



De Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) heeft kennis genomen van het Ontwerp Luchtvaartnota. Zij is blij dat met het verschijnen van de Nota nu stappen gezet worden voor de toekomst van de luchtvaart. Zij ziet in de nota goede ontwikkelingen, maar constateert ook dat er nog dat een aantal zaken ontbreken en er mogelijkheden zijn tot verbetering.

Bij de NVL zijn de 19 Luchthavens in Nederland en de luchthavens Bonaire en St Eustatius aangesloten. Zij vormen een essentiële schakel voor de Nederlandse luchtvaart voor het vervoer van passagiers en vracht. Daarnaast accommoderen zij, met name de kleine luchthavens, diverse andere luchtvaartactiviteiten zoals bijvoorbeeld het onderhoud van vliegtuigen, de opleiding van vliegers, inspectievluchten, en de recreatieve luchtvaart. De luchthavens in het Caraïbisch gebied zijn essentieel voor de inwoners en de toeristische sector van dat gebied. Luchthavens in Nederland hebben een grote economische en maatschappelijke relevantie, zowel voor Nederland als geheel, als ook voor de regio waarin zij opereren. Het beheer en in stand houden van al die luchthavens is van nationaal belang.

Deze zienswijze van de NVL gaat met name in op beleid in het algemeen, en niet op de belangen van individuele luchthavens. Diverse luchthavens zullen daarom zienswijzen indienen over hun specifieke situatie. Deze NVL zienswijze volgt in haar opbouw de thema's zoals benoemd in de ontwerp Luchtvaartnota.

Nieuwe koers voor de luchtvaart

De NVL is blij dat er nu het ontwerp van een nieuwe Luchtvaartnota ligt en daarmee een basis is gelegd voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland. In 2018 en 2019 heeft de NVL u in een tweetal documenten haar toekomstvisie gegeven als input voor de nieuwe Luchtvaartnota. De NVL ziet een aantal elementen uit die visie niet terug in de Nota en daarom worden deze in de zienswijze opnieuw aangegeven.

De Nota is ontwikkeld in een tijd voor de Coronacrisis en ook de NVL signaleert dat de crisis tot nieuwe inzichten heeft geleid die nog moeten worden verwerkt. Zo heeft bijvoorbeeld de huidige crisis ons het belang laten zien van luchtvracht en het hebben van voldoende luchthavens waar luchtvracht goed kan worden afgehandeld. Een aanpassing van de Nota op die nieuwe inzichten is gewenst.

De NVL hecht aan een luchthavenbeleid waarbij de Rijksoverheid leidend is. Regionale inbedding en regionaal draagvlak zijn daarbij van groot belang. Normen voor bijvoorbeeld geluid en emissies moeten landelijk vastgesteld worden en luchthavens moeten niet afhankelijk zijn van een regionale interpretatie zoals nu dat nog soms het geval is. De Nota moet op dit punt duidelijker.

De NVL mist in de Nota de eerder gebruikte verdeling tussen 'luchthavens van nationaal belang' en 'luchthavens van regionaal belang'. In deze nota worden alle luchthavens buiten Schiphol aangeduid als 'regionale luchthavens', waardoor bij meerdere onderwerpen in deze Nota onduidelijk is welke luchthavens het Rijk beoogt. De eerder gehanteerde term 'luchthavens van nationaal belang' maakte duidelijk welke luchthavens een essentiële rol speelden voor het zogenaamd 'groot handelsverkeer'



(passagiers- en vrachtluchten). Het is niet duidelijk of, en waarom dan, besloten is deze status van luchthavens te laten vervallen. NVL pleit er voor in lijn met eerder beleid, om de termen 'luchthavens van nationaal belang' en 'luchthavens van regionaal belang' te blijven gebruiken. Verzocht wordt om de Nota hierop aan te passen.

In de Nota worden de termen general aviation, kleine luchtvaart en sportluchtvaart door elkaar gebruikt, zonder dat in een definitielijst duidelijk wordt wat per term bedoeld wordt. Daar waar in deze zienswijze wordt gesproken over luchthavens in de general aviation, worden bedoeld de luchthavens zonder luchtverkeersleiding.

