



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota

Actualisatie 2023



Inhoud



1. Inleiding 3



2. Veilige
luchtvaart 4



3. Nederland goed
verbonden 14



4. Een gezonde en
aantrekkelijke
leefomgeving 19



5. Duurzame
luchtvaart 27



6. Integrale
mobiliteits-
benadering en
capaciteit 34



7. Bestuur en
samenwerking 39



1. Inleiding

Op 20 november 2020 verscheen de Luchtvaartnota 2020-2050 "*Verantwoord vliegen naar 2050*". Hiermee werd een nieuwe koers uitgezet naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. '*Slim en duurzaam*' is het uitgangspunt van de Luchtvaartnota. Deze koers moet de luchtvaart toekomstbestendig maken. De luchtvaartsector moet zorgen voor minder hinder en minder uitstoot van vervuilende stoffen. De negatieve effecten op mens, natuur en milieu moeten verminderen. Dit is een omslag in het luchtvaartbeleid. Kwaliteit komt centraal te staan. Er is een nieuwe balans nodig tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen.

Voor u ligt de uitvoeringsagenda Luchtvaartnota – Actualisatie 2023. Deze uitvoeringsagenda Luchtvaartnota geeft aan welke acties de Rijksoverheid de komende jaren - in samenwerking met partijen onderneemt. Met deze uitvoeringsagenda wordt concrete uitwerking gegeven aan de bovengenoemde koers van de Luchtvaartnota 2020-2050. De Rijksoverheid werkt aan de borging van de veiligheid, netwerkkwaliteit, de verbetering van de leefkwaliteit, de borging van de klimaatdoelen en de inrichting van een raamwerk voor samenwerking. Bij de uitwerking van elk van de publieke belangen uit de Luchtvaartnota wordt de impact op andere publieke belangen gezien. Deze uitvoeringsagenda wordt in principe eens in de 4 jaar geactualiseerd. Zo kan iedere kabinetsperiode worden bekeken hoe een nieuw kabinet tegen de weging van de publieke belangen aankijkt, actuele ontwikkelingen kunnen worden meegenomen en ingepast. Zo wordt helder welke onderwerpen in de uitvoering prioriteit hebben; de uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota wordt hier periodiek op aangepast.

Bij de uitvoering van de acties worden belanghebbenden betrokken, passend bij hun rol, verantwoordelijkheid en belang. De in de tabellen per publiek belanggenoemde partijen worden in elk geval betrokken. Met andere belanghebbenden kan in samenspraak een passende betrokkenheid worden afgesproken. Per onderwerp is uitgewerkt wat de prioritaire acties zijn voor de komende vijf jaren en hoe hier invulling aan wordt gegeven. Daarna is aangegeven wie worden betrokken bij de uitwerking en wat de planning is.

Monitor Luchtvaart

Via monitoring en evaluatie wordt bepaald of de verschillende acties op koers liggen, hoe het staat met het doelbereik en of het nodig is om het beleid bij te stellen. De monitoring en evaluatie van de effecten en het doelbereik worden elke twee jaar uitgevoerd. Het streven is om dit te laten uitvoeren door een consortium van onafhankelijke kennisinstellingen. Er wordt zoveel mogelijk gebruikgemaakt van bestaande monitors (bijvoorbeeld de monitor Netwerkkwaliteit). Begin 2024 wordt de eerste voortgangsrapportage verwacht.

Leeswijzer

Dit document is ingedeeld langs de hoofdstukken uit de Luchtvaartnota 2020-2050: Veilige Luchtvaart, Nederland goed verbonden, Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving en Duurzame luchtvaart. Ook worden in aparte hoofdstukken de twee aanvullende thema's Integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit en Bestuur en samenwerking behandeld.



2. Veilige luchtvaart

Vliegveiligheid verbeteren

Vliegen is een van de veiligste vormen van vervoer. De Rijksoverheid streeft naar een continue verbetering van de veiligheid in de luchtvaart. Dit gebeurt op verschillende manieren. Het luchtvaartveiligheidssysteem wordt voortdurend versterkt door een hoge compliance aan de internationale verplichtingen. Ook wordt ingezet op verdere versterking van de rol van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Het Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP 2020-2024) is opgezet en wordt uitgevoerd. Onderdeel hiervan is een nationale veiligheidsanalyse (commerciële luchtvaart, General Aviation en onbemande luchtvaart). Dit geeft beter inzicht in de belangrijkste nationale risico's, die samenwerking vragen tussen luchtvaartorganisaties en overheden. De analyse leidt tot maatregelen om geconstateerde risico's terug te brengen tot een acceptabel niveau. Het resultaat van deze veiligheidsanalyse landt in het Nederlands actieplan voor luchtvaartveiligheid.

Aan belangrijke besluiten van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, die leiden tot significante veranderingen in het luchtvaartstelsel, gaat een onafhankelijke integrale veiligheidsanalyse vooraf. De overige maatregelen, die naar aanleiding van het rapport over de veiligheid van Schiphol van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (Veiligheid Vliegverkeer Schiphol, OVV, 2017) in gang zijn gezet, worden verder uitgevoerd, onder de vlag van het NLVP. Ook de sectorpartijen op Schiphol gaan door met de samenwerking in het integraal veiligheidsmanagementsysteem (ISMS). Partijen investeren in de voortdurende verbetering van de veiligheid. Er wordt ingezet op een versterkte samenwerking tussen de sectorpartijen op de regionale luchthavens van nationale betekenis (met groot commercieel verkeer).

Het doel is dat de partijen de veiligheid verder verbeteren door op de raakvlakken van hun activiteiten intensiever samen te werken. Dit gebeurt mede op basis van de ervaringen op Schiphol met het integraal veiligheidsmanagement.

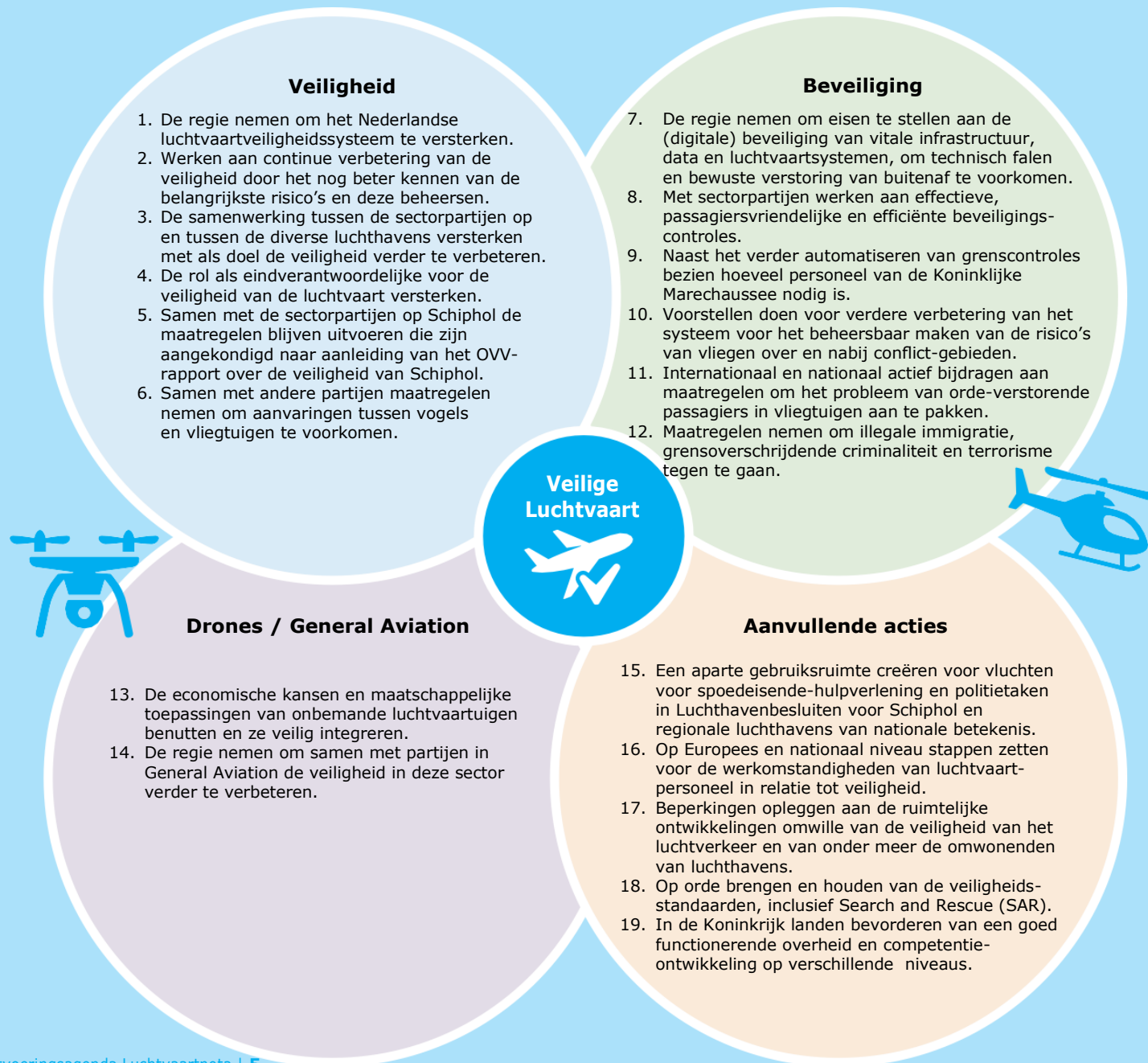
Beveiliging versterken

Naast veiligheid is beveiliging van groot belang voor veilige luchtvaart. Door verdergaande automatisering van luchtvaartprocessen ontstaan nieuwe risico's. Uitval en moedwillige manipulatie van data en luchtvaartsystemen kunnen verstekkende gevolgen hebben voor de continuïteit of de veiligheid. De Rijksoverheid neemt de regie om eisen te stellen aan de (digitale) beveiliging van vitale infrastructuur en luchtvaartsystemen. Dit moet technisch falen en bewuste verstoring van buitenaf voorkomen. Samen met sectorpartijen werkt de Rijksoverheid aan nieuwe passagiersvriendelijke en efficiënte technologieën voor beveiligingscontroles. Naast het verder automatiseren van grenscontroles op luchthavens beziet de Rijksoverheid hoeveel personeel van de Koninklijke Marechaussee noodzakelijk is. De Rijksoverheid wil verdere verbeteringen op mondiaal, Europees en nationaal niveau bereiken in het systeem voor het beheersbaar maken van de risico's die gepaard gaan met het vliegen over en nabij conflictgebieden.

Veiligheid rond drones en General Aviation verbeteren

De ontwikkeling en het gebruik onbemande luchtvaartuigen gaat snel. Deze ontwikkeling biedt economische kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige maatschappelijke toepassingen. De Rijksoverheid wil deze kansen benutten en de luchtvaartuigen veilig in het luchtruim integreren. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat neemt regie om samen met de partijen in de General Aviation de veiligheid verder te verbeteren.

