

Inbreng voor CD Luchtvaart - 4 februari 2025

Van Natuur & Milieu, GreenPeace, Milieudefensie, Natuur en Milieufederatie Noord-Holland

Op 4 februari gaat u in gesprek over luchtvaart met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Graag willen wij uw aandacht vestigen op de onderstaande agendapunten. Op de volgende pagina's vindt u voor elk onderwerp meer informatie.

1. Definitieve berekeningen balanced approach. Meer informatie op pagina 2.

Het kabinet heeft besloten om het aantal vluchten op Schiphol te maximeren op 478.000 per jaar. Hiermee wordt het doel om het aantal ernstig gehinderden terug te brengen met 20 procent niet gehaald. Zelfs het tussendoel van 17 procent wordt niet gehaald. Hiermee worden de belangen van de luchtvaartsector wéér boven die van omwonenden gezet. Zo wordt onvoldoende invulling gegeven aan de uitspraak van de rechter in de zaak RBV tegen de staat van maart 2024.

Ook het behalen van het doel van 15 procent reductie van ernstig gehinderden is zeer onzeker. Ze is onder meer afhankelijk van de investeringsbereidheid van KLM, die afhangt van hun financiële prestaties, zo geeft de financieel topman van KLM zelf aan. Daarnaast is het effect van tariefdifferentiatie op Schiphol onzeker en levert Airbus hun vliegtuigen structureel later dan gepland. Bovendien is onduidelijk of het maximumaantal vluchten van 478.000 al geldt voor dit jaar, of dat er pas vanaf november 2025 zal worden gestuurd op een lagere capaciteit. Wij zien graag opheldering van de Minister en doen daarvoor vanaf pagina 2 verschillende voorstellen.

2. Business Case Lelystad Airport. Meer informatie op pagina 4.

Begin 2024 heeft Lelystad Airport de resultaatberekeningen van het ondernemingsplan uit 2014 herijkt. In het ondernemingsplan uit 2014 is het break-evenpunt 12 jaar na opening op circa 16.000 vliegtuigbewegingen gesteld. In de herijking wordt uitgegaan van slechts 10.000 vliegtuigbewegingen, 3 jaar na opening. Wij stellen serieuze vraagtekens bij een aantal aspecten van de Business Case en stellen voor een onafhankelijke toets uit te laten voeren.

3. Reikwijdte de MER t.b.v. wijziging van het LVB. Meer informatie op pagina 5.

In de MER wordt voor het alternatievenonderzoek een bandbreedte aangehouden van 460.000–500.000 vliegtuigbewegingen. Verschillende onderzoeken laten zien dat een reductie van circa 400.000–465.000 vliegtuigbewegingen nodig is om geluidshinder voldoende te verminderen. De minister van I&W heeft zelf laten onderzoeken dat een bandbreedte van 400.000 tot 440.000 past bij een door de overheid en Schiphol gewenst netwerk. Ook om een evenredige bijdrage te leveren aan het stikstofprobleem en het tegengaan van klimaatverandering is voorlopig een lager plafond nodig. Wij roepen om de bandbreedte in het alternatievenonderzoek daarom naar beneden toe bij te stellen.

4. Decisio rapport vestigingsklimaat. Meer informatie op pagina 6.

Decisio heeft onderzoek gedaan naar de toegevoegde waarde van de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten op Schiphol voor 2023. De samenvatting van het rapport die het ministerie heeft opgenomen in de Verzamelbrief luchtvaart Q4 laat belangrijke conclusies van het Decisio rapport achterwege. Daarnaast blijkt uit de review van de periodieke rapportage luchtvaart dat onderzoek van welke luchtvaart van belang is voor Nederland, met daarin ook de maatschappelijke kosten meegenomen, ontbreekt. Wij roepen op dat onderzoek wel te laten uitvoeren.

1. Voortgang Programma Luchtruimherziening. Meer informatie op pagina 7.

Dit voorjaar komt er een schetsontwerp van de beoogde luchtruimherziening naar de kamer. Omdat een groter gedeelte van Nederland mogelijk te maken krijgt met geluidshinder dan in de huidige situatie stellen wij voor een landelijke internetconsultatie open te stellen na het schetsontwerp.