In de Nota ligt sterk de nadruk op de grote commerciële luchtvaart en het hier te voeren beleid. Voor de luchthavens in de general aviation is naar de mening van de NVL onvoldoende aandacht en de NVL stelt vast dat hier beleid nog ontbreekt. Het door de NVL voorgestelde systeemdenken zou een goede mogelijkheid zijn om te komen tot een duurzame toekomst met voldoende lange termijn perspectief voor alle luchthavens, ook die in de general aviation.

Daar waar aanpassingen aan luchthavens of de infrastructuur rondom die luchthavens noodzakelijk zijn, moet het Rijk naar de mening van de NVL vaststellen aan welke voorwaarden per luchthaven moet worden voldaan, om die luchthaven in dat systeem goed te kunnen laten functioneren. Daarbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld bereikbaarheid over de weg, zowel als door de lucht, luchtruimclassificatie, hulpmiddelen, luchthavenvoorzieningen etc. Ook moet worden nagedacht wie als verantwoordelijke voor het systeem kan optreden. Naar de mening van de NVL zijn hiervoor meerdere mogelijkheden en zij wil hier graag met het Rijk het overleg over voeren.

De mogelijkheden die de Nederlandse luchthavens hebben, zijn ook afhankelijk van de mogelijkheden die het Nederlandse luchtruim biedt. Deze Nota gaat ook richting geven aan die luchtruimherindeling. De NVL ziet dat het voorgestelde nieuwe oefengebied in het noorden en noordoosten en de wensen vanuit de LVNL in met name het zuiden en zuidwesten, tot beperkingen kunnen gaan leiden voor de luchthavens in die gebieden en vraagt daarvoor aandacht. Het betreft hier met name de luchthavens voor de general aviation. Dit pleit wederom voor het ontwikkelen van beleid voor de general aviation in Nederland. Een integrale benadering is hier noodzakelijk en de betrokken stakeholders moeten hierin betrokken worden. De NVL wil graag betrokken blijven bij de gesprekken over de luchtruimherziening in verband met de belangen van de luchthavens.

Veilige luchtvaart

De NVL onderschrijft dat veiligheid en beveiliging topprioriteit zijn en blijven in de luchtvaart. Daarbij hoort ook een eigen verantwoordelijkheid van de luchthavens. NVL heeft de afgelopen jaren invulling aangegeven aan vormen van integraal veiligheidsmanagement zoals bijvoorbeeld een intern auditsysteem en het opzetten van uniforme opleidingen en trainingen op diverse gebieden. Binnen door de Rijksoverheid en internationale organisaties te stellen kaders, moet die taakinvulling mogelijk blijven. In de nota wordt hieraan geen aandacht besteed. Versterking van de deskundigheid en capaciteit bij de toezichthouder (ILenT) vindt de NVL noodzakelijk.

Het krijgen van een aparte gebruiksruimte in het luchthavenbesluit voor spoedeisende hulpverlening etc. wordt door de NVL toegejuicht, maar mag niet ten koste gaan van eerder vergunde geluidsruimte voor de overige vluchten.

De NVL ziet nieuwe vormen van luchtvaart en nieuwe technologieën als een kans en wil daarin graag meedenken. Nieuwe vormen van luchtvaart in en nabij het luchtruim van de huidige luchthavens, moeten veilig geïntegreerd kunnen worden met bestaande verkeersstromen. Nieuwe vormen van energieopwekking, zoals steeds hogere windmolens, vragen om een tijdige afstemming en een adequate bescherming van het luchtruim. Er moeten waarborgen komen dat het luchtruim rond bestaande luchthavens niet onnodig wordt beperkt. De Nota moet zich hier duidelijker over uitspreken.

De luchthavens werken binnen hun mogelijkheden graag mee aan een verdere verbetering van vliegveiligheid in de general aviation. De Nota geeft nu aan dat de 'kleine luchtvaart' zich 'sterker' moet inzetten voor veiligheid en duurzaamheid. Hieruit zou geconcludeerd kunnen worden dat er tot op heden onvoldoende aandacht was voor veiligheid en de NVL vindt dit zeker wat betreft luchthavens niet een juiste constatering. De Nota zou hier concreter kunnen aangeven wat bedoeld wordt.

