrachte thema's

A. Impact op woon- en leefomgeving

In de Wet luchtvaart is de sectorale regelgeving voor de luchtvaart uitgewerkt. De luchtzijdige kant van de luchtvaart is een verantwoordelijkheid van het Rijk, omdat dit de verantwoordelijkheid en belangen van de gemeenten en provincies overstijgt. De luchtvaartregelgeving raakt de ruimtelijke ordening omdat er, vanwege geluidbelasting en het risico dat de luchtvaart met zich meebrengt, beperkingen worden gesteld aan de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden.

Het kabinet onderschrijft het belang van onderlinge samenwerking en heeft dit ook verwoord in de Luchtvaartnota, onder meer in paragraaf 8.2.5 en 8.2.6. In de aanloop naar de uitvoering worden nadere afspraken gemaakt. Het is daarbij van belang om in gezamenlijkheid goed te kijken hoe provincies en gemeenten het beste betrokken kunnen worden en welke verantwoordelijkheden deze overheden zelf hebben, inhoudelijk, met betrekking tot participatie en ten opzichte van elkaar.

B. Evaluatie RBML

Als provincies hebben we opnieuw gevraagd om spoedig een evaluatie van de Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) te starten. Wij vragen daarbij aandacht voor de bevoegdheidsverdeling in de RBML.

Vanaf de inwerkingtreding van de RBML is er periodiek overleg met sectorpartijen en provincies geweest om te bezien of er specifieke vraagstukken of knelpunten zijn in de uitvoering van de RBML en te bezien hoe hiermee om te gaan of oplossingen te vinden. Daarmee is een groot aantal praktische knelpunten opgelost en de wet- en regelgeving waar nodig aangepast. Dat heeft ertoe geleid dat er voor een aantal categorieën luchtvaartuigen een vrijstelling is van de verplichting om een luchthavenregeling te hebben. Daarnaast is bijvoorbeeld geregeld dat een luchthavenregeling bij besluit door Gedeputeerde Staten kan worden vastgesteld en dat geen verplichting meer bestaat om een CRO vast te stellen voor luchthavens van regionale betekenis met een luchthavenbesluit. Het is belangrijk om ook overige (uitvoering)vraagstukken en knelpunten op te lossen. Het kabinet zal zich daarvoor blijven inzetten in overleg met de sectorpartijen en de provincies.

C. Eén nationaal luchthavensysteem

Zie reactie onder 2.

NB

Het is onduidelijk waarom het ministerie verwijst naar paragraaf 8.2 Technologiesporen. In de samenvatting van de zienswijzen is geen tekst gevonden die uit onze zienswijze kan zijn overgenomen.

BIJLAGE bij reactie I&W op zienswijze

Tekst van paragraaf 1.6.2. uit de Luchtvaartnota

1.6.2 Relatie militaire luchtvaart

De Luchtvaartnota gaat primair over de civiele luchtvaart. Spreekt de nota over 'luchtvaart' of 'luchthavens', dan wordt de burgerluchtvaart bedoeld, tenzij wordt aangegeven dat het ook over de militaire luchtvaart gaat. De inzet voor de militaire luchtvaart komt voort uit de grondwettelijke taak van Defensie en kent daarom andere opgaven dan de civiele luchtvaart. Het heeft daarmee een bijzondere status die voortvloeit uit de grondwettelijke taken:

- waarborgen van de nationale veiligheid;
- bewaking van het Nederlandse luchtruim en verantwoordelijkheidsgebied;
- internationale inzet in conflictsituaties;
- bestrijding van terrorisme en mogelijke toekomstige dreigingen.

De belangen voor civiele en militaire luchtvaart komen bij elkaar in de herziening van het Nederlandse luchtruim en worden in de voorkeursbeslissing van de Luchtruimherziening integraal bekeken. De Luchtvaartnota schetst enkele beleidsmatige kaders voor de luchtruimherziening (zie paragraaf 6.6).

Net als voor civiele luchthavens gelden de Wet Luchtvaart en de Luchtvaartwet ook voor militaire luchthavens (tenzij dit anders is bepaald). Dit betekent dat bij de totstandkoming van luchthavenbesluiten (op grond van de Wet milieubeheer) moet worden bezien of een m.e.r. dient te worden uitgevoerd. Het kabinet zet verder in op één geïntegreerd civiel-militaire dienstverlener binnen het huidige ZBO LVNL. Streefdatum voor realisatie is 2023 (zie paragraaf 8.3.1).