Overzicht acties Veilige luchtvaart



Toelichting acties **Veilige luchtvaart**

| Veiligheid | | | |
|--|--|--|--|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 1. De regie nemen om het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem te versterken. | 1.1 De Rijksoverheid versterkt het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem voortdurend en wil bij de best presterende landen horen als het gaat om de compliance met de internationale verplichtingen. In 2023 ligt de nadruk op het inzichtelijk maken van de genomen stappen ten behoeve van de audit door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO. | Ministerie van Defensie (min DEF) en Justitie en Veiligheid (min JenV), Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) | 2023 |
| | 1.2 Mede gelet op deze ambitie wordt onderzocht hoe de ILT verder te versterken is, zodat de inspectie voldoende kennis, capaciteit en middelen beschikbaar heeft om als luchtvaartautoriteit voor de veiligheid van de burgerluchtvaart op te treden. In het programma Versterking Luchtvaartautoriteit wordt dit gezien. Ook de versterking van de beleidsdirectie van Infrastructuur en Waterstaat, die eveneens taken heeft die onderdeel zijn van de luchtvaartautoriteit, wordt onderzocht. | n.v.t. | 2023 Extern onderzoek versterking luchtvaartautoriteit |
| 2. Werken aan continue verbetering van de veiligheid door het nog beter kennen van de belangrijkste risico's en deze te beheersen. | 2.1 De Rijksoverheid voert het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma uit. De vier pijlers zijn: <ul style="list-style-type: none">• Het veiligheidsbeleid en de inrichting van het systeem;• De beheersing van veiligheidsrisico's;• De veiligheidsborging;• De veiligheidspromotie. Maatregelen voor de vastgestelde veiligheidsrisico's worden in de vorm van het Nederlands Actieplan Luchtvaart Veiligheid uitgewerkt en in 2023 aan de Kamer aangeboden. | Commerciële luchtvaartsector; General Aviation; onbemande luchtvaartsector | 2023: Actieplan n.a.v. veiligheidsanalyse |
| | 2.2 Bij belangrijke besluiten van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, die leiden tot significante veranderingen in de luchtvaart, geeft de Rijksoverheid vooraf opdracht voor een onafhankelijke integrale veiligheidsanalyse. | n.v.t. | 2023- 2025: continue monitoring |

| Veiligheid | | | | | |
|----------------------------|---|-------------------------------|--|---|--|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 3. | De samenwerking tussen de sectorpartijen op en tussen de diverse luchthavens versterken met als doel de veiligheid verder te verbeteren. | 3.1 | De Rijksoverheid wil stimuleren dat sectorpartijen op de raakvlakken van hun activiteiten intensiever met elkaar samenwerken om de veiligheid verder te verbeteren. Op Schiphol hebben de sectorpartijen daartoe een integraal veiligheidsmanagementsysteem ontwikkeld. Onder meer op basis van de ervaringen op Schiphol beziet de Rijksoverheid hoe dit systeem op de regionale luchthavens met groot commercieel verkeer te stimuleren. | Luchtvaartsector | 2023- 2025: continue monitoring |
| | | 3.2 | De Rijksoverheid wil stimuleren dat alle betrokken partijen bij de grondaafhandeling op Schiphol hun verantwoordelijkheid nemen en samenwerken om de veiligheid omtrent grondaafhandeling te verbeteren. Hierbij wordt gekeken op welke wijze de Rijksoverheid kan faciliteren om het aantal grondaafhandelaren op Schiphol te beperken. De ILT continueert haar geïntensiveerde toezicht en zal waar nodig handhavend optreden bij situaties ter plaatse. | Luchthavenbedrijf Schiphol, grond-afhandelaren, luchtvaartmaatschappijen, EASA. | 2023- 2025: continue monitoring |
| 4. | De rol als eindverantwoordelijke voor de veiligheid van de luchtvaart versterken. | 4.1 | Het gaat onder andere om: Een systeemmonitor voor luchtvaartveiligheid die het functioneren in beeld brengt van het totale stelsel van Beleid, Toelating en Toezicht, operatie en reflectie. In eerste aanleg ligt de focus op Schiphol en later op de hele Nederlandse luchtvaart. | De luchtvaartsector, ISMS, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) & de OVV | Uitvoeringsagenda systeemmonitor is terugkerend. |
| | | 4.2 | De inrichting van een expertgroep luchtvaartveiligheid. | Onafhankelijke nationale en internationale veiligheidsexperts. | Wordt in 2023 verder bestendigd. |
| 5. | Samen met de sectorpartijen op Schiphol de maatregelen blijven uitvoeren die zijn aangekondigd naar aanleiding van het OVV-rapport over de veiligheid van Schiphol. | 5.1 | Voortzetten uitvoering van maatregelen uit de Roadmap Safety Improvement Schiphol. Publicatie van de Staat van Schiphol in 2023. | Sectorpartijen op Schiphol. | 2023: Diverse momenten, zie de Roadmap voor de planning per maatregel. |

| Veiligheid | | | |
|--|--|---|--|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 6. Samen met andere partijen maatregelen nemen om aanvaringen tussen vogels en andere dieren en vliegtuigen te voorkomen | <p>6.1 Inventarisatie en evaluatie van de ecologische impact (voedsel, broed- en slaapplekken) van een luchthaven op de omgeving en van de maatregelen die genomen. Hierbij gaat het om preventieve (vegetatie- en waterbeheer) en repressieve (verjaging, verplaatsen, doden) beheersmaatregelen en de effecten hiervan op het reduceren van het risico op een botsing met vogels en andere dieren.</p> <p>Als laatste zal er een inventarisatie worden gedaan van nieuwe maatregelen. Hierbij zullen ook ontwikkelingen in het buitenland (inclusief technische ontwikkelingen) bij de analyse worden getrokken.</p> | Provincies, gemeenten, belangenorganisaties landbouw en natuur, luchthavens en min DEF. | Continue monitoring van de laatste ontwikkelingen. |

| Beveiliging | | | |
|---|---|---|---|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 7. De regie nemen om eisen te stellen aan de(digitale) beveiliging van vitale infrastructuur, data en luchtvaartsystemen, om technisch falen en bewuste verstoring van buitenaf te voorkomen. | <p>7.1 Luchtvaartpartijen hebben een eigen verantwoordelijkheid om passende maatregelen te nemen op basis van risicoanalyses. De Rijksoverheid ziet op systeemniveau toe op een juiste naleving van deze verantwoordelijkheid.</p> <p>a) Voor vitale infrastructuur volgt actualisatie van de Roadmap 'Een vlotte en veilige vlieg- en vluchtafhandeling' en door afronding van het bijbehorende actieplan welke uiterlijk gereed zijn op 31 januari 2023 (o.a. opzet van keten-, afhankelijkheids- en kwetsbaarheidsanalyse tezamen met analyse binnen domein Cyber security). de Roadmap (incl. actieplan) kent een cyclus van vier jaar (2023 – 2027).</p> | Organisaties en specialisten op het gebied van (cyber-)security | Doorlopend proces; de Roadmap (incl. actieplan) kent een cyclus van vier jaar (2023 – 2027) |
| | <p>7.2 De Rijksoverheid versterkt de digitale weerbaarheid, onder andere door de zorgplicht in te vullen die voortvloeit uit de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Wbni). Hiertoe zijn beheerdoelen en maatregelen vastgesteld. Daarin staan uitgangspunten voor luchtvaartorganisaties die voortkomen uit EASA-regelgeving, die naar verwachting in 2023 in werking treedt.</p> | Min JenV, Min DEF, Koninklijke Marechaussee (KMar), luchtvaartmaatschappijen en luchthavens | 2023: Inwerkingtreding EASA regelgeving eind 2023. |

| Beveiliging | | | | | |
|----------------------------|--|-------------------------------|--|---|----------------------|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 8. | Met de sectorpartijen werken aan effectieve, passagiers-vriendelijke en efficiënte beveiligingscontroles. | 8.1 | De Rijksoverheid en de sector werken samen aan effectieve, passagiers-vriendelijke en efficiënte beveiligingscontroles, onder andere door de inzet van nieuwe scansystemen voor de beveiliging, waardoor passagiers vloeistoffen en/of elektronische-apparatuur in de handbagage kunnen laten. | Min JenV, Min DEF, Koninklijke Marechaussee (KMar), luchtvaartmaatschappijen en luchthavens | Vanaf 2023 en verder |
| 9. | Naaft het verder automatiseren van grenscontroles gezien hoeveel personeel van de Koninklijke Marechaussee nodig is. | 9.1 | De Rijksoverheid werkt aan effectieve, passagiers-vriendelijke en efficiënte grenscontroles, onder andere door de inzet van geautomatiseerde grenspassage poorten, zoals de ABC-poortjes (Automatic Border Control). De monitoring van de inzet van de KMAR voor grens en de industrie voor security is een continu proces van publiek-private samenwerking. | Min JenV, Min DEF, Koninklijke Marechaussee (KMar), luchtvaartmaatschappijen en luchthavens | Vanaf 2023 en verder |
| 10. | Voorstellen doen voor verdere verbetering van het systeem voor het beheersbaar maken van de risico's van vliegen over en nabij conflictgebieden. | 10.1 | Mondiaal: i.s.m. Safer Skies partners criteria ontwikkelen voor toepassing voorzorgsprincipe en het sluiten van het luchtruim bij conflicten en deze opnemen in de nieuwe editie van Doc 10084, alsmede nieuw ontwikkelde best practices conform A41-WP/232. | Min JenV / Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV), Ministerie van Buitenlandse Zaken (min BuZa), ministerie van Binnenlandse (min BZK) en Min DEF, betrokken luchtvaartmaatschappijen en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers | 2023 |
| | | 10.2 | Nederland organiseert i.s.m. Canada het 3de Safer Skies Forum in juni 2023 waarin de (concept) criteria van het voorzorgsprincipe en luchtruimsluiting bij conflicten worden gepresenteerd. | Min JenV / NCTV, min BuZa, min BZK en Min DEF, betrokken luchtvaartmaatschappijen en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers | 2023, juni. |
| | | 10.3 | Europees: Nederland blijft zich inzetten voor verdere verbetering van de effectiviteit van de Europese ondersteuning voor informatiedeling en samenwerking inzake conflictgebieden. Infrastructuur en Waterstaat monitort de uitvoering van de aanbevelingen van de OVV die aan EASA en DGHOME/ DGMOVE zijn gedaan. | Min JenV / NCTV, min BuZa, min BZK en Min DEF, betrokken luchtvaartmaatschappijen en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers | 2023 |

| Beveiliging | | | | | |
|----------------------------|--|-------------------------------|---|---|---|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten IenW (WIE) | Planning |
| | | 10.4 | Nationaal: samen met de luchtvaartmaatschappijen uitwerken en toepassen van het voorzorgsbeginsel in de besluitvorming om wel of niet over een bepaald gebied te vliegen. Uitwerken i.s.m. stakeholders van de extra stappen voor het ILT-toezicht op veilige vliegroutes. | JenV / NCTV, BuZa, BZK en Min DEF, betrokken luchtvaartmaatschappijen en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers | 2023 |
| 11. | Internationaal en nationaal actief bijdragen aan maatregelen om het probleem van orde verstorende passagiers in vliegtuigen aan te pakken. | 11.1 | De maatregelen zijn: 1. Opstellen stappenplan delen “zwarte lijsten” door luchtvaartmaatschappijen. Identificeren vervolgacties. 2. Invoering vereenvoudigd aangifteproces overtredingen en introductie uniform digitaal aangifteformulier. 3. Het continue beoordelen in een vast periodiek overleg , samen met betrokken overheids- en industriepartijen, welke maatregelen noodzakelijk en wenselijk zijn op basis van de actuele ontwikkelingen. | O.a. Openbaar Ministerie, KMar, luchtvaartmaatschappijen en vakbonden. | Q1 2023 stappenplan naar TK (incl. tijdpad vervolgacties) Q2 2023 invoering aangifteproces |
| 12. | Maatregelen nemen om illegale immigratie, grensoverschrijdende criminaliteit en terrorisme tegen te gaan. | 12.1 | De implementatie van de EU-verordeningen om illegale immigratie, grensoverschrijdende criminaliteit en terrorisme tegen te gaan, vindt plaats in het programma grenzen en veiligheid, onder leiding van Justitie en Veiligheid. Dat richt zich op de implementatie van de twee Interoperabiliteitsverordeningen, de Verordening tot instelling van een in-reis-uit-reissysteem (EES), Verordening tot instelling van een Europees systeem voor reisinformatie en -autorisatie (ETIAS), het Schengen Informatie Systeem (SIS), het Visa Informatiesysteem (VIS) en de EURODAC verordening. | O.a. min JenV, Min DEF en min BuZa. | Vanaf 2023 en verder, planning conform Europese afspraken JBZ Raad |