Bij veiligheid in de luchtvaart hoort ook een logische en veilige indeling van het lager luchtruim met voldoende mogelijkheden. De NVL bepleit een verkenning naar nieuwe mogelijkheden zoals wijziging van luchtruimclassificatie en inzet van nieuwe hulpmiddelen zoals bijvoorbeeld GPS approaches voor luchthavens zonder verkeersleiding. De NVL juicht toe dat gezocht wordt naar vereenvoudigde vormen van luchtverkeersleiding en experimenten met een 'remote tower'. Er moet in overleg met de luchthavens gewerkt worden aan een goede inpassing van drones etc. in het Nederlands luchtruim.

Goed verbinden

De Nota constateert gelukkig dat luchthavens in de afgelopen periode een grotere bijdrage zijn gaan leveren aan de internationale verbondenheid van Nederland, maar bij die constatering blijft het. Een blik naar de toekomst vraagt er om dat gekeken wordt hoe alle luchthavens in Nederland gezamenlijk kunnen zorgen voor een optimale bereikbaarheid. Er ontbreekt in de Nota een visie hoe optimaal en integraal van de totaal nu beschikbare en nog geplande capaciteit gebruik kan worden gemaakt. Verderop in deze zienswijze zal de NVL hierop ingaan bij het door haar voorgestelde systeemdenken.

Niet alleen de mogelijkheden die de luchthaven Schiphol biedt zijn belangrijk voor het vestigingsklimaat; alle luchthavens, groot en klein, kunnen sterk bijdragen aan het vestigingsklimaat in die regio. De NVL wijst in deze op het in haar in 2018 gepubliceerde visie aangegeven belang van luchthavens als maatschappelijke knooppunten. De Nota gaat hier helaas niet op in. NVL vraagt om de Nota hierop aan te passen.

Op diverse regionale luchthavens ontwikkelen zich in de afgelopen jaren vliegtuigonderhoudactiviteiten en initiatieven voor nieuwe vormen van luchtvaart en nieuwe vormen van aandrijving. Het zou goed zijn als de Nota een versterking van de rol van luchthavens daarin ondersteunt.

De Rijksoverheid propageert een betere spreiding van de toeristische druk op ons land. Daarbij kan ook een rol zijn weggelegd voor de luchthavens in de regio. Een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer van alle luchthavens met personenvervoer is essentieel. De Nota spreekt zich hier niet over uit.

De Nota constateert terecht dat de capaciteit van luchthavens op termijn achter blijft bij de vraag naar luchtvaart. Na de Coronacrisis zal duidelijk worden in hoeverre die vraag zich herstelt. De NVL pleit er voor om zowel in de herstartfase, als ook daarna, te streven naar een optimaal gebruik van de totale luchthavencapaciteit in Nederland. Een oproep tot behoud van die totale capaciteit wordt nu gemist in de Nota. In het systeemdenken past het om niet alleen te kijken naar capaciteit, maar ook naar het belang dat bepaalde verbindingen hebben voor een luchthaven. Daarbij past ook dat elke luchthaven optimaal wordt geaccommodeerd en geoutilleerd. Op die manier kan een samenhangende Nederlandse luchthaveninfrastructuur ontstaan. De NVL ziet hierin een rol voor alle Nederlandse luchthavens. Verderop zal hier bij het voorgestelde systeemdenken op worden terug gekomen.

Regionale luchthavens verheugen zich in een toenemende populariteit bij reizigers uit hun regio. Vliegen vanuit de eigen regio kan ook milieuwinst betekenen. Wanneer de regionale vraag meer regionaal bediend kan worden, kunnen hiermee vele autokilometers bespaard worden. Gevraagd wordt om hier in de Nota op in te gaan.

Soms kan het belang van een regionale luchthaven zelfs het regionale belang overstijgen. De NVL wijst daarbij bij voorbeeld op de essentiële rol die Maastricht Aachen Airport speelt in het vrachtvervoer in Nederland en daarbuiten. Ook wijst zij op de luchthaven Den Helder die door de Rijksoverheid als onderdeel van de vitale infrastructuur is aangemerkt vanwege haar rol in de bediening van de offshore sector. Ook andere luchthavens krijgen een toenemende rol vanwege het helikopterverkeer voor de bouw en het onderhoud van windparken op zee. De Nota besteedt hier ten onrechte geen aandacht aan.