Aan de voorzitter van Provinciale Staten

Mevrouw J. Klijnsma
Postbus 122
9400 AC Assen

Assen, 04-12-2020

Betreft: vragen ex artikel 41 RvO over luchtruimherziening en toekomstscenario's GAE

Geachte mevrouw Klijnsma,

In uw brief aan de Staten van 10 november j.l. 'Stand van zaken Luchtruimherziening' schrijft u dat de drie Noordelijke gedeputeerden op 21 september zijn geïnformeerd over de voortgang van het programma luchtruimherziening.

In dat bestuurlijk overleg is geen nadere informatie gegeven over de uitbreiding van het militair luchtruim boven het Noorden. U geeft tevens aan dat nu pas duidelijk is geworden dat ook het civiele luchtverkeer van en naar Schiphol (meer) over Drenthe komt te liggen als er in het militair oefengebied wordt geoefend.

Op 10 december is er een aandeelhoudersvergadering over de toekomstscenario's van GAE. Onderdeel daarvan is dat er de komende 10 jaar een structurele bijdrage van 6 tot 8 miljoen van het rijk moet komen. GAE vraagt de aandeelhouders om, totdat het rijk hierover een besluit heeft genomen, de aandeelhouders dit bedrag moeten betalen. De minister heeft echter, in haar antwoord op vragen van de tweede kamer*, aangegeven dat het kabinet luchthavens ziet als zelfstandige ondernemingen die zelf verantwoordelijk zijn voor de bekostiging van hun activiteiten. Structurele rijksbijdragen passen niet binnen het luchtvaartbeleid

We hebben daarom de volgende vragen:

1. Wij hebben zorgen over hoe onze burgers tijdig geïnformeerd worden en hoe ze hun inbreng kunnen geven over deze onderwerpen. U geeft in uw brief van 10 november aan dat er in januari opnieuw een informatiebijeenkomst komt van het ministerie van I & W over de luchtruimherziening en luchtvaartnota. Is die bijeenkomst openbaar/online te volgen?
2. Zo nee, waarom niet?
3. Binnenkort wordt een concept voorkeursbeslissing en het Plan-MER voor de luchtruimherziening ter inzage gelegd en kunnen er zienswijzen worden ingediend. Bent u voornemens om de Drentse zienswijze eerst met PS te bespreken voordat deze wordt ingediend?
4. Zo nee waarom niet?
5. Op 23-11-2020 heeft u de reactie op de Drentse zienswijze op de luchtvaartnota ontvangen. Kunt u puntsgewijs weergeven wat de reactie van de minister was op de Drentse zienswijze en wat de gevolgen zijn voor Groningen Airport Eelde (GAE)?
6. Graag een berekening van de jaarlijkse financiële gevolgen voor de aandeelhouders omdat de minister heeft aangegeven dat structurele rijksbijdragen niet passen binnen het luchtvaartbeleid.
7. De private aandeelhouder Oranjewoud heeft voor 1 euro 26 procent van de aandelen verworven en meerdere malen aangegeven zelf geen investeringen te willen doen. Vindt u dat deze aandeelhouder naar rato moet bijdragen aan de financiële gevolgen van de verschillende toekomstscenario's?



8. Zo ja, gaat u namens Drenthe eisen dat Oranjewoud naar rato bijdraagt aan de financiële consequenties van de verschillende scenario's op de aandeelhoudersvergadering van 10 december aanstaande?
9. Zo nee, waarom niet?
10. In een bijpraatsessie werd mede gedeeld dat de aandelen van de gemeente Assen voorlopig bij de aandeelhouder Oranjewoud worden 'geparkeerd'. Kunt u uitleggen wat daarmee wordt bedoeld?
11. Indien Oranjewoud de aandelen van Assen verwerft betekent dit dan ook dat Oranjewoud overdrachtsbelasting moet betalen over de waarde in het economische verkeer van de onroerende zaken?
12. Zo nee, waarom niet?
13. Zo ja, over hoeveel belasting hebben we het dan en wat is de waarde van de onroerende zaken in het economisch verkeer?
14. Kunt u deze vragen beantwoorden voor de commissievergadering van 9 december aanstaande?

Namens de SP-fractie en de Partij voor de Dieren

Greetje Dijkers

Thea Potharst