Drones / General Aviation

| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
|--|--|---|---|
| 13. De economische kansen en maatschappelijke toepassingen van drones en onbemande luchtvaartuigen benutten en ze veilig integreren. | 13.1 Nederland implementeert de Europese regelgeving voor onbemande luchtvaart. Deze regelgeving maakt de Europese Commissie stapsgewijs over de komende jaren beschikbaar. Hierdoor is de nationale implementatie van deze regelgeving een doorlopend proces over jaren. Op basis van het huidige inzicht in de beschikbaar te komen regelgeving wordt er gestuurd op de nationale implementatie ervan in de komende jaren.` | Ministerie van Economische Zaken (min EZK), Min DEF, dronesector. | 2023: EUR/LEX/2021/664; EUR/LEX/2021/665; EUR/LEX/2021/666 2024: Implementatie Europese regelgeving in Caribisch Nederland |
| | 13.2 De Rijksoverheid werkt samen met samenwerkingspartners aan een Roadmap voor Beyond the Visual Line of Sight (BVLOS) vliegen met onbemande luchtvaartuigen. | Diverse samenwerkingspartners. | 2023 |
| | 13.3 De Rijksoverheid spant zich in voor het realiseren van een (luchtruim)corridor voor onbemande luchtvaartuigen. | | 2023 |
| 14. De regie nemen om samen met partijen in General Aviation de veiligheid in deze sector verder te verbeteren. | 14.1 Het leren van ervaringen van anderen en van incidenten en voorvallen is belangrijk. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van de ILT draagt hieraan bij met verdergaande transparantie en analyses van voorvallen in de General Aviation. De sector en de Rijksoverheid wisselen periodiek informatie uit via het General Aviation-platform dat het Rijk heeft georganiseerd. Dit stelt ook periodiek een actieplan op waarbij verbetering van veiligheid een belangrijk aandachtspunt is. Ook het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma draagt bij aan deze actie. Bijvoorbeeld met de nationale veiligheids- analyse voor General Aviation en veiligheidspromotie. | Partijen voor General Aviation (GA) | 2023 en verder |

| Aanvullende acties | | | | |
|--|-------------------------------|---|--|--|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 15. Een aparte gebruiksruimte creëren voor vluchten voor spoedeisende-hulpverlening en politietaken in Luchthavenbesluiten voor Schiphol en betreffende luchthavens van nationale betekenis. | 15.1 | <p>In de Hoofddlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 is aangegeven dat wordt gewerkt aan een nieuw normenstelsel. Binnen dit stelsel wordt nagedacht op welke wijze het beste invulling kan worden gegeven aan maatschappelijk verkeer. De benodigde wettelijke titels worden, indien nodig, gecreëerd om</p> <ul style="list-style-type: none">• èn het nieuwe normenstelsel• èn een aparte gebruiksruimte voor maatschappelijk verkeer in samenhang met elkaar te kunnen vastleggen. <p>Voor de betreffende regionale luchthavens van nationale betekenis (Groningen Airport Eelde en Rotterdam The Hague Airport) bestaat de mogelijkheid om in een aankomend luchthavenbesluit een aparte gebruiksruimte toe te kennen voor maatschappelijk verkeer. Over de manier waarop dit wordt vormgegeven wordt besloten bij vaststelling van de Luchthavenbesluiten. De keuze voor een aparte gebruiksruimte op luchthavens onder bevoegd gezag van provincies ligt bij de betreffende provincies.</p> | Stakeholders rond betreffende luchthavens in het kader van regionale verkenningen. Operationele diensten LNAZ en Nationale Politie, ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (min VWS), en min JenV. | 2023-2024: Vastleggen aparte gebruiksruimte in LVB: afhankelijk per luchthaven |
| 16. Op Europees en nationaal niveau stappen zetten voor de arbeidsomstandigheden van luchtvaartpersoneel in relatie tot veiligheid te verbeteren. | 16.1 | <p>De arbeids- en rusttijdenregeling voor het vliegend personeel wordt momenteel geëvalueerd in opdracht van de EC. De directie Luchtvaart en de ILT hebben zitting in de Europese begeleidingsgroep. In 2024 worden de resultaten verwacht en zullen er beleidsvoorstellen worden gedaan. Met betrekking tot grondafhandeling ligt er een verzoek bij Infrastructuur en Waterstaat om een aanbestedingsprocedure te beginnen om het aantal afhandelaren op Schiphol te verminderen en de kwaliteit van de grondafhandeling te verhogen. De samenwerking en taakverdeling tussen de ILT en de Arbeidsinspectie krijgt ook extra aandacht. Tenslotte vindt er op reguliere basis overleg plaats tussen Infrastructuur en Waterstaat/ SZW en de vakbonden in de luchtvaart met betrekking tot alle sociale vraagstukken.</p> | O.a. ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW), Inspectie SZW en vakbonden. | 2023 - 2024 |
| 17. Beperkingen opleggen aan de ruimtelijke ontwikkelingen omwille van de veiligheid van het luchtverkeer en van onder meerde omwonenden van luchthavens. | 17.1 | <p>a) Voor Schiphol geldt voor omliggende gemeenten sinds 2018 ook een motiveringsplicht bij nieuwe ontwikkelingen voor de wijze waarop zij rekening houden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval. Het onderzoek van de Rijksoverheid of deze maatregel werkt, wordt in Q1 van 2023 afgerond en stelt zo nodig het beleid bij. De aanbevelingen uit het onderzoek wordt met de regio besproken.</p> | Provincies en Gemeenten | 2023: afronding onderzoek en aanbevelingen uit het onderzoek bespreken met de regio. |

| Aanvullende acties | | | | | |
|--------------------|---|-------------------------------|--|---|--|
| Actie | Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning | |
| | | 17.2 | b) De Rijksoverheid ontwikkelt beleid voor het waarborgen van veilige vliegroutes bij luchthavens, de goede werking van de apparatuur van de luchtverkeersleiding, vliegroutes voor de General Aviation en voor de gebieden waar heel laag gevlogen mag worden. Dit in balans met de behoefte tot ruimte voor (hoog)bouw. | Min DEF, min EZK en min BZK, provincies, gemeenten, Windenergie branche, General Aviation sector. | 2023 en 2024: gewerkt aan juridische borging en concreet nieuw beleid voorbereid |
| 18. | Op orde brengen en houden van de veiligheidsstandaarden, inclusief SAR | 18.1 | In 2022 zijn aandachtspunten geïdentificeerd waarbij regelgeving moet worden geüpdatet. Het Nederland Luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) en bijbehorende Nationaal Actieprogramma Luchtvaartveiligheid (NALV) brengen deze acties ook voor de Caribische delen van het Koninkrijk in kaart. Deze zijn aan de Tweede Kamer aangeboden. In dat kader wordt inmiddels gewerkt aan implementatie van de laatste versie van annex 14 van het verdrag van Chicago, en aan aeronautische dienstverleningsregelgeving. De overige acties staan benoemd in het NALV. | | 2027 |
| 19. | Het bevorderen in de Koninkrijk-landen van een goed functionerende overheid en competentieontwikkeling op verschillende niveaus | 19.1 | In het NALV staat een actie beschreven die ziet op het inrichten van een Kenniscentrum luchtvaart. | | Q4 2023 |



3. Nederland goed verbonden

De Rijksoverheid zet zich in voor een hoogwaardig netwerk van internationale verbindingen via de lucht. Luchtvaart speelt een belangrijke rol in de levering en bevoorrading van (noodzakelijke) producten en diensten in Nederland. Via Schiphol heeft Nederland verbinding met honderden bestemmingen over de hele wereld, waarin de Hub-functie een belangrijke rol speelt. Goede internationale luchtvaartverbindingen dragen bij aan onze welvaart en ons welzijn. De beschikbare capaciteit op de Nederlandse luchthavens is daarom een kostbaar goed. Het kabinet wil dat die zo zinnig mogelijk wordt benut. Op de lange termijn neemt de vraag naar luchtvaart naar verwachting sterker toe dan het (toegestane) aanbod, waardoor de schaarste toeneemt. Dit kan tot veranderingen leiden in het netwerk van internationale verbindingen. Daarnaast kan schaarste leiden tot minder flexibiliteit voor de uitvoering van (voor de economie belangrijke) vrachtluchten. Bij de herziening van de Europese slotverordening, die is voorzien in 2023, vraagt het kabinet hier aandacht voor.

Monitoren en beoordelen van netwerkqualiteit

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een beleidskader opgesteld om de ontwikkeling van de netwerkqualiteit te monitoren en te beoordelen. Een periodieke beoordeling van de netwerkqualiteit geeft inzicht in de trendmatige ontwikkeling ervan. Deze informatie is bruikbaar voor de inzet van sturingsmechanismen.

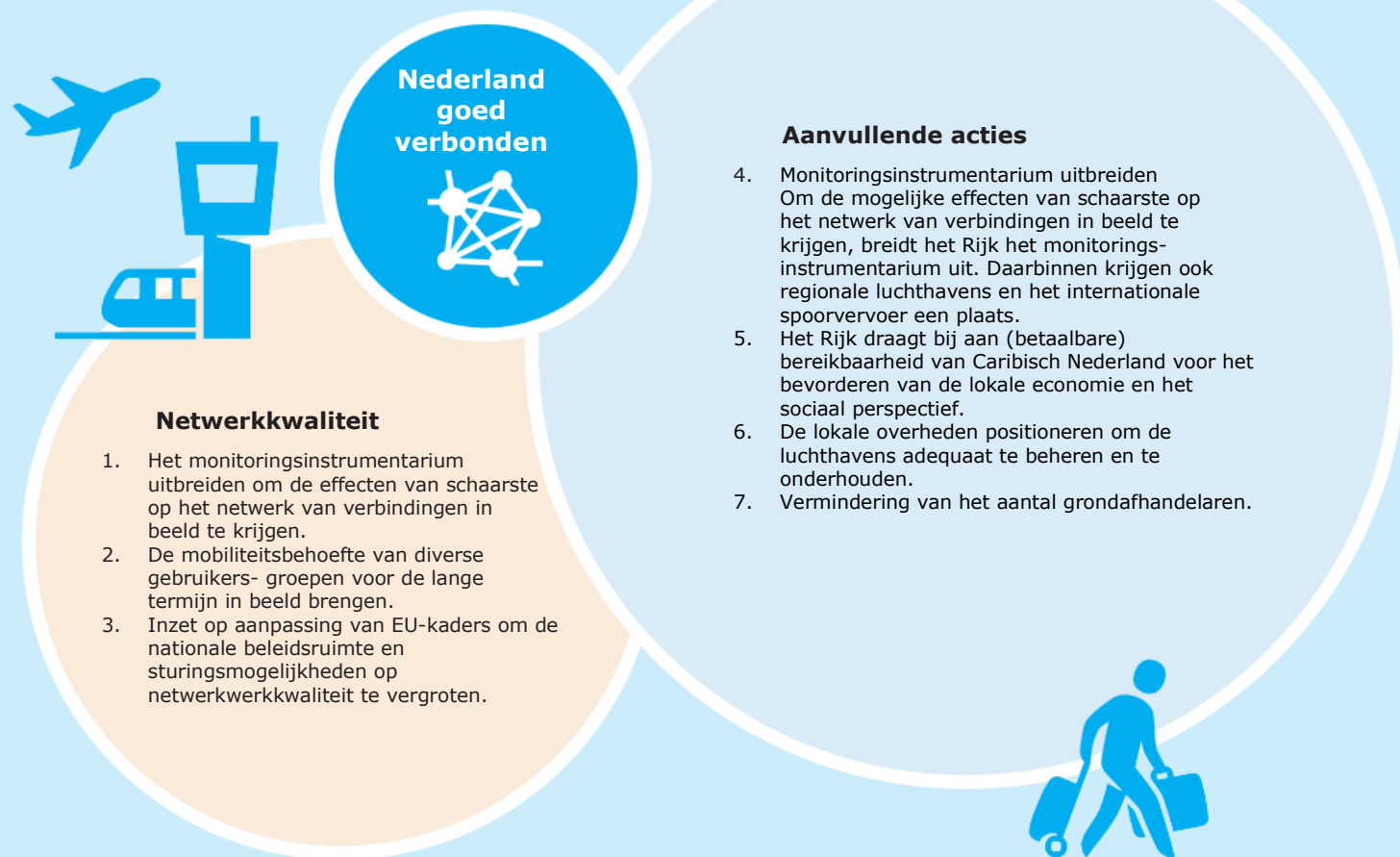
Bereikbaarheid Caribisch Nederland waarborgen

Luchtvaart is voor Caribisch Nederland vitaal voor de economie, voor het vervoer van bewoners en goederen, voor het toerisme en voor ziekenvervoer. Om de bereikbaarheid van de eilanden te waarborgen ligt er ook de opgave voor de luchtvaartthema's: veilig, verbonden, leefomgeving, duurzaam. Deze opgave krijgt een vertaling in een brede uitvoeringsagenda voor de eilanden.

Stabiele operatie luchthaven Schiphol

De afgelopen maanden heeft meer dan ooit zichtbaar gemaakt dat de luchthavenoperatie in belangrijke mate afhankelijk is van werknemers op en rond de luchthaven. De luchthavenoperatie is een kritisch proces waarbij een verstoring in de keten kan leiden tot grote operationele problemen. De luchthaven Schiphol heeft vier actielijnen geformuleerd waarin verschillende acties worden ondernomen om het werk aantrekkelijker te maken en de operatie weer voorspelbaar en stabiel te krijgen. Daarnaast zal Schiphol een evaluatie uitvoeren. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ziet toe op de voortgang en kijkt mee met de evaluatie en de uitvoering van de aanbevelingen. De Rijksoverheid zal, samen met betrokken partijen, verder werken aan een reductie van het aantal grondafhandelaren op de luchthaven Schiphol.