Bij 'goed verbinden' wordt in het algemeen in de Nota de rol van de general aviation luchthavens gemist. Ook die luchthavens vervullen een rol in de bereikbaarheid van Nederland, bijvoorbeeld met zakenvluchten, en zij dragen hiermee bij aan het vestigingsklimaat in hun regio.

De NVL onderschrijft de kansen van grondvervoer op korte afstanden binnen de EU als alternatief voor vluchten. Tegelijkertijd moet geconstateerd worden dat buiten de Randstad niet of nauwelijks aansluitingen zijn op het HSL-netwerk en er daarmee geen alternatief is voor vliegen vanuit die regio's.

Hoewel de invoering van een aparte belasting voor passagiers- en vrachtluchten (vliegtax) geen onderdeel uitmaakt van de Luchtvaartnota, vraagt de NVL om heffingen alleen in te voeren als dit op Europees niveau gebeurt. Het is essentieel dat er sprake is van een gelijk speelveld. Vooral voor luchthavens in de grensregio's kunnen de gevolgen van een eenzijdige invoering door Nederland groot zijn.

Voor de luchthavens in het Caribisch gebied onderschrijft de NVL hun grote belang voor ontsluiting van dit deel van het Koninkrijk. De NVL wil zich samen met de Rijksoverheid inzetten om die luchthavens waar mogelijk te ondersteunen met bijvoorbeeld kennis en ervaring. Zij vormen een onmisbaar deel van onze Rijksinfrastructuur en moeten ook als zodanig ook vanuit het Rijk ondersteund worden. De luchthavens in Caribisch Nederland willen samen met het Rijk zo spoedig mogelijk werken aan de 4 speerpunten die in de Nota voor de luchtvaart Caribisch Nederland en Koninkrijkslanden worden genoemd. Plannen voor het bereiken van het vereiste veiligheidsniveau van ICAO zijn in voorbereiding evenals toekomstgerichte plannen voor de ontwikkeling van de luchthavens, passend bij het beleid van de Openbare Lichamen. De investeringen die daarbij nodig zijn, willen deze luchthavens samen met het Rijk in kaart brengen, evenals de daarbij benodigde kennis en ervaring vanuit Europees Nederland. Zij steunen de initiatieven op het gebied van duurzaamheid en willen meewerken aan verbetering van o.a.

vliegroutes, verkenning en onderzoek naar de haalbaarheid van elektrisch vliegen en verduurzaming op de luchthavens zelf. Maar deze luchthavens kunnen de genoemde speerpunten niet allemaal uit eigen middelen realiseren, daarvoor willen zij samen met het Rijk en de Openbare Lichamen afspraken maken. Zij willen dit in de vorm van een meerjarenprogramma met daarin doelstellingen, planning en de bijbehorende financiële ondersteuning van het Rijk, die in een redelijke verhouding staan tot de mogelijkheden die de Openbare Lichamen in het Caribisch gebied en de luchthavens hebben.

Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

De NVL onderschrijft de visie in de Nota om de negatieve invloed van de luchthavens en luchtvaart op de omgeving zo gering mogelijk te laten zijn. De NVL bepleit dat luchthavens maatschappelijke knooppunten worden en hun waarde voor hun omgeving kunnen vergroten. De Nota gaat hier helaas niet op in terwijl hier naar de mening van de NVL kansen liggen.

De NVL pleit voor maatwerk ten aanzien van verkeer in de nacht en de randen van de nacht. Het streven moet zijn een level playing field.

De NVL mist ook bij het onderwerp leefomgeving een visie van het Rijk voor de luchthavens voor de general aviation.

De NVL bepleit een landelijk uniform systeem voor het meten en berekenen van geluid dat niet onderhevig is aan afzonderlijke interpretaties of beleid in de regio.

De NVL is in het kader van het Klimaatakkoord Luchtvaart reeds doende met plannen voor vermindering van de emissies van grondgebonden operaties en het ondersteunen van activiteiten die leiden tot het verminderen van emissies in de lucht. Hierbij wordt o.a. ingezet op het gebruik van duurzame brandstoffen en elektrisch vliegen.