Definitieve berekeningen balanced approach-procedure

Het kabinet liet op 6 december 2024 weten het aantal vluchten op Schiphol niet verder terug te brengen dan 478.000. Hiermee wordt het doel om het aantal ernstig gehinderden terug te brengen met 20 procent niet gehaald. Zelfs het tussendoel van 17 procent wordt niet gehaald. Daarmee is dit de zoveelste teleurstelling die omwonenden moeten slikken. Wij zijn zeer ontstemd over zowel het proces als de uitkomst. Met de huidige plannen en het loslaten van de geluidsdoelen worden de belangen van de luchtvaartsector wederom boven die van omwonenden gezet. Er wordt zodoende onvoldoende invulling gegeven aan de uitspraak van de rechter in de zaak RBV tegen de staat van maart 2024.¹

Plannen voor een reductie van geluidshinder steeds uitgesteld en afgezwakt

Al sinds 2015 wordt gevlogen via het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS). Sindsdien is sprake van anticiperend handhaven op het NNHS. Feitelijk betekent dit dat overschrijding van het huidige wettelijke stelsel met handhavingpunten gedoogd wordt, zolang dit het gevolg is van het vliegen volgens het NNHS. Minister Harbers constateerde zijn Hoofdlijnenbrief² op 24 juni 2022 dat de rechtspositie van omwonenden op het gebied van geluidshinder door de gedoogconstructie niet goed gereguleerd is.

In de brief onderbouwt hij zijn besluit om via een tijdelijke experimenteerregeling de capaciteit van Schiphol te verlagen tot 460.000 vluchten, en tegelijkertijd via de balanced approach procedure het maximumaantal toegestane vliegtuigbewegingen verder te beperken tot 440.000 per jaar. Zo wilde hij een einde maken aan de gedoogsituatie.

In de jaren daarna is de balanced approach procedure meerdere keren vertraagd en afgezwakt onder druk van de Europese Commissie en een zware lobby vanuit de luchtvaartsector. Daardoor is van daadwerkelijke reducties van geluidshinder reductie nog altijd geen sprake is. Nu wordt het halen van een reductie van ernstig gehinderden met 17 en 20 procent weer jaren uitgesteld. Als reden geeft de Minister dat 'er een ernstig risico is dat een getal onder de genotificeerde bandbreedte onacceptabel is in het kader van het lopende Europese notificatieproces.'

Infrastructieprocedure vanuit Europese Commissie zeer onwaarschijnlijk

Wij twijfelen sterk aan het waarheidsgehalte van deze uitspraak. De balanced approach-procedure onder de Europese geluidsverordening³ verplicht wanneer wordt overwogen een beperking van het aantal vliegtuigbewegingen op te leggen aan een luchthaven vanwege geluidsdoelen⁴. De richtlijn geeft de Europese Commissie de mogelijkheid te toetsen of de in de richtlijn voorgestelde procedure door de Staat adequaat is gevolgd. Artikel 8, lid 3 van de richtlijn beschrijft de (beperkte) rol en bevoegdheden van de Europese Commissie: *'Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief kan de Commissie binnen een termijn van drie maanden na de datum waarop zij de in lid 1 bedoelde kennisgeving heeft ontvangen, de procedure voor de invoering van een exploitatiebeperking toetsen.*

Indien de Commissie van oordeel is dat bij de invoering van een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking de in deze verordening vastgestelde procedure niet in acht is genomen, kan zij de bevoegde instantie daarvan in kennis stellen.'

¹ [Vonnis RBV tegen de staat](#)

² [Hoofdlijnenbrief Schiphol | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

³ Verordening (EU) 598/2014, die geldt voor luchthavens met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Zie <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0598> en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=celex:32014R0598>

⁴ De **Balanced Approach hoeft niet** te worden doorlopen als beperkingen aan het aantal vliegbewegingen worden opgelegd vanuit andere leefomgevings- en milieuredenen zoals Stikstofuitstoot, ultrafijnstof, Zeer zorgwekkende Stoffen of klimaatimpact.