Overzicht acties Nederland goed verbonden



Toelichting acties Nederland goed verbonden

| Netwerkkwaliteit | | | | | |
|----------------------------|---|-------------------------------|--|-------------------------------|-------------------|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 1. | Het monitoringsinstrumentarium uitbreiden om de effecten van schaarste op het netwerk van verbindingen in beeld te krijgen. | 1.1 | Vaststelling van het beleidskader netwerkkwaliteit en toetsing of het huidige afwegingskader routevergunningenbeleid aan te scherpen is. Naar verwachting zal de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties in 2023 uitgebreid worden met een aanvullende monitoringsystematiek waarbij de kwaliteit van de verbindingen centraal staat. Integratie van het internationale spoorvervoer in de netwerkmonitor zal plaatsvinden als de hiervoor noodzakelijke data beschikbaar zijn. | Diverse stakeholders | 2023 |
| 2. | De mobiliteitsbehoefte van diverse gebruikersgroepen voor de lange termijn in beeld brengen. | 2.1 | In algemene zin wordt deze lange termijn behoefte geschat met het luchtvaartprognosemodel AEOLUS. Dit model is van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en genereert onder andere prognoses van de vraag in 2030 en 2050 op Schiphol en de regionale luchthavens. Deze vraag kan in AEOLUS worden uitgesplitst naar Nederlanders/buitenlanders, OD/transfer en naar reismotieven (zakelijk, niet-zakelijk) en combinaties daarvan. Afhankelijk van de beleidsontwikkelingen (die input in het model zijn en waarop jaarlijks een check plaatsvindt) en de technische doorontwikkeling van AEOLUS worden nieuwe prognoses doorgerekend. | Diverse Stakeholders | Doorlopend proces |
| 3. | Inzet op aanpassing van EU-kaders om de nationale beleidsruimte en sturingsmogelijkheden op netwerkkwaliteit te vergroten. | 3.1 | Nederland zet zich bij de herziening van de EU Slotverordening in op vergroting van de nationale beleidsruimte voor meer sturing op publieke belangen zoals netwerkkwaliteit. Het Rijk/Infrastructuur en Waterstaat heeft in Q4/22 gereageerd op de publieke consultatie die de Europese Commissie is gestart. Die inbreng is schriftelijk met de Kamer gedeeld. Naar verwachting zal de Europese Commissie in 2023 met een voorstel komen (voor de herziening van de EU Slotverordening). Bij de geplande herziening van de slotverordening zet Nederland in op meer mogelijkheden voor lidstaten om aanvullende criteria voor de toewijzing van slots vast te stellen. Zo zou extra prioriteit kunnen worden gegeven aan luchtvaartmaatschappijen die schone en stille vliegtuigen inzetten. | Diverse Stakeholders | 2023 - 2025 |

| Aanvullende acties | | | | |
|--|-------------------------------|---|---|-----------------------------------|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten IenW (WIE) | Planning |
| 4. Monitoringsinstrumentarium uitbreiden Om de mogelijke effecten van schaarste op het netwerk van verbindingen in beeld te krijgen, breidt het Rijk het monitorings-instrumentarium uit. Daarbinnen krijgen ook regionale luchthavens en het internationale spoorvervoer een plaats. | 4.1 | De jaarlijkse Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties die elk jaar in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt uitgevoerd is bij de 2020-editie uitgebreid met de regionale luchthavens. Naar verwachting zal de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties in 2023 uitgebreid worden met een aanvullende monitoringsystematiek waarbij de kwaliteit van de verbindingen centraal staat. Integratie van het internationale spoorvervoer in de netwerkmonitor zal plaatsvinden als de hiervoor noodzakelijke data beschikbaar zijn. | Diverse Stakeholders | 2023 |
| 5. Het Rijk draagt bij aan (betaalbare) bereikbaarheid van Caribisch Nederland voor het bevorderen van de lokale economie en het sociaal perspectief. | 5.1 | Voor Saba en Sint Eustatius verkent de Rijksoverheid of een openbare dienstverplichting op de routes naar Sint Maarten bijdraagt aan bereikbaarheid. Daartoe bereidt de minister van Infrastructuur en Waterstaat eerst een wetswijziging voor om een instellingsgrondslag te creëren. Simultaan wordt met belanghebbenden de financierbaarheid onderzocht. Voor Bonaire monitort het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de luchthavenverkeersstarieven, zodat deze niet bijdragen aan nog verder oplopende kosten. | Openbare lichamen Caribisch Nederland en BZK | Openbare dienstverplichting: 2024 |
| 6. De lokale overheden positioneren om de luchthavens adequaat te beheren en te onderhouden. | 6.1 | De afgelopen jaren heeft de Rijksoverheid bijgedragen aan het wegwerken van achterstanden in de infrastructuur van de luchthavens van Bonaire, Saba en Sint Eustatius. Op dit moment wordt in samenspraak gewerkt aan het opstellen van een beheer- en onderhoudsplan voor de komende jaren. Dat moet de lokale overheden in staat stellen om kennis en middelen te reserveren om dat beheer- en onderhoud ook daadwerkelijk uit te voeren. | Openbare lichamen Caribisch Nederland en BZK | Q4 2024 |
| 7. Vermindering aantal grondafhandelaren. | 7.1 | Samen met Schiphol werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toe naar een besluit over beperking van het aantal grondafhandelingsbedrijven op luchthaven Schiphol. Vanwege de grote impact moet dit besluit goed worden onderbouwd. Op basis van deze onderbouwing wordt gestreefd naar een conceptbesluit voor de zomer van 2023. | Diverse stakeholders: extern onderzoeksbureau, Schiphol, FNV, luchtvaartmaatschappijen en afhandelingsbedrijven | Q1 en Q2 2023 |

| Aanvullende acties | | | | | |
|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---|-------------------------------|----------|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten IenW (WIE) | Planning |
| 8. | Behoud vrachtsector Schiphol. | 8.1 | Het ministerie zet zich in om de positie van de vrachtsector op Schiphol te behouden. Bij de herziening van de slotverordening vraagt Nederland aandacht voor het onregelmatige karakter van de vrachtoperatie. Daarnaast zal het ministerie in gesprek gaan met de Nederlandse vertegenwoordiging van de vrachtsector (ACN) om te bezien of er vooruitlopend op de herziening van de slotverordening mogelijkheden zijn om tot oplossingen te komen voor de specifieke problematiek van de vrachtsector. | ACN, Schiphol Groep, ACNL | Q2 2023 |

4. Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving



In de omgeving van luchthavens is het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving belangrijk voor de gezondheid en leefkwaliteit van mensen en natuur. Het economisch belang van een luchthaven moet hiermee in balans gebracht worden. Hieraan wordt gewerkt vanuit de volgende prioriteiten:

- Geluidshinder terugdringen
- Luchtkwaliteit verbeteren
- Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling rond luchthavens vergroten
- Luchthavenbesluiten uitwerken

Op 24 juni 2022 heeft het kabinet, middels een brede afweging van publieke belangen, een besluit genomen om een nieuwe balans te vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Hierbij is met voorrang gekeken naar de geluidshinder rond de luchthaven. Het kabinet kiest voor het terugdringen van de overlast ten opzichte van de periode voor het begin van de COVID-19 pandemie en een adequate verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld. Dit resulteert in een reductie van het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol tot 440.000 per jaar. Daarnaast wil het kabinet overstappen op sturen op normen en in lijn met de Luchtvaartnota in de toekomst op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart.

Geluidshinder terugdringen

Luchthavens werken in overleg met omgevingspartijen een actieprogramma uit met lokale maatregelen om ernstige geluidshinder te beperken. Slaapverstoring is een belangrijke vorm van hinder. Daarom vermindert de Rijksoverheid het aantal (geplande) nachtvluchten op Schiphol en de regionale luchthavens waar dit relevant is. Ook heeft de Rijksoverheid Schiphol gevraagd om samen met partijen uit de sector en de omgeving een Omgevingsfonds uit te werken. De Rijksoverheid werkt aan het ontwikkelen van normen en indicatoren die bijdragen aan het verminderen van de hinder en die aansluiten bij de hinderervaring. Hieronder valt de al lopende 'Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid' en de 'Programmatische aanpak geluid Schiphol'. Er wordt gewerkt aan een nationale meetstrategie, een database voor meetgegevens, een validatiemethodiek, borging en toetsing van de voorgenomen activiteiten door onafhankelijke deskundigen en een landelijke website met algemene informatie over vliegtuiggeluid. De GGD-en gaan de ervaren hinder rond Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis opnemen in de vierjaarlijkse gezondheidsmonitor. Ook betreft men de aankomende Europese rekenmethode(n) en de afweging van het WHO-advies uit 2018 over geluid voor luchtvaartbeleid. Daarnaast maken Rijksoverheid en regionale overheden proefprojecten mogelijk om geluidshinder te verminderen met stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen. Met het kabinetsbesluit van 24 juni 2022 heeft het kabinet voorrang gegeven aan bestrijding van de geluidshinder rondom Schiphol.

In de belangenafweging is gekozen voor het terugdringen van de overlast ten opzichte van voor het begin van de COVID-19 pandemie, door het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol te verminderen tot 440.000. Daarnaast wordt gewerkt aan een systeemconcept met normstelling voor geluid.

Luchtkwaliteit verbeteren

Met name emissies van fijnstof, ultrafijnstof en stikstof zijn van invloed op de luchtkwaliteit rond luchthavens. De stofuitstoot van een vliegtuig bestaat voornamelijk uit ultrafijnstof. Op verzoek van de Rijksoverheid heeft het RIVM de gezondheids- effecten van ultrafijnstof rond Schiphol onderzocht en heeft de Gezondheidsraad een advies opgesteld over ultra fijnstof in het algemeen. Op basis van deze resultaten ontwikkelt de Rijksoverheid beleid voor verbetering van de luchtkwaliteit rond luchthavens.

In antwoord op het advies van het Adviescollege stikstofproblematiek heeft het kabinet besloten dat de luchtvaartsector – net als andere sectoren – moet bijdragen aan de reductie van de stikstofemissie. Dat omvat drie sporen: een sector brede aanpak gericht op stapsgewijze emissiereductie in een actieprogramma, een internationale agenda en een project specifieke aanpak conform geldende wetgeving. De Rijksoverheid werkt de sector brede aanpak en de internationale agenda verder uit in een actieprogramma gericht op het vliegen zelf, op grondgebonden activiteiten op luchthavens en op luchthaven gerelateerde activiteiten.

Schiphol heeft een actieprogramma opgesteld om de uitstoot van ultrafijnstof en stikstof te verminderen. Ook regionale luchthavens van nationale betekenis verkennen mogelijke acties voor verbetering van de lokale luchtkwaliteit.

Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling rond luchthavens vergroten

Vanwege de nationale opgaven voor woningbouw en duurzame energie verkent de Rijksoverheid samen met de regionale overheden in de omgeving van Schiphol de vernieuwing van het ruimtelijk beleid rond de luchthaven. Dit gebeurt met het oog op wensen voor meer ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden rond luchthavens. Deze verkenning wordt uitgevoerd binnen de voorwaarden van gezondheid en veiligheid en in lijn met de Omgevingswet. De uitvoering gebeurt integraal, in samenwerking met nieuwe beleidsinzichten in vliegtuiggeluid en in verbetering van de luchtkwaliteit en de veiligheid. In 2022 is in het kader van de Rijksbrede NOVEX-aanpak, de Schipholregio aangewezen als NOVEX-gebied. Binnen de interbestuurlijke NOVEX-aanpak wordt door Rijksoverheid en regio samengewerkt om de verschillende opgaven in het gebied aan te pakken en te komen tot een gebiedsagenda met bijbehorende uitvoeringsagenda. Doel is hierbij het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit waarbij de focus ligt op samenhangende dossiers. Voorbeelden hiervan zijn het versterken van het energienet, bevorderen woningbouw, natuurherstel en een betere verbinding van de land- en luchtzijdige ontwikkeling van de luchthaven.

Luchthavenbesluiten uitwerken

Voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis wordt een zo veel mogelijk uniform groei-verdienmodel uitgewerkt om de voorwaarden vanuit de vier nationale belangen te borgen. Het Rijk kiest hierbij voor een stapsgewijze ontwikkeling van de voorwaarden waarmee de hinder aantoonbaar vermindert. Specifiek aandachtspunt is het creëren van een aparte gebruikruimte voor spoedeisende- hulpverlening in de betreffende luchthavenbesluiten.