Bij geluid spreekt de Nota over een gestandaardiseerde gebruiksregeling voor alle regionale luchthavens. Ook hier is de vraag welke luchthavens de Nota hier bedoelt.

Daar waar gesproken wordt over uitstoot van ultrafijnstof pleit de NVL er voor om telkens de bijdrage van de luchtvaart te laten zien in verhouding tot die van andere bronnen in de omgeving van luchthavens om zo een juist beeld te geven.

Duurzame luchtvaart

De NVL is medeondertekenaar van het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart en zij wil zich graag inzetten voor verduurzaming van de luchtvaart. Voor een groot deel zal de general aviation de kraamkamer zijn van nieuwe ontwikkelingen om te komen tot verduurzaming. De Nota adresseert dit ook als zodanig. Omdat het gaat om landelijke doelen op luchthavens met beperkte budgetten, is een financiële ondersteuning vanuit het rijk logisch en wenselijk.

Meerdere luchthavens in Nederland hebben plannen uitgevoerd of in uitvoering, om hun terreinen te gebruiken voor opwekking van duurzame energie, met name door de zon. Een financiële ondersteuning

vanuit het Rijk kan daarbij essentieel zijn. Het zou goed zijn in de Nota deze ontwikkeling te onderschrijven.

Bij innovaties in de luchtvaart wijst de NVL er op dat niet alleen op de luchthaven Schiphol en door de TU Delft, maar ook op andere luchthavens en door andere universiteiten, hogescholen en MBO opleidingen wordt samengewerkt. Er is dus een brede blik nodig.

Capaciteit en capaciteitsverdeling

De NVL heeft in haar visie aanbevolen om alle Nederlandse luchthavens als één systeem, de Nederlandse luchthaveninfrastructuur, te beschouwen. Net als bijvoorbeeld in het Nederlandse openbaar vervoersysteem, kunnen luchthavens elkaar zo aanvullen. Daarbij horen keuzes over op welke luchthaven welk onderdeel van de Nederlandse luchtvaart het beste kan worden geaccommodeerd. Een regionale vraag kan soms ook het beste regionaal worden bediend. Dit geldt voor alle luchthavens in Nederland. Zo kunnen regionale luchthavens complementair zijn aan Schiphol. Een systeem kan alleen goed functioneren als er een instantie is die verantwoordelijk is voor het systeem. De NVL ziet daarvoor meerdere mogelijkheden en wil die graag met het Rijk verkennen. De systeemgedachte kan gefaseerd worden geïmplementeerd. Ook hierover wil de NVL met het Rijk in gesprek. Dat vraagt nog wat tijd, en die tijd is er nu nog totdat de Nota definitief is.

De NVL ziet nu dat het kabinet in de Nota hinkt op twee gedachten waarbij voor een groot deel van de luchthavens de provincie bevoegd gezag is, maar het centraal gezag het kader moet bepalen. De NVL erkent dat een goede inbedding en draagvlak in de regio onmisbaar is voor ontwikkeling van luchthavens in die regio, maar pleit voor een op nationaal niveau gevoerd luchthavenbeleid.

Het Rijk geeft nu in de Nota aan dat zij haar regierol ten aanzien van de luchthavens wil beperken op slechts de regie op samenwerking en kennisdeling tussen luchthavens. Juist deze twee facetten verzorgt de NVL succesvol al vele jaren zelf. De NVL nodigt de Rijksoverheid uit om in de komende periode samen te onderzoeken hoe een bredere invulling van het systeemdenken er uit zou kunnen zien en hoe de implementatie en aansturing van het systeem kan worden bereikt. Dit is naar de mening van de NVL een essentieel onderdeel van het luchtvaart- en luchthavenbeleid in de komende decennia. Alle luchthavens, ook de luchthaven Schiphol, hebben eerder het nut van het systeemdenken onderschreven. Ook de kleine luchthavens vormen een onderdeel van het systeem.

Voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland is het hebben van voldoende mogelijkheden in Nederland om vliegers op te leiden essentieel. Ook het behoud van recreatieve luchtvaart (inclusief de zogenoemde luchtsporten) is hierbij van belang. De NVL is blij dat de Nota onderschrijft dat alle luchtsporten in Nederland mogelijk moeten blijven. In het systeemdenken kunnen ook keuzes gemaakt worden over mogelijke concentraties van bepaalde luchtsporten op luchthavens. Gevraagd wordt hier in de Nota meer aandacht aan te besteden. Zo kan dit ook meegenomen worden in het denken over de nieuwe luchtruimstructuur. Hierbij past ook een denken over een flexibeler gebruik van het luchtruim in plaats van een starre verdeling.

Nationaal luchthavenbeleid heeft de afgelopen jaren ontbroken en daardoor kon de aanwezige luchthavencapaciteit voor zowel personen- als vrachtovervoer en general aviation niet optimaal benut worden. Het capaciteitstekort van de afgelopen jaren op de luchthaven Schiphol, heeft er voor gezorgd

dat andere luchthavens in Nederland een toenemend aantal passagiers- en vrachtvluchten moesten verwerken. Als gevolg daarvan ontstonden ook verschuivingen van andere luchtvaartactiviteiten, zoals in de general aviation. Een sturing in dat proces ontbrak, waardoor er geen ideale situatie ontstond en optimalisatie gemist werd. Het heeft geleid tot de nodige onzekerheid voor luchtvaartbedrijven en suboptimale situaties. De NVL vindt dat de huidige crisis vraagt om versnelde invoering van dit systeemdenken. Daarbij bedoelt de NVL niet een top-down benadering in de vorm van een opgelegde Verkeersverdeelregel, maar een logisch en transparant systeem, waarvoor draagvlak aanwezig is. In dat systeem kunnen alle vormen van luchtvervoer, ook bijvoorbeeld het steeds belangrijker wordend vervoer per helikopter en nieuwe vormen van vervoer (drones, onbemande vliegtuigen), een plaats krijgen. De Nota spreekt niet over de rol die luchthavens daarin kunnen gaan vervullen.

Dat de Nota bij voorbaat een holdingstructuur voor regionale luchthavens van nationaal belang uitsluit vindt de NVL voorbarig. De NVL vraagt om dit standpunt te schrappen en daar als Rijk pas een uitspraak over te doen na de voorgestelde verkenning van het systeem. Het nu in de Nota ingenomen standpunt dat voor de luchthavens Maastricht en Eelde geen bijdragen vanuit het rijk kunnen komen, is daarom ook voorbarig. Deze luchthavens hebben tot op heden geen staatssteun gehad en zij mogen niet worden weg gezet als 'noodlijdende luchthavens'. Vanuit het systeemdenken is het ook niet altijd noodzakelijk dat elke luchthaven een sluitende exploitatie heeft, als zij maar wel een essentieel onderdeel van het systeem is. De beheer en instandhouding van infrastructuur moet net als in het openbaar vervoer niet afhankelijk zijn van de bedrijfsopbrengsten, maar worden gezien als investeringen in maatschappelijke infrastructuur. De NVL herhaalt een eerder aan de minister gedane oproep om te zorgen voor het behoud van alle luchthavens.

Innovatie

De NVL wil graag meedoen en meedenken in de innovatie van de luchtvaart. Ook daarin is een systeembenadering gewenst. Het is niet logisch om op meerdere plaatsen tegelijk het wiel uit te vinden. In een systeemdenken kunnen keuzes gemaakt worden waardoor innovaties op de beste plaats en in de beste omgeving kunnen worden uitgevoerd. De Nota spreekt zich hier niet over uit.

NVL wil een actieve rol spelen in de verduurzaming van de luchtvaart. De overgang naar duurzame brandstoffen en andere vormen van energie wordt onderschreven.

Bestuur en samenwerking

Zoals eerder aangegeven is de NVL is van mening dat Nederland te klein is om luchthavenbeleid zowel op nationaal als regionaal niveau te voeren. Voor alle luchthavens is een nationaal beleid gewenst met inachtneming van het al dan niet aanwezig zijn van de regionale inbedding en het regionaal draagvlak. Een periodiek overleg tussen provincies en Rijksoverheid op het gebied van luchtvaart kan zeker zinvol zijn, maar de NVL herhaalt hier haar standpunt dat luchthavenbeleid op Rijksniveau tot stand dient te komen.