De betrokken bevoegde instantie onderzoekt de kennisgeving van de Commissie en informeert de Commissie omtrent haar intenties alvorens de exploitatiebeperking in te voeren. De Europese Commissie kan de exploitatiebeperking niet tegenhouden. Daar gaat deze richtlijn NIET over, en daar heeft de Commissie ook geen bevoegdheid in. **Het enige wat de Europese Commissie kan en mag doen is nagaan of de Staat de procedure fatsoenlijk heeft uitgevoerd. Het lijkt erop dat de Nederland de procedure nu al te uitgebreid en uitputtend heeft gevolgd**⁵. Een infractieprocedure vanuit de Europese Commissie bij afwijking van de eerdergenoemde bandbreedte in het notificatieproces is daarom zeer onwaarschijnlijk. In tegenstelling wat de Minister schrijft in beantwoording van vragen van Lid Kostic⁶

Door uitstel doelen 17 en 20 procent is een extra balanced-approach procedure nodig. Verder kondigt de Minister aan dat hij vanaf november 2026 het proces start om tot extra maatregelen te komen om de overige 5% reductie van ernstig gehinderden in te vullen. Daarbij geldt dat opnieuw een balanced approach procedure moeten worden doorlopen en weer een nieuw luchthavenbesluit moeten worden opgesteld. Een goede balans met de leefomgeving is dus nog jaren weg.

Boterzachte beloften maken ook 15 procent reductie ernstig gehinderden onzeker

De Minister schrijft dat 'De afweging om het geluidsdoel in de eerste fase aan te passen naar -15% betekent dat er, naast de andere maatregelen die het kabinet in de eerdere brief heeft aangekondigd, **vanaf november 2025** 477.000– 478.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn.

Uit de expert reviews op de blijkt dat het heel lastig is om een inschatting te geven van het effect van tariefdifferentiatie op vlootvernieuwing van airlines.⁷ Bovendien geeft de financieel topman van KLM aan dat (extra) investeringen in een nieuwe vloot afhangen van de winst die wordt gemaakt en dus per definitie onzeker is.⁸ Daarnaast hebben vliegtuigbouwers als Airbus en Boeing grote leveringsproblemen, waardoor stillere vliegtuigen veel later worden opgeleverd dan de bedoeling is. Dat zorgt dat in België geluidsnormen de komende jaren overschreden blijven worden.⁹ Hoewel de Minister aangeeft dat KLM eerste in de rij is bij Airbus,¹⁰ is het aannemelijk dat ook voor maatschappijen die veel van- en naar Amsterdam vliegen levering van stillere vliegtuigen vertraging zal oplopen. Dat maakt dat het effect van de maatregelen in de balanced approach zeer onzeker zijn.

In zijn reactie op de brief van VNO-NCW en MKB-Nederland geeft de Minister aan dat de afgesproken maatregelen met de sector in het kader van de Balanced Approach niet vrijblijvend zijn. 'Met KLM en Schiphol worden bindende afspraken gemaakt en vastgelegd in bijvoorbeeld convenanten. Er wordt zo spoedig mogelijk geëvalueerd om te zien of met deze maatregelen inderdaad tot 15% komen en hoeveel er daarna nog ingevuld moet worden.'

Verdere verslechtering rechtspositie

De afgelopen jaren is in perioden afgeweken van het NNHS, onder andere vanwege groot onderhoud van de landingsbanen. Uit onderzoek van NRC ¹¹ dat ILT in recente jaren in opdracht van het Ministerie zelfs niet meer anticiperend handhaaft. Daarmee is dus sprake van een recente verdere verslechtering van de rechtspositie van omwonenden.

⁵ Nederland heeft de procedure (te) uitputtend gevolgd, (zie <https://www.luchtvaartindetoeekomst.nl/onderwerpen/besluit-minder-vluchten-schiphol/spoor-2-balanced-approach>) met als gevolg dat ze nu moeite heeft om aan de uitspraak van de rechtbank in de RVB-zaak te voldoen.

⁶ <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2025D02998>

⁷ <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2024D51772>

⁸ [KLM begint aan jaar van de waarheid, stelt financieel topman Bas Brouns: 'Als het niet lukt, sluit ik ingrijpen in personeel en investeringen niet uit' | Het Parool](#)

⁹ [CEO: "Brussels Airport kan komende jaren geluidsnormen niet halen" | Binnenland | hln.be](#)

¹⁰ [Minister Madlener: 'Als hinder van Schiphol je leven gaat beheersen, kun je beter verhuizen' | Luchtvaartnieuws](#)

¹¹ [Inspectie rekt regels voor gedogen van geluidsoverlast bij Schiphol verder op - NRC](#)