Overzicht acties Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving



Toelichting acties Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

| Verminderen geluidshinder | | | | |
|--|-------------------------------|--|--|---|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten IenW (WIE) | Planning |
| 1. Doorlopen balanced approach-procedure | 1.1 | Doorlopen balanced approach-procedure: technische sessies, het opstellen van consultatiedocumenten en het opstarten van de notificatieprocedure. | Luchtvaart maatschappijen, Europese Commissie en overige sector partijen. | Procedure eind 2022 gestart, afronding voorzien voor Q1-2024. |
| 2. Het aantal nachtvluchten verminderen. | 2.1 | a) Voor Schiphol is onderzocht hoe het aantal nachtvluchten na de reductie tot 29.000 verder kan afnemen en tot welk aantal dit kan. Ook loopt er onderzoek naar de meerwaarde van een (gedeeltelijke) nachtsluiting. De reductie wordt vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). | Schiphol: Slotcoördinator, luchtvaartmaatschappijen | Het onderzoek naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting wordt in 2023 opgeleverd. |
| | 2.2 | b) In het kader van de vaststelling van Luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens worden mogelijkheden voor vermindering van het nachtverkeer afgewogen | Regionale luchthavens; luchtvaartsector; omgevingspartijen. | Inwerkingtreding EA: 2025 |
| 3. Actieprogramma luchthavens geluidshinder verminderen uitwerken. | 3.1 | a) Voor regionale luchthavens maakt het terugdringen van de geluidsoverlast deel uit van de regionale verkenningen op weg naar LHB-en. Mogelijke concrete afspraken worden daarna vastgelegd in LHB-en (of anderszins). Uitwerken van de isolatieregeling om woningen te voorzien van geluidwerende maatregelen. Ook wordt er gekeken naar innovatiegerichte maatregelen zoals geluid-adaptief bouwen. Er zal een innovatieaanpak geluidhinderbeperking luchtvaart worden opgesteld. | Luchthavens; luchtvaart maatschappijen; Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL); omgevingspartijen. | 2023-2024: LHB-en |
| | 3.2 | Voor Schiphol (SPL) is dit onderdeel van het concrete uitvoeringsplan hinderreductie met maatregelen dat door Schiphol en LVNL is opgesteld. Daarnaast wordt gewerkt aan de programmatische aanpak Geluid Schiphol. | Luchthavens, luchtvaart maatschappijen, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL); Omgevingspartijen | Er zijn al maatregelen in werking gesteld en deze zullen de komende jaren voortgezet worden. |
| 4. Uitwerking systeemconcept vliegtuiggeluid | 4.1 | Het systeemconcept geluid wordt een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid waarin beter aangesloten wordt bij de beleving van omwonenden, en waarin ruimte is voor het sturen op geluid. Daarmee wordt uiteindelijk afgestapt van sturing op aantallen vluchten. Hiermee kunnen ook de bevindingen uit PAMV en de WHO-adviezen een plek krijgen. Dit betreft het nieuwe stelsel om te kunnen sturen op (milieu)normen, zoals geluid, in plaats van aantallen vliegtuigbewegingen. | Commissies Regionaal Overleg (CRO's), Omgevingsraad/ Maatschappelijke raad Schiphol (ORS/MRS), Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVEX) Schiphol, sectorpartijen, LVNL, ILT. | 2023-2027: ontwikkeling nieuw stelsel en vertaling in wet- en regelgeving 2027 e.v.: implementatie nieuw stelsel middels nieuwe (luchthaven)besluiten. |

| Verminderen geluidshinder | | | | | |
|----------------------------|--|-------------------------------|---|--|---|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 5. | Waar mogelijk meenemen ideeën systeemconcept geluid bij vaststelling luchthavenbesluiten | 5.1 | Als tussenstap naar de invoering van een nieuw stelsel voor geluid worden waar mogelijk de lijnen van de LVN al verwerkt in de LHB's voor de regionale luchthavens. | RIVM; Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR); Luchthavens; CRO's, min BZK, min VWS, ORS/MRS. | 2023-2030: stapsgewijze implementatie van normen in (luchthaven)besluiten. 2023-2024: LHB's vaststellen |
| 6. | Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid. | 6.1 | De aanbevelingen uit het rapport Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven dat in het kader van de Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid is verschenen, worden uitgevoerd. Daarbij wordt aangesloten bij Europese ontwikkelingen op het gebied van rekenmodellen voor vliegtuig- en helikoptergeluid. | RIVM; NLR; KNMI; GGD-en; Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio (GHOR); luchthavens; CRO's; ORS/MRS . | 2023 en eventueel later: Uitvoeren actie afhankelijk van (gewijzigde) Europese rekenmethoden en inzichten die ontstaan als onderzoeksresultaten Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (PAMV) beschikbaar komen. |
| 7. | Omgevingsfonds (Schiphol) uitwerken. | 7.1 | Met het resterende geld van de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS) volgt een tussenfase tot het Omgevingsfonds operationeel is. | Min DEF, min BZK, min EZK, het ministerie van Financiën (Min FIN), Schiphol; SLS; provincie Noord-Holland. | De tussenfase is verlengd tot tenminste 31 dec 2023 |

| Verbeteren luchtkwaliteit | | | | | |
|----------------------------|--|-------------------------------|---|---|---|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 8. | Uitkomsten onderzoeksprogramma naar gezondheidseffecten van ultrafijnstof luchtvaart door RIVM en advies van de Gezondheidsraad over ultrafijnstof in het algemeen beleidsmatig vertalen. | 8.1 | Halverwege 2022 verscheen het eindrapport van het RIVM-onderzoeksprogramma en halverwege 2021 het advies van de Gezondheidsraad. In de brieven waarmee deze stukken aan de Kamer zijn aangeboden, staan de activiteiten die zijn opgepakt of binnenkort gaan lopen. | RIVM, TNO, Schiphol, luchtvaartmaatschappijen, decentrale overheden, natuur- en milieuorganisaties, omwonenden, GGD-en, BZK en VWS. | 2023: Concretiseren beleidsmaatregelen. |
| 9. | Schiphol heeft op verzoek van het Rijk een actieprogramma opgesteld om de uitstoot van ultrafijnstof en stikstof te verminderen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vraagt de regionale luchthavens van nationale betekenis om ook mogelijke acties te verkennen voor verbetering van de lokale luchtkwaliteit. | 9.1 | Schiphol heeft actieprogramma's Ultrafijnstof, Stikstof en Zeer Zorgwekkende Stoffen. Regionale luchthavens van nationale betekenis bezien dit in de regionale verkenningen. | RIVM; LVN, luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, decentrale overheden, omwonenden. | 2023: UFP; zie actieprogramma SPL NOx. De planning is mede afhankelijk van resultaat vergunningen-traject Wet natuurbescherming voor SPL. |
| 10. | Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voert het Actieprogramma stikstofemissie-reductie luchtvaart uit. | 10.1 | Stikstof: Infrastructuur en Waterstaat werkt de sector-brede aanpak en de internationale agenda verder uit in een actieprogramma gericht op het vliegen zelf, op grondgebonden activiteiten op luchthavens en op luchthaven gerelateerde activiteiten. | LNV, luchtvaartsector | 2023: uitwerking actieprogramma |

| Verkennen ontwikkelingsmogelijkheden | | | | | |
|--------------------------------------|---|-------------------------------|--|---|--|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten IenW (WIE) | Planning |
| 11. | Samen met regionale overheden verkent de Rijksoverheid mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen rond Schiphol. | 11.1 | Het verkennen van een wijziging van het Luchthavenindeling-besluit (LIB) is in voorbereiding. Begin 2023 wordt hierover een besluit genomen. | Min BZK, provincies, gemeenten, Schiphol, bewoners, milieuorganisaties en luchtvaartmaatschappijen. | 2023: Mogelijk aanpassing huidig LIB (1-2 jaar) 2023-2026: Mogelijk nadere wijziging LIB op basis van uitkomsten verkenning (2-4 jaar) 2023: Juridisch traject tot aanpassing van het LIB (AmvB). |
| | | 11.2 | Er worden proefprojecten mogelijk gemaakt om geluidshinder te verminderen door middel van stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen. | | De Rijksoverheid zal vanaf 2023, samen met regionale overheden, bekijken hoe en waar innovatieve manieren van bouwen kunnen worden toegepast in geluid-belaste gebieden rond luchthaven(s). |

| Aanvullende acties | | | | | |
|----------------------------|--|-------------------------------|--|--|---|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 12. | Per luchthaven van nationale betekenis wordt in het kader van het vast te stellen Luchthavenbesluit besloten over (eventuele) grenswaarden voor geluid en stoffenemissies. | 12.1 | Om een nieuwe balans te kunnen vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden, heeft het kabinet een brede afweging van verschillende publieke belangen gemaakt. Dit resulteert in een reductie van het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol tot 440.000 per jaar. Het kabinet wil uiteindelijk (tijdshorizon 5 jaar) overstappen op sturen op normen en voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart. | Luchthavens; luchtvaartmaatschappijen; omgevingspartijen. | 1) We beëindigen anticiperend handhaven (terugvallen op het LVB 2008) met borging van, via een ministeriële regeling, het strikt preferentieel baangebruik (Q3/Q4 2023) 2) Verankering van de 440.000 vliegtuigbewegingen in een LVB of ministeriële regeling (Q3/Q4 2024) 3) Ontwikkelen van normenstelling die steeds verder zal worden aangescherpt (over 5 jaar). |
| 13. | De Rijksoverheid stelt een uniform kader en gestandaardiseerde gebruiksregelingen op voor alle regionale luchthavens van nationale betekenis rekening houdend met het specifieke profiel van de luchthavens. | 13.1 | Het gaat onder andere om uniforme definities betreffende opening en sluiting van de luchthaven. | Luchthavens; luchtvaartsector; omgevingspartijen. | 2023-2024: LHB-en |
| 14. | Realiseren gebiedsaanpak NOVEX Schiphol Regio | 14.1 | In 2023 wordt in het kader van de gebiedsaanpak NOVEX Schipholregio gewerkt aan een ontwikkelperspectief om te komen tot een gebiedsagenda. | BZK, LNV, EZK, Provincie Noord-Holland, Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS) | 2023: Ontwikkelperspectief en concretiseringsfase gereed. |



5. Duurzame luchtvaart

Doelen

De luchtvaart staat wereldwijd voor de uitdaging om de toenemende uitstoot van broeikasgassen om te buigen in een afname om daarmee bij te dragen aan de klimaatdoelstelling van het Parijsakkoord. De luchtvaart valt wel onder de temperatuurdoelen uit het Parijsakkoord, maar de verantwoordelijkheid ligt bij de VN-burgerluchtvaartorganisatie ICAO. Het internationale karakter van de luchtvaartsector vereist een mondiale aanpak, maar ook op Europees en nationaal niveau worden maatregelen genomen.

Er is sinds 2019 een nationaal Klimaatakkoord om de bijdrage aan de Parijsdoelen (en de Europese doelen) uit te werken. De internationale luchtvaart is hier geen onderdeel van, maar grondgebonden activiteiten en binnenlandse luchtvaart wel. Vertrekkende vluchten vanuit Nederland vallen dus via ICAO onder de Parijsdoelen, ze vallen ten dele onder de EU-klimaatdoelen, en níet onder het nationale Klimaatakkoord.

Mondiaal

ICAO heeft CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) ontwikkeld: het mondiale instrument om CO₂ te compenseren of reduceren. In 2022 heeft ICAO het lange termijn doel van netto-nul CO₂-emissies in 2050 vastgesteld voor alle internationale burgerluchtvaart. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoekt of en hoe de nationale doelen moeten worden aangescherpt op basis van dit lange termijn doel.

Europees

Het Europese emissiehandelssysteem EU ETS omvat sinds 2012 ook de luchtvaart. De sector draagt zo, met name door financiering van reductie in andere sectoren, bij aan de Europese klimaatdoelen voor 2030. Dit gaat alleen om intra-Europees verkeer. Als uitwerking van de Green Deal heeft de Europese Commissie in 2021 het Fit for 55-pakket gepresenteerd. Daarmee wil de EU in 2030 55% minder CO₂-uitstoten dan in 1990. Een reductie van 55% is een gemiddelde zonder subdoelen per sector. Voor luchtvaart gaat het alleen om intra-Europese CO₂-emissies. Een aangescherpt EU ETS en de nieuwe bijmengverplichting in ReFuel EU Aviation zorgen voor een bijdrage van luchtvaart aan het doel.

Nationaal

In de Luchtvaartnota (2020) heeft het kabinet, op basis van de afspraken met de sector in het Akkoord Duurzame Luchtvaart (2019), bepaald welke bijdrage de Nederlandse luchtvaart levert aan het Parijsakkoord:

- In 2030 nul CO₂-emissies van grondgebonden activiteiten, op basis van in-sector maatregelen, dus zonder compensatie.
- In 2050 nul CO₂-emissies van binnenlandse vluchten, op basis van in-sector maatregelen, dus zonder compensatie.
- Voor CO₂-emissies van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland, op basis van in-sector maatregelen:
 - 2030: minimaal gedaald tot het niveau van 2005;
 - 2050: minimaal gehalveerd ten opzichte van 2005;
 - 2070: nul.
- Daartoe is in 2030 14% van alle in Nederland getankte vliegtuigbrandstof duurzaam (doelstelling). In 2050 is het doel 100% van het totale brandstofverbruik.