De kracht van luchtvaart is standaardisatie en eenvormigheid van regelgeving. De NVL ziet verbetering als mogelijk.



Een goed functionerende CRO is van belang voor de luchthaven. De NVL ondersteunt daarom het idee van het verder professionaliseren van de CRO's en pleit voor een balans in de samenstelling zodat de juiste afweging kan plaatsvinden, ook van de economische belangen.

De NVL heeft in het verleden meermalen een initiërende rol gespeeld en wil die rol ook graag blijven vervullen. Daarbij past een frequent overleg tussen de NVL en het ministerie op zowel uitvoerend als beleidsmatig niveau. In de luchtvaart is een afstemming met andere partners en belangenorganisaties gewenst. Het Rijk speelt daarin een belangrijke rol en daarom wordt gevraagd om continuïteit van haar deelname in die overlegvormen.

Bij het toezicht in de luchtvaart wijst de NVL op de resultaten die bereikt zijn met opzetten en uitvoeren van interne audits door een pool van NVL auditoren. In goed overleg met de toezichthouder pleit NVL voor voortzetting van dit systeem. NVL pleit ook in dit verband voor het aanwezig zijn van voldoende kennis en mankracht bij de toezichthouder.

Ten slotte

Diverse luchthavens vragen aandacht voor hun specifieke situatie in eigen zienswijzen. Wij vragen het Rijk hier goed naar te kijken en over in gesprek te gaan met deze luchthavens.

De luchthavens Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde hebben aangegeven dat zij zich in een achtergestelde positie voelen ten opzichte van de luchthavens die deel uitmaken van de Royal Schiphol Group. De NVL pleit daarom ook voor een brede invulling van de systeemgedachte waarin de toekomstige rol van deze twee luchthavens voor het passagiers- vrachtvervoer van en naar Nederland wordt verankerd.

Ook diverse kleinere luchthavens vragen aandacht om hun specifieke situatie in eigen zienswijzen. Een systeem ontleent haar kracht aan het geheel en daarin hebben alle luchthavens van groot tot klein een rol. Daarom herhaalt de NVL hier de oproep om nu al niet luchthavens uit te sluiten bij vaststelling van het luchtvaartbeleid voor zo'n lange periode. Kleinere luchthavens vormen een essentieel onderdeel van het geheel. Ook in de verduurzaming van de luchtvaart zijn zij van groot belang. De NVL ziet het systeemdenken dan ook als voorwaarde om te kunnen komen tot een goede uitvoering van het programma Duurzame Luchtvaart.

Luchthavens willen in de coronaherstelperiode aan hun nieuwe toekomst kunnen werken. De rol van elke luchthaven in dat systeem zal moeten rekenen op draagvlak en ondersteuning in haar omgeving. Een zekere spreiding van lusten en lasten van de luchthavens in Nederland is daarbij van belang. Coördinatie en regie zijn op dit moment dus nodig en vanuit het standpunt van de NVL zeer gewenst, maar daarom nog niet eenvoudig te realiseren. Diverse regelgeving, verschillende gezag- en eigendomsverhoudingen en wensen van luchtvaartmaatschappijen, maken het een ogenschijnlijk zeer moeilijk uitvoerbaar model. De NVL wil op korte termijn in gesprek gaan met het Ministerie en andere betrokken partijen, waaronder ook de slotcoördinator en de Luchtverkeersleiding Nederland, om te kijken of en hoe het systeemdenken vorm kan worden gegeven. Daarbij moet worden bepaald wie de systeemverantwoordelijke is. Daarbij zullen later ook vraagstukken voor de langere termijn, ten behoeve van een verder uitwerking van de systeemgedachte, aan de orde kunnen komen. Voor nu geldt eerst, in het belang van de luchtvaart in Nederland, dat een gecontroleerde, evenwichtige en goede herstart op



alle luchthavens wordt gerealiseerd. Daarbij ziet de Vereniging een duidelijke taak voor de Nederlandse overheid om de totale Nederlandse luchthaveninfrastructuur en haar capaciteit nu te ondersteunen en in stand te houden.