Business Case Lelystad Airport

Begin 2024 heeft Lelystad Airport de resultaatberekeningen van het ondernemingsplan uit 2014 herijkt. In het ondernemingsplan uit 2014 is het break-evenpunt 12 jaar na opening op circa 16.000 vliegtuigbewegingen gesteld. In de herijking wordt uitgegaan van slechts 10.000 vliegtuigbewegingen, 3 jaar na opening. Dit aantal vliegbewegingen komt overeen met het aantal waarvoor een natuurvergunning is aangevraagd. Wij stellen serieuze vraagtekens bij een aantal aspecten van de Business Case en stellen voor een onafhankelijke toets uit te laten voeren.

Hieronder vindt u een overzicht van de aspecten waarbij wij vraagtekens zetten.

Havengelden te hoog ingeschat

Lelystad Airport verwacht €19,50 per passagier aan havengelden in 2028, terwijl Eindhoven Airport slechts €7,49 incasseert. Deze inschatting lijkt onrealistisch gezien de marktpositie van Lelystad en de mogelijke weerstand van luchtvaartmaatschappijen tegen hoge tarieven.

In een [briefing](#) (p.55)¹² wijzen uw ambtenaren er letterlijk op dat de plannen met Lelystad Airport niet kunnen: 'Lelystad wordt beoogd als luchthaven voor vakantievluchten, terwijl de luchthaven vanwege de korte landingsbaan en nachtsluiting niet geschikt is voor vakantiemaatschappijen. Ook kunnen maatschappijen op Schiphol niet gedwongen worden om gebruik te maken van Lelystad.'

Parkeertarieven disproportioneel hoog

Lelystad Airport denkt €8 miljoen aan parkeergelden te verdienen, terwijl Eindhoven – met vier keer zoveel passagiers – slechts €20 miljoen binnenhaalt. Dat Lelystad Airport zoveel meer parkeergeld zal weten op te halen is moeilijk te rijmen met haar claim van een goede bereikbaarheid met fiets en trein, en met de lage inschatting van stikstofuitstoot van het extra wegverkeer naar de luchthaven dat is meegenomen in de aanvraag voor de natuurvergunning.

Concessie-inkomsten van winkels optimistisch geschat

Lelystad Airport verwacht €4 miljoen aan concessie-inkomsten met een kwart van Eindhoven's passagiersaantal, terwijl de €11 miljoen aan inkomsten van Eindhoven Airport mede het gevolg zijn van schaalvoordelen die het uitbaten van winkels aldaar aantrekkelijker maakt?

Operationele kosten onderschat

Lelystad schat €37,5 miljoen aan operationele kosten, terwijl Eindhoven Airport, met meer schaalvoordelen, in 2023 €60 miljoen rapporteerde. Dit lijkt onrealistisch, vooral gezien stijgende kosten zoals salarissen en energie.

Afschrijvingskosten niet transparant

De afschrijvingskosten van €5,1 miljoen lijken gebaseerd op slechts €90 miljoen aan initiële kosten, terwijl Lelystad Airport al ruim €250 miljoen heeft gekost.

Kosten luchtverkeersleiding niet meegerekend

Lelystad laat de kosten van luchtverkeersleiding (ruim €4 miljoen per jaar) buiten beschouwing en schuift dit door naar luchtvaartmaatschappijen. Dit verhoogt de drempel voor maatschappijen om van Lelystad gebruik te maken.

Maatschappelijke Business Case negatief.

Luchtvaart brengt ook [aanzienlijke externe kosten](#) met zich mee, zoals schade door uitstoot, lawaai, en infrastructuur. Omdat deze kosten grotendeels op de samenleving worden afgewenteld en de sector vrijgesteld is van belastingen zoals BTW en accijnzen, betaalt de luchtvaart momenteel slechts 30% van deze kosten. Wanneer deze externe kosten ook worden meegerekend is de business case voor Lelystad Airport waarschijnlijk negatief.

¹² [documenten-bij-besluit-op-woo-verzoek-over-wnb-vergunningen-luchthaven-schiphol](#)

Reikwijdte en het detailniveau van de MER ter voorbereiding op wijziging van het LVB.