Instrumenten

Het kabinet neemt maatregelen die CO₂-uitstoot effectief reduceren en kostenefficiënt zijn. Deze maatregelen dragen bij aan de energietransitie van de luchtvaart. Het streven is dat de maatregelen ook bijdragen aan het verdienvermogen van bedrijven in een duurzame economie. Ook bij verduurzaming speelt de relatie met andere publieke belangen een rol: er is aandacht voor verbanden tussen bijvoorbeeld geluid en CO₂ en tussen de inzet van duurzame brandstof en luchtkwaliteit.

De inzet van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft twee sporen: duurzame brandstoffen en technologische ontwikkeling. Bijmenging van duurzame brandstoffen is de beste manier om de luchtvaart op de korte tot middellange termijn te verduurzamen. Voor de langere termijn kunnen technologische vernieuwingen substantieel bijdragen aan de energietransitie. Het kost tijd en geld om nieuwe technologieën voor de luchtvaart veilig te ontwikkelen. Om later resultaat te krijgen, is het des te belangrijk om hier nu vol op in te zetten. Daarnaast zijn beprijzing (nationaal de vliegticketbelasting), normering (CO₂-plafond), gedragsverandering en stimulering van alternatieven en operationele verbeteringen (luchtruim en luchthavens) onderdeel van het beleid.

Mondiaal

Nederland zal met andere landen de ambitieuze lange termijn doelstelling van ICAO voor 2050 concretiseren. Dit gebeurt onder andere bij de ICAO-conferentie over luchtvaart en alternatieve brandstoffen in 2023, om tot een kwantitatief doel voor duurzame luchtvaartbrandstoffen te komen. Nederland wil hierin een voortrekkersrol nemen. Ook voert Nederland CORSIA in. De komende jaren verkent Nederland bovendien de mogelijkheden tot aanscherping van de certificeringstandaard van nieuwe toestellen en motoren op gebied van emissies en draagt bij aan voorstellen daartoe.

Europees

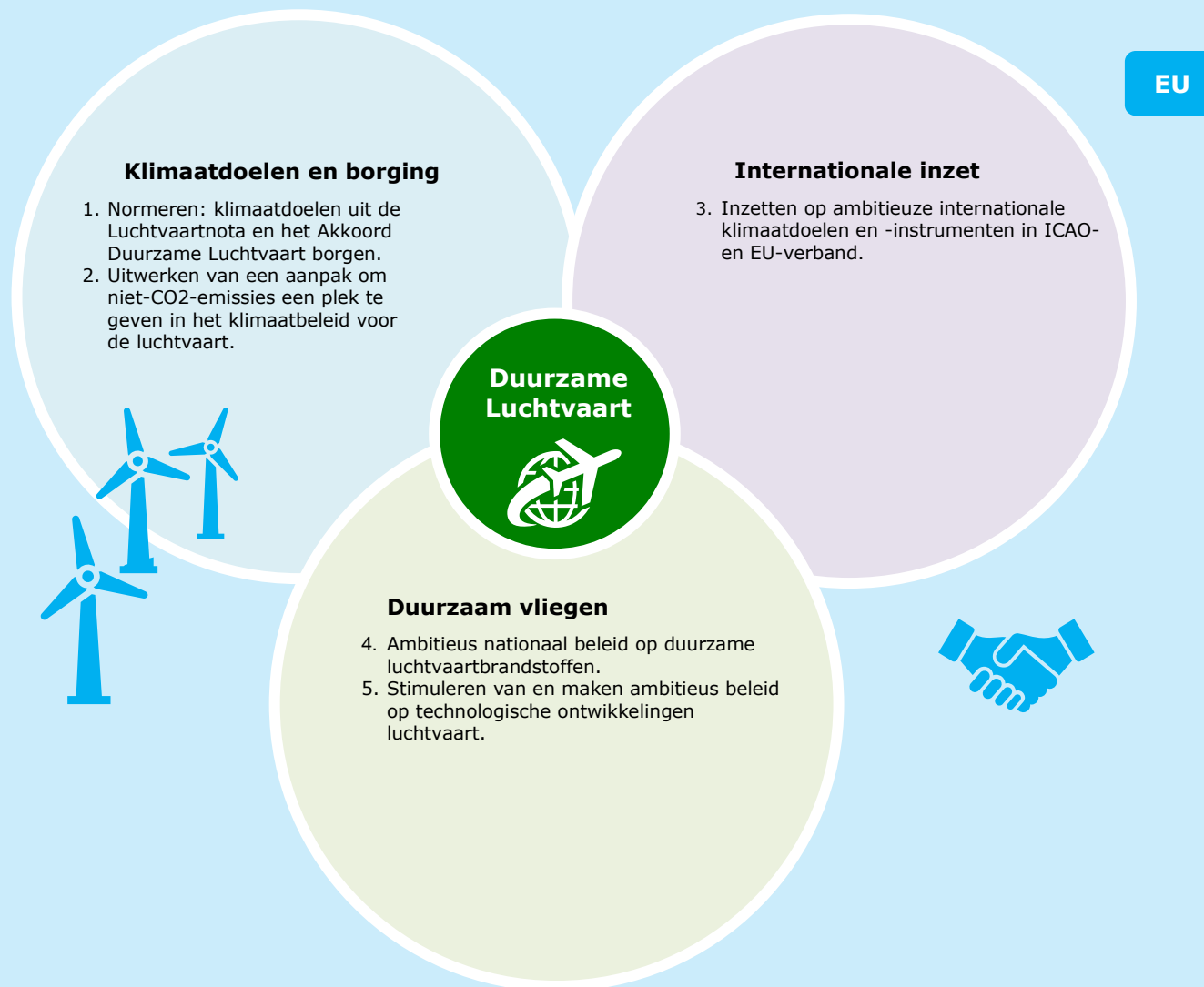
Nederland zal de Europese bijmengverplichting (Refuel EU) van (waarschijnlijk) 6% voor duurzame brandstoffen implementeren (op het moment van schrijven loopt de triloog nog). Ook neemt Nederland actief deel aan de inrichting en implementatie van de Renewable Energy Directive (RED) en de revisie van het Europese emissiehandelssysteem EU ETS (beide tevens lopend). De richtlijn voor energiebelastingen wordt herzien in samenhang met de andere relevante voorstellen uit het Fit for 55-pakket. Nederland heeft oog voor de effecten op de concurrentiepositie van de Europese luchtvaart op de internationale luchtvaartmarkt. Nederland blijft zich daarom in Europees verband hiervoor inzetten. In 2025 zal de Europese Commissie een beoordeling doen op uitbreiding van het grensheffingssysteem (CBAM) naar transport.

Nederland draagt ook bij aan de EU-strategie voor kennis en innovatie en zet zich in voor optimale vormgeving en benutting van EU-subsidies voor verduurzaming van de luchtvaart.

Nationaal

Met de sector is in het Akkoord Duurzame Luchtvaart een doel afgesproken van 14% bijmenging van duurzame brandstoffen. Dit blijft het nationale doel. Daarnaast zetten we in op technologische ontwikkelingen via innovatie en kennisontwikkeling. We werken met partijen uit de luchtvaartsector, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties een innovatiestrategie uit om de luchtvaart schoner, stiller en veiliger te maken. Ook wordt er een kennisagenda opgesteld en wordt het programma Luchtvaart in Transitie - het toegekende groeifondsvoorstel - uitgevoerd. Om de klimaatdoelen te borgen wordt er een CO₂-plafond uitgewerkt. De Duurzame Luchtvaarttafel wordt voortgezet. Tot slot wordt verdere kennis ontwikkeld over niet-CO₂-effecten, met een bijbehorende aanpak.

Overzicht acties Duurzame luchtvaart



Toelichting acties Duurzame luchtvaart

| Klimaatdoelen en borging | | | | | |
|----------------------------|---|-------------------------------|---|---|--|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 1. | Normeren: klimaatdoelen uit de Luchtvaartnota en het Akkoord Duurzame Luchtvaart borgen. | 1.1 | Onderzoeken hoe grenswaarden voor de uitstoot van CO ₂ vast te leggen zijn (emissieplafond) en het nader uitwerken van een CO ₂ -plafond. | Partijen van de Duurzame Luchtvaarttafel, RVO, NEa, PBL, KiM, min EZK en Min FIN. | 2023: delen effectenstudie en uitkomsten juridische analyse en principe besluit (Q1) en verdere technische uitwerking (Q2-Q4) 2024 e.v.: Besluitvorming en (wetgevings-)debat |
| 2. | Uitwerken van een aanpak om niet-CO ₂ -emissies een plek te geven in het klimaatbeleid voor de luchtvaart. | 2.1 | Verkennen of het mogelijk is om een betrouwbare inschatting te geven van de klimateffecten van niet-CO ₂ -emissies van vluchten die uit Nederland vertrekken. Daarna kan een beleidskader worden opgesteld waardoor niet-CO ₂ -emissies een plek krijgen in het klimaatbeleid voor de luchtvaart. | Partijen van de Duurzame Luchtvaarttafel, min EZK, Europese Commissie | Voorjaar 2023: verkenning en aanpak gereed |

| Internationale inzet | | | | | |
|----------------------------|--|-------------------------------|--|---|---|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 3. | Inzetten op ambitieuze internationale klimaatdoelen en -instrumenten in ICAO- en EU-verband. | 3.1 | Voortzetten inzet op besluit ICAO lange termijn doel en concretisering ervan. Nederland werkt samen met EU-lidstaten binnen de European Civil Aviation Conference (ECAC) om de inzet in ICAO-verband voor te bereiden. | Permanente vertegenwoordiging van Nederland bij de EU (PV EU), min BuZa, min EZK, NLR, TU Delft, Europese Commissie, ECAC, ICAO | 2023 e.v.: internationale inzet t.b.v. de implementatie lange termijn doel van netto-nul CO ₂ in 2050. |
| | | 3.2 | CORSIA is geïmplementeerd, eerste revisie heeft in 2022 plaatsgevonden. Volgende revisie is in 2025. | Permanente vertegenwoordiging van Nederland bij de EU (PV EU), min BuZa, min EZK, NLR, TU Delft, Europese Commissie, ECAC, ICAO | 2025: Revisie CORSIA |

| Internationale inzet | | | |
|----------------------------|--|---|--|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| | 3.3 Aanscherpen certificeringstandaard van nieuwe toestellen en motoren op gebied van emissies (mondiaal niveau). Nederland werkt samen met EU-lidstaten binnen de European Civil Aviation Conference (ECAC) om de inzet in ICAO-verband voor te bereiden. | Permanente vertegenwoordiging van Nederland bij de EU (PV EU), min BuZa, min EZK, NLR, TU Delft, Europese Commissie, ECAC, ICAO | 2025: CAEP/13 werkprogramma met inzet op nieuwe certificerings- processen |
| | 3.4 Op EU-niveau worden in de Working Party on the Environment (WPE) en Aviation Working Group (AWG) voortgaande besprekingen gevoerd en tekstvoorstellen ingebracht en beoordeeld over onder andere ReFuel en EU-ETS. Nederland blijft zich daarbij inspannen voor het behoud van de concurrentiepositie van de EU. | Permanente vertegenwoordiging van Nederland bij de EU (PV EU), min BuZa, min EZK, NLR, TU Delft, Europese Commissie, ECAC, ICAO | 2023 e.v.: Doorlopende inzet in WPE en AWG |
| | 3.5 Herzien richtlijn voor energiebelastingen in samenhang met EU ETS. | Min FIN, min EZK, luchtvaartsector (luchtvaartmaatschappijen, vrachtsector) | 2023 gereed |
| | 3.6 Bouwen aan een kopgroep en inzetten op een kwantitatief mondiaal doel voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Daarna concretiseren van het mondiale doel. | Permanente vertegenwoordiging van Nederland bij de EU (PV EU), min BuZa, min EZK, NLR, TU Delft, Europese Commissie, ECAC, ICAO | 2023: voorbereiding voor ICAO Conference on Aviation and Alternative Fuels (CAAF/3) 2024 e.v.: concretisering mondiaal doel voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. |
| | 3.7 Bijdragen aan de EU-strategie voor kennis en innovatie en inzet voor optimale vormgeving en benutting van EU-subsidies voor verduurzaming van de luchtvaart, onder andere via de Horizon Europe werkgroep. | Permanente vertegenwoordiging van Nederland bij de EU (PV EU), min BuZa, min EZK, NLR, TU Delft, Europese Commissie | 2023 e.v.: Doorlopende inzet en aansluiting bij financieringsmogelijkheden |

| Duurzaam vliegen | | | | | |
|----------------------------|---|-------------------------------|--|---|---|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten IenW (WIE) | Planning |
| 4. | Ambitieuze nationaal beleid op duurzame luchtvaartbrandstoffen. | 4.1 | Implementatie in Nederland van de Europese bijmengverplichting, na afronding van de triloog, in 2023. | Min EZK, NEa, ILT | 2023: Afronding EU voorstel en start implementatie |
| | | 4.2 | Inzetten op de nationale doelstelling van 14% bijmenging (uit de Luchtvaartnota en het Akkoord Duurzame Luchtvaart). | Partijen van de Duurzame Luchtvaarttafel, min EZK, NEa | 2023 e.v.: Doorlopende inzet |
| | | 4.3 | Actieprogramma duurzame luchtvaartbrandstoffen opstellen en uitvoeren. | Partijen van de Duurzame Luchtvaarttafel en brandstofindustrie | 2023: Doorlopend, mijlpalen per onderdeel van het programma |
| 5. | Stimuleren van en ambitieuze beleid op technologische ontwikkelingen luchtvaart | 5.1 | Uitvoering van de acties uit het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) van de Roadmaps for General Aviation, de commerciële luchtvaart en grondgebonden activiteiten. | Uitvoering acties o.l.v. de trekkers van de drie Roadmaps uit het AHEV: Lucht- en Ruimtevaart Nederland (LRN), Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) en Stichting Duurzaam Vliegen. Daarnaast zijn NLR en TU Delft onderdeel van het Programmateam AHEV. | 2023 e.v.: Doorlopend, mijlpalen per onderdeel van het programma |
| | | 5.2 | Uitvoering van het programma Luchtvaart in Transitie (LiT) (het toegekende groeifondsvoorstel) | Consortium LiT | 2023 e.v.: Doorlopend, mijlpalen per onderdeel van het programma |
| | | 5.3 | Een kennisagenda opstellen en daarna updaten. | Partijen van de Duurzame Luchtvaarttafel, min EZK | 2023: Kennisagenda gereed (Q4) 2024 e.v.: Kennisagenda updaten |

Duurzaam vliegen

| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | Betrokkenen buiten IenW (WIE) | Planning |
|----------------------------|--|--|--|
| | <p>5.4 Innovatiestrategie ontwikkelen voor schonere en stillere vliegtuigen, vliegtuigmotoren en brandstoffen voor de volgende technologiesporen (en de samenhang daartussen):</p> <ul style="list-style-type: none">a) Navigatie- en communicatietechnologie.b) Hybride-elektrisch vliegen en drones.c) Efficiënte en stillere motoren en vliegtuigen.d) Duurzame brandstoffen: synthetische en biobrandstoffen, waterstof.e) Zoveel mogelijk aansluiting bij de actieprogramma's van het Akkoord Duurzame Luchtvaart en bij het missie gedreven topsectoren- en innovatiebeleid. <p>Na publicatie van de innovatiestrategie zullen de acties hieruit worden opgenomen in de uitvoeringsagenda.</p> | <p>Partijen van de Duurzame Luchtvaartafel, min EZK. Partijen betrokken bij realisatie opgaves Veilig, Leefbaar en Verbonden en aanvullend opkomende innovaties (bijv. drones)</p> | <p>2023: Oplevering innovatiestrategie 2026: Update innovatiestrategie</p> |

6. Integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit



De Rijksoverheid zet in op de transitie naar een toekomst vaste mobiliteitsbenadering waarbij luchtvaart een optimale bijdrage levert aan een duurzaam economisch verdienpotentieel van Nederland en de opgaven die in de verschillende gebieden van Nederland spelen. Als gevolg van de COVID-19 crisis is de vraag naar internationale mobiliteit sterk gedaald. In 2023 wordt herstel naar het oude niveau verwacht. In deze herstelfase, werken we langs drie lijnen acties uit die in Nederland de integrale mobiliteitsbenadering borgen en de beschikbare capaciteit in de lucht en op de grond optimaal benutten.

Regie op samenwerking luchthavens en herziening luchtruim

Het kabinet wil meer regie voeren op de samenwerking tussen Schiphol en regionale luchthavens, zodat deze aanvullend op elkaar te benutten zijn. Onderlinge samenwerking kan bijdragen aan de borging van de publieke belangen. Dit pakken de luchthavens gezamenlijk met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op. Daarbij wordt in kaart gebracht welke rollen en functies de luchthavens hebben, waar de knelpunten en kansen liggen en wat de mogelijkheden zijn voor intensievere samenwerking op de publieke belangen. Door een herindeling van het luchtruim voor commercieel en militair luchtverkeer is de ruimte in de lucht efficiënter en duurzamer te gebruiken.

Vervoersysteem beter benutten

De Rijksoverheid bekijkt de internationale verbondenheid via de lucht en de grond in samenhang. Luchtvaart is een van de beschikbare vervoersmiddelen om Nederland internationaal verbonden te houden, met name voor bestemmingen waarvoor geen goed alternatief is. Door alternatieve vervoersmiddelen voor de korte afstanden aantrekkelijker te maken kan de druk op de beschikbare capaciteit beter worden verdeeld.

De Rijksoverheid gaat daarom het grondvervoer beter benutten. Boven op de 4 miljoen internationale spoorreizigers in 2019 is het doel vanaf 2025 2 miljoen extra reizigers per jaar vervoeren via het internationaal spoor. In 2020 was een kwart van deze ambitie reeds behaald. De impact van Covid heeft een tijdelijke neergang betekend in de reizigersaantallen. Vanaf mei 2022 liggen de reizigersaantallen bij NS op internationale verbindingen weer hoger dan pre-Corona. In de periode 2030-2050 kan dit oplopen tot 15 miljoen reizigers of meer, onder aanname van het realiseren van de ambities en verbeteringen uit het Toekomstbeeld OV en een goede samenwerking met betrokken partijen in binnen- en buitenland zoals ook beschreven in het Werkprogramma Internationaal Spoor. In de strategie Internationaal Spoor, die in 2023 aan de Kamer verstuurd zal worden, zal nader invulling geven worden aan verdere groeiambities en maatregelen.

Integraal benaderen van de mobiliteitsvraagstukken

Er is een transitie nodig naar een integrale benadering van de luchtvaart, waarbij de capaciteit van luchtvaart en luchthavens in balans is met andere sectoren en (gebieds-)opgaven (zoals woningbouw, bereikbaarheid en natuur). Vanuit de luchtvaart wordt de koppeling gezocht met opgaven uit de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT). Om ervoor te zorgen dat Nederland ook in de toekomst internationaal bereikbaar blijft, zijn er investeringen nodig in de luchthavens en het landzijdige wegen- en spoornetwerk.

Toelichting acties integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit



Overzicht acties integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit

| Regie op samenwerking luchthavens en herziening luchtruim | | | |
|--|--|---|---|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 1. Meer regie, inzetten op een systeembenadering waarbij regionale luchthavens en Schiphol intensiever kunnen samenwerken en hun kennis kunnen delen. | <p>1.1 De regionale luchthavens en Schiphol willen intensiever samenwerken en pleiten voor een systeembenadering. De Rijksoverheid wil meer regie voeren op samenwerking en kennisdeling. Onderlinge samenwerking kan bijdragen aan de borging van de vier publieke belangen: veiligheid, connectiviteit, hinder- beperking en duurzaamheid. Luchthavens gezamenlijk met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat brengen in kaart welke rollen en functies de luchthavens hebben, waar de knelpunten en kansen liggen en wat de mogelijkheden zijn voor intensievere samenwerking bij de vier publieke belangen.</p> <p>Voortouw voor de samenwerking ligt bij luchthavens door te bezien welke stappen de komende tijd mogelijk zijn. Minimaal twee keer per jaar overleg over deze samenwerking met de luchthavens, verenigd in de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL).</p> | Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL). | 2023 en daarna: Doorlopend |
| 2. Het luchtruim herindelen, waardoor het duurzamer en efficiënter wordt gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en de kleine luchtvaart. | <p>2.1 Het programma Luchtruimherziening heeft met haar partners een voorkeursbeslissing opgesteld waarin de volgende doelen zijn opgenomen:</p> <p>a) Verruimen van civiele en militaire capaciteit (militaire missie-effectiviteit) in het luchtruim.</p> <p>b) Efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers.</p> <p>c) Verduurzaming: beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving door geluidshinder zoveel mogelijk te beperken.</p> | Partners binnen het programma (min DEF, LVNL, CLSK, MUAC), departementen (min BZK en min EZ), provincies en gemeenten | 2023: integrale programmabeslissing (welke deelpromen worden ingezet om de doelen te behalen en de daarbij passende participatie per deelpromen) 2025: start implementatie |

Regie op samenwerking luchthavens en herziening luchtruim

| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
|---|--|---|---|
| 3. Samen met de General Aviation-sector beleidsontwikkelingen voor de General Aviation bepalen. | 3.1 Komende jaren zal via het GA jaarwerkplan de prioritaire dossiers bepaald worden. Vanuit lenW zal er ondersteuning geleverd worden in het vraagstuk m.b.t. vliegtaks voor bepaalde onderdelen van de luchtvaart. Daarnaast zal er verder onderzocht worden hoe maatschappelijke vluchten gefaciliteerd kunnen blijven worden in de toekomst. Vanaf 2024 start een traject gericht op het toekomst vast accommoderen van valschermspringers, passend binnen de kaders van de Luchtruimherziening. Hierbij vormen het rapport "Toekomst vaste GA-locaties (TGAL) en eerder onderzoek het uitgangspunt. | Partijen in de sector General Aviation; ministerie van Defensie, provincies | Vanaf 2024 |
| | 3.2 Ook wordt op onderdelen die de General Aviation raken een evaluatie van RBML uitgevoerd. | General Aviation, overheden en omwonenden. | 2023: start evaluatie RBML op onderdelen |
| 4. Integraal aanpakken van het lagere luchtruim. | 4.1 De Integrale Aanpak Lagere Luchtruim (IALL) bewaakt het aaneengesloten luchtruim in Nederland door tijdig keuzes te maken bij ontwikkelingen die (nieuw) luchtruim vereisen. Denk hierbij aan de bouw van obstakels op de grond, trainingsruimte voor voorzorglandingen en het beschikbare luchtruim voor testen en experimenteren. | Luchtvaartsector; ministeries van Defensie, BZK, EZK en provincies. | 2023-2024 betreft een nieuwe IALL cyclus waarin met belanghebbenden maatregelen worden opgehaald en uitgevoerd. |

Integraal benaderen mobiliteitsvraagstukken

| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | Betrokkenen buiten IenW (WIE) | Planning |
|---|--|--|--|
| 5. Capaciteit luchtvaart in relatie tot (internationale) bereikbaarheid | 5.1 Op dit moment zijn de voorbereidingen gestart voor het opstellen van een integrale mobiliteitsanalyse (IMA). Dit is de opvolger van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse en deze moet in 2025 worden gepubliceerd. De raakvlakken van de IMA met luchtvaartbeleid worden in beeld gebracht en op basis daarvan wordt gezien op welke manier luchtvaart onderdeel zal uitmaken van de IMA. | Luchthavens; decentrale overheden (provincies/ gemeenten); wegen- en OV sector; andere ministeries | 2023-2025: Verkennen of het nuttig is om luchtvaart verder te integreren |

| Integraal benaderen mobiliteitsvraagstukken | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten IenW (WIE) | Planning |
| | 5.2 | Ontsluiting van de multimodale knoop Schiphol, zoals oplossen van knelpunten op wegen en spoor. | | Luchthavens; decentrale overheden (provincies/ gemeenten); wegen- en OV sector; andere ministeries | 2023-2025: invulling geven aan brede investeringsstrategie |
| | 5.3 | Door het kabinetsbesluit om het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol te beperken tot 440.000 moet nut en noodzaak van verschillende investeringen, waaronder een nieuwe terminal, opnieuw worden gezien. | | Luchthavens; decentrale overheden (provincies/ gemeenten); wegen- en OV sector; andere ministeries | 2023-2025: invulling geven aan brede investeringsstrategie |
| 6. | Een gebiedsgerichte strategie per luchthaven (NOVEX) | 6.1 | Optimale benutting van het banenstelsel van Schiphol en nemen van een besluit over de ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan dat uiterlijk in de zomer van 2023 wordt genomen. Het besluit wordt integraal en in afstemming met alle betrokken partijen genomen. | Luchthavens; decentrale overheden (provincies/ gemeenten); wegen- en OV sector; andere ministeries | 2023-2025: invulling geven aan brede investeringsstrategie |



7. Bestuur en samenwerking

De Rijksoverheid baseert beleid op actuele kennis, waarbij belanghebbenden, andere overheden en uitvoeringsorganisaties op een passende wijze worden betrokken. De Rijksoverheid neemt hierbij steviger de regie vanwege de vele en uiteenlopende belangen. Er wordt inzicht gegeven in de weging van de relevante publieke belangen. Er wordt gewerkt vanuit de maatschappelijke opgave, de transitie slimme en groene mobiliteit, klimaatadaptatie en circulaire economie. Omgevingsmanagement en participatie is een continu proces van het betrekken van stakeholders, het communiceren over ontwikkelingen, het ophalen van inzichten, het opbouwen en onderhouden van relaties met stakeholders en een goede informatievoorziening naar de omgeving. De betrokkenheid wordt vormgegeven volgens ontwerpprincipes: timing, representatie en inclusiviteit en heldere afspraken. In lijn met de Omgevingswet betekent dit maatwerk om betrokkenheid in het proces tot besluitvorming op nationaal niveau en bij de (regionale) uitwerking daarvan te optimaliseren.