Later dit jaar staat een wijziging van het luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) op de planning. Het doel van de wijziging van het LVB is om de rechtsbescherming van omwonenden te verbeteren en de geluidhinder te verminderen ten opzichte van de huidige gedoogsituatie. Voorafgaand aan de wijziging van het LVB wordt een milieueffectrapportage-procedure (MER) doorlopen.

In de MER wordt voor wat betreft het alternatievenonderzoek een bandbreedte aangehouden van 460.000–500.000 vliegtuigbewegingen. Wij zijn van mening dat deze bandbreedte veel te eng is.

Grotere reductie dan gekozen bandbreedte nodig om geluidhinder voldoende te verminderen

Verschillende onderzoeken laten zien een reductie tot een bandbreedte van circa 400.000–465.000 vliegtuigbewegingen nodig is om geluidshinder voldoende te verminderen.¹³ Een impactanalyse van PWC¹⁴ laat zelfs zien dat als de geluidhinder niet mag toenemen ten opzichte van de referentiesituatie, het aantal vliegtuigbewegingen moet worden teruggebracht tot 376k.

Ook bandbreedte van door overheid en schiphol gewenst netwerk lager dan gekozen bandbreedte.

Bovendien nam het Kabinet in juni 2022 het besluit om het maximaal aantal toegestane starts- en landingen te reduceren tot 440.000 per jaar¹⁵. Dat betrof namelijk de bovenkant van een bandbreedte om (een door de overheid/Schiphol) gewenst netwerk te faciliteren. Het is daarom aannemelijk dat een fair balance met weging van alle belangen op een substantieel lager aantal uitkomt. Omdat de NRD enkel scenario's met een hoger aantal vluchten bevat, is het niet waarschijnlijk dat het LVB straks een rechterlijke 'fair-balancetoets' kan doorstaan. Daarmee bevat het MER straks onvoldoende informatie om tot besluitvorming over te gaan. Er is in ieder geval één scenario nodig dat kansrijk is om de fair-balancetoets te doorstaan. Dat betekent een scenario met een substantieel lager aantal vluchten.

Klimaat, milieu en gezondheid vragen ook om lagere aantal vluchten dan in bandbreedte.

En niet alleen vanuit het geluidsdossier zouden forse reducties van het aantal vliegbewegingen in beschouwing moeten worden genomen. Dat geldt ook voor het stikstofdossier en het beperken van de klimaatimpact en de bescherming van de bevolking tegen gezondheidsschade door ultrafijnstof, fijnstof en zeer zorgwekkende stoffen. Voor stikstof geldt bijvoorbeeld dat recente uitspraken van de Raad van State (RvS) heeft grote consequenties voor de vliegvelden in ons land. Deskundigen achten het niet uitgesloten dat het aantal vluchten nog veel verder zal moeten dalen dan 300.000¹⁶. Voor klimaat geldt dat het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum in opdracht van Schiphol¹⁷ berekend heeft dat er in 2030 minimaal 30 procent CO₂-reductie nodig is ten opzichte van 2019 om Schiphol en de Europese luchtvaart te ontwikkelen in lijn met het Klimaatakkoord van Parijs.

Wij zijn van mening dat zowel in de MER als voor het LVB daarom veel grotere reductiescenario's in beschouwing moeten worden genomen. Het Ministerie moet zich rekenschap geven van het nut (Gezondheidswinst, Stikstofwinst, Klimaatwinst, Geluidswinst, Schaarstewinsten) als de noodzaak

¹³ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-432.pdf>

¹⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/06/24/b01-eindrapport-impactanalyse-verlaging-activiteitsniveau-schiphol>

¹⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/24/hoofdlijnenbrief-schiphol>

¹⁶ <https://www.stichtingmobilisation.nl/stikstof/2024/12/22/uitspraken-van-raad-van-state-van-woensdag-18-december-hebben-grote-gevolgen/>

¹⁷ <https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/nieuws/versnelde-co2-reductie-nodig/>

(rechtelijke uitspraken, wet- & regelgeving rond stikstof, verdragen, zorgplicht overheid bescherming gezondheid bevolking).

Decisio rapport vestigingsklimaat

Decisio heeft onderzoek gedaan naar de toegevoegde waarde van de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten op Schiphol voor 2023. In de verzamelbrief Luchtvaart Q4 van het Ministerie wordt op dit rapport de belangrijkste conclusies weergegeven die door het ministerie zelf zijn opgeschreven. Een belangrijk onderdeel van het rapport is de rol van Schiphol voor het vestigingsklimaat.

De samenvatting van het rapport die het ministerie heeft opgenomen in de Verzamelbrief luchtvaart Q4 niet passend schiet erg tekort. Het laat belangrijke conclusies achterwege en herformuleert genuanceerde conclusies van Decisio in sterk positieve conclusies over het belang van de luchthaven. **Wij willen daarom de volgende zaken bij u onder de aandacht brengen die ook in het rapport staan:**

- De relatieve bijdrage van de luchtvaart wordt achterwege gelaten. Namelijk: de 111.200 banen, zijn maar 0,97 procent van het totaal aantal banen en het BBP: van 11,8 miljard euro toegevoegde waarde komt overeen met 1,11 procent van het nationale BBP.
- Door de krapte op de arbeidsmarkt heeft groei- en krimp van de luchtvaartsector nauwelijks impact op de arbeidsmarkt. Het leidt vooral tot verschuiving van arbeid tussen sectoren.
- In de samenvatting staat dat de belangrijkste meerwaarde van Schiphol voor Nederland de internationale verbindingen zijn. Het rapport benadrukt juist dat andere factoren zoals beschikbaarheid van goed personeel en leefomgeving een grote rol spelen. Ook wordt meerdere malen gewezen op het feit dat niet duidelijk is welke vestigingsplaatsfactor doorslaggevend is.
- Recente verslechtering van het vestigingsklimaat komt vooral door onvoorspelbaar overheidsbeleid, netcongestie, stikstof, de krappe arbeidsmarkt, beperkte betaalbare woonruimte voor personeel en een negatiever sentiment tegenover met name multinationals.

Het Decisio rapport geeft inderdaad aan dat verslechtering van de netwerkkwaliteit van Schiphol eventueel een negatieve impact zou kunnen hebben. Maar ook dat de impact van een kleine daling in het aantal vluchten zeer beperkt zal zijn. **Groei van Schiphol kan bovendien juist negatieve consequenties hebben voor het vestigingsklimaat.** “Zeker als dergelijke groei de mogelijkheden voor voldoende huisvesting van werknemers belemmert, of de leefomgeving voor datzelfde personeel aantast.”

- Met name zwabberend beleid is schadelijk. Bedrijven hebben meer belang bij duidelijk beleid. Juist het afwijken en aanpassen van voorgenomen beleid leidt dus tot meer verwarring: “Veel bedrijven geven bij de NFIA (Netherlands Foreign Investment Agency) aan dat zij relatief streng beleid minder verstorend vinden dan steeds wisselend beleid.”

Daarnaast willen we u uit andere onderzoeken de volgende punten meegeven, die niet in het Decisio rapport naar voren komen.

- Kleiner hub netwerk volstaat om meest relevante verbindingen te dekken

Uit onderzoek van Peeters en Pels uit 2023¹⁸ blijkt dat niet alle vliegverbindingen en bestemmingen in gelijke mate bijdragen aan de welvaart. 30 procent van de verbindingen kan worden geschrapt zonder welvaartsverlies. Dat komt omdat toerisme en bestemmingen van zakelijkere reizigers zich concentreren op een beperkt aantal landen. Het rapport van Decisio laat al zien dat het meeste

¹⁸ [Peeters Network Quality and Environment Framework Final Report.pdf](#)

zakelijker verkeer binnen de EU is. Met een kleinere hub blijven de belangrijke bestemmingen bereikbaar. Krimp leidt voornamelijk tot afname van bestemmingen buiten de EU met een beperkte economische waarde, en veel minder van bestemmingen binnen de EU. Ook belangrijke vakantiebestemmingen blijven bij een kleinere hub luchthaven bereikbaar.

- Ook gebieden zonder luchthaven met hub functie hebben goede verbinding met belangrijke zakelijke bestemmingen.

Buitenlandse bedrijven in Nederland hechten veel waarde aan goede internationale bereikbaarheid. Nederland heeft vooral sterke economische banden met Noord- en West-Europa en de VS. De top-8 landen met de meeste vestigingen in Nederland – goed voor 76,9% van alle buitenlandse bedrijven – zijn: VS, Duitsland, VK, België, Japan, Frankrijk, Zwitserland en Zweden. De vliegverbindingen tussen deze landen en Nederland zijn goed dankzij