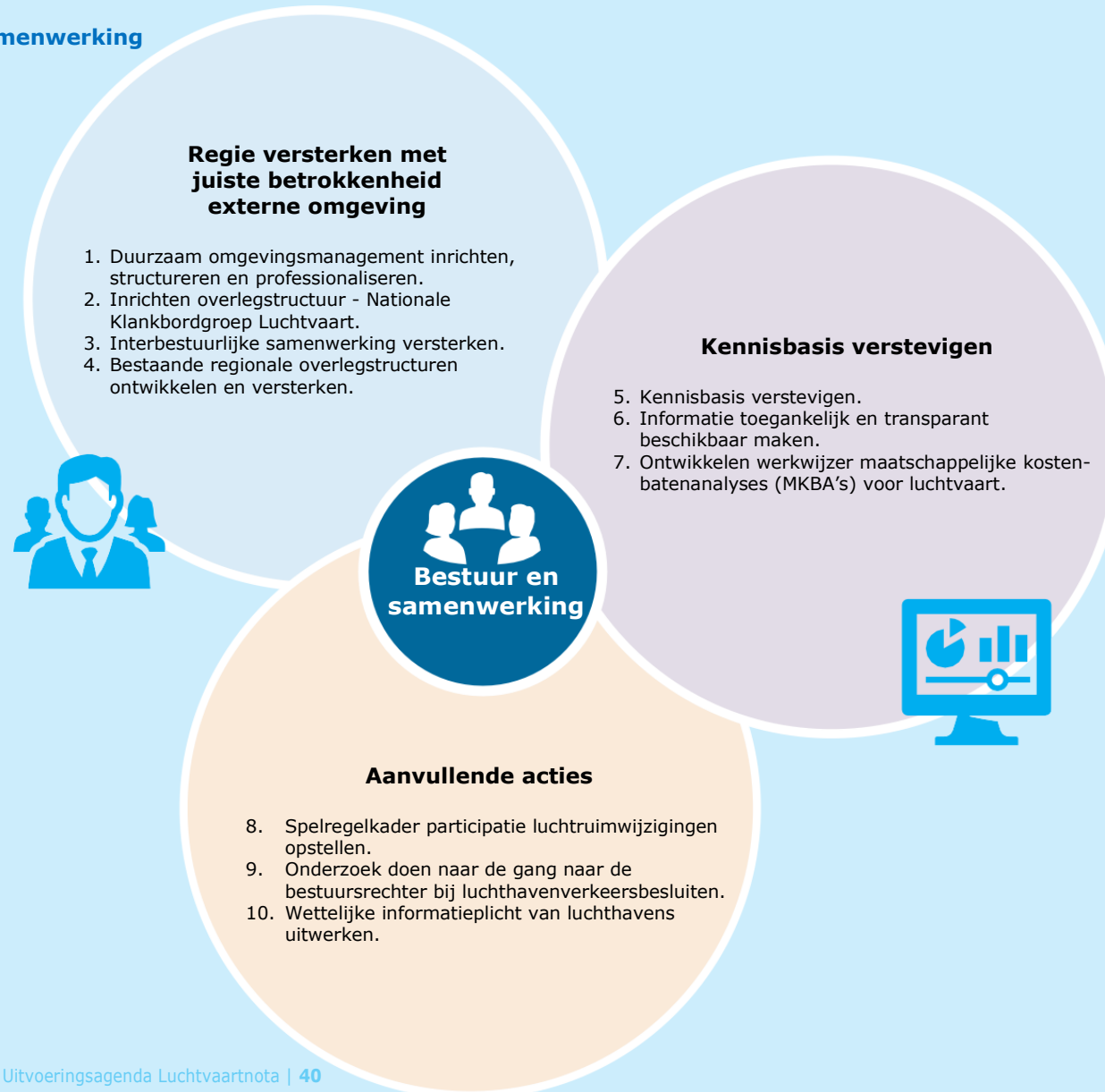
Regie versterken met juiste betrokkenheid van de omgeving

- De verschillende rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van alle betrokkenen bij het luchtvaartbeleid worden duidelijk en expliciet gemaakt en er wordt daarmee in lijn gehandeld in bestuur en samenwerking.
- Interne richtlijn voor de vormgeving is de basis participatiekwaliteit, zoals door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vastgesteld. De betreffende partij draagt vooraf, in overleg met de stakeholders, zorg voor bestuurlijk draagvlak voor participatie en een heldere participatieaanpak. Dit moet leiden tot een transparant besluitvormingsproces en adequate informatievoorziening.
- Als vervolg op het advies van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) wordt verder gewerkt aan de inrichting van diverse stakeholder-overleggen, waaronder een Nationale Klankbordgroep.

Kennisbasis verstevigen

Er moet sprake zijn van een gedegen en waar mogelijk gezamenlijke kennisbasis (joint fact finding). In het kader van participatie is ook van belang dat informatie voor alle betrokkenen toegankelijk, transparant en navolgbaar is. Er wordt bekeken hoe de beschikbare kennis nog beter toegankelijk te maken is voor de omgeving.

Overzicht acties Bestuur en samenwerking



Toelichting acties Bestuur en samenwerking

| Regie versterken met juiste betrokkenheid externe omgeving | | | | |
|--|-------------------------------|--|---|---------------------------|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten IenW (WIE) | Planning |
| 1. Duurzaam omgevingsmanagement inrichten, structureren en professionaliseren. | 1.1 | Opstellen Omgevingsmanagementplan Luchtvaart. Eén van de uitgangspunten uit het plan is het streven naar duurzame relaties met de omgeving. Een ander uitgangspunt is duidelijke informatie verschaffen, door op een centraal toegankelijk platform (luchtvaartindetoekomst.nl) relevante en beschikbare informatie te delen. | Diverse stakeholders, zowel partijen met een verantwoordelijkheid als belanghebbenden en burgers. | 2023 - 2025 doorlopend |
| 2. Inrichten overlegstructuur - Nationale Klankbordgroep Luchtvaart | 2.1 | Instellen nationale klankbordgroep en organiseren verdiepende themasessies in onderlinge samenhang. Wordt per overleg vastgesteld welk onderwerp met welk doel en met welke betrokkenen wordt behandeld. | Diverse stakeholders, zowel partijen met een verantwoordelijkheid als belanghebbenden en burgers | 2023 - 2025 doorlopend |
| 3. Interbestuurlijke samenwerking versterken | 3.1 | Optimaliseren samenwerking met provincies en gemeenten vanuit de bestaande verantwoordelijkheden en rollen. Instellen periodiek bestuurlijk overleg luchtvaart. Doel: afstemming verbeteren tussen Infrastructuur en Waterstaat, Defensie en provincies. | Provincies en gemeenten | 2023 - 2025 doorlopend |
| 4. Bestaande regionale overlegstructuren ontwikkelen en versterken. | 4.1 | Omvorming Omgevingsraad Schiphol (ORS) naar Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) op basis van advies Van Geel. Doorontwikkeling Luchtvaart Eindhoven Overleg (proefcasus Eindhoven, advies Van Geel). Verdere professionalisering Commissies Regionaal Overleg (CRO) voor luchthavens van nationale betekenis. Investeren in professionalisering en kennisopbouw van deelnemers, organisatie van een CRO+, verhoging van de subsidie voor CRO's en de evaluaties van de rollen en taken van de voorzitters van de CRO's. | Diverse stakeholders, zowel partijen met een verantwoordelijkheid als belanghebbenden. | 2023 - 2025 doorlopend |
| | 4.2 | Verdere professionalisering Commissies Regionaal Overleg (CRO) voor luchthavens van nationale betekenis. Investeren in professionalisering van deelnemers. Wijziging Wet luchtvaart in verband met begrenzing van lidmaatschap gemeentes in CRO's vanaf inwerkingtreding luchthavenbesluiten (2024), opname van een 'nee-tenzij-bepaling' in de Regeling CRO's met betrekking tot maximum van twee termijnen lidmaatschap in de CRO (Q1-2023), verduidelijking in de regeling CRO's inzake werving en selectie bewoners-vertegenwoordigers (Q1 2023), aanpassing regeling in verband met agenda-lidmaatschap van Infrastructuur en Waterstaat van de CRO's (Q1 - 2023). | Diverse stakeholders, zowel partijen met een verantwoordelijkheid als belanghebbenden. | 2023 - 2025 doorlopend |

| Kennisbasis verstevigen | | | | |
|--|-------------------------------|---|---|------------------------|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten lenW (WIE) | Planning |
| 5. Kennisbasis verstevigen | 5.1 | Inventarisatie voor de publieke belangen en thema's uit de Luchtvaartnota van welke (strategische) kennisvragen de komende jaren beantwoord moeten worden.. Begin 2023 wordt een integrale kennisagenda luchtvaart opgeleverd. | Kennisinstellingen zoals Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, Planbureau Leefomgeving, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, RIVM, KNMI; Klankbordgroep Luchtvaart; andere ministeries. | 2023: doorlopend |
| 6. Informatie toegankelijk en transparant beschikbaar maken | 6.1 | Wanneer nodig/gewenst, zetten we joint-fact-finding in. Ook investeren we in kennisoverdracht naar de direct belanghebbenden, zodat zij goed kunnen deelnemen aan participatieprocessen. | Stakeholders rond de luchtvaartdossiers; partijen met een verantwoordelijkheid; belanghebbenden. | 2023 - 2025 doorlopend |
| 7. Ontwikkelen werkwijzer maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) voor luchtvaart | 7.1 | Uitvoering van onderzoeksagenda die als input dient voor een herziene Werkwijzer luchtvaart specifieke MKBA's. De onderzoeksagenda beschrijft op welke punten aanvullend onderzoek nodig is om effecten van beleidsmaatregelen en investeringen in de toekomst beter te kunnen kwantificeren en/of moneteriseren. Een deel van deze onderzoeken is al gestart, | KiM; de planbureaus CPB en PBL; ministerie van Financiën | 2023 |
| | 7.2 | Een consortium onder leiding van SEO ontwikkelt een herziene werkwijzer met zoveel mogelijk concrete specificaties en richtlijnen voor luchtvaart specifieke MKBA's en welvaartsanalyses. | KiM; de planbureaus CPB en PBL; ministerie van Financiën | 2023 |

| Aanvullende acties | | | | | |
|----------------------------|--|-------------------------------|---|---|--|
| Actie Luchtvaartnota (WAT) | | Uitwerking van de actie (HOE) | | Betrokkenen buiten IenW (WIE) | Planning |
| 8. | Spelregelkader participatie luchtruimwijzigingen opstellen. | 8.1 | De ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie maken een spelregelkader voor het proces om te komen tot luchtruimwijzigingen (routes en procedures) (participatie 5.11-procedure). De ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie maken samen met de luchtverkeersleidingsorganisaties en inspectiediensten een voorstel voor een aangepast proces. | MinDef; LVNL; MUAC; MLA; luchthavens; provincies. | 2023 |
| 9. | Onderzoek doen naar de gang naar de bestuursrechter bij luchthavenverkeersbesluiten. | 9.1 | Wetswijziging die invulling geeft aan de ambitie uit de Luchtvaartnota (LVN) naar het mogelijk maken van de gang naar de bestuursrechter voor luchthavenbesluiten Schiphol, Lelystad Airport, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport. Tegen de andere luchthavenbesluiten staat al direct beroep bij de bestuursrechter open, hiermee wordt dat voor alle luchthavens gelijk getrokken. | --- | Q4 2024 |
| 10. | Wettelijke informatieplicht van luchthavens uitwerken | 10.1 | Er wordt een wijziging van de Wet luchtvaart voorbereid in verband met een informatieplicht voor zowel Schiphol als de luchthavens van nationale betekenis. | Exploitanten luchthavens | Het wetsvoorstel is 14 juli 2022 ingediend bij de Tweede Kamer. Inwerkingtreding wordt voorzien op 1 juli 2023 |

Dit is een uitgave van het
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

maart 2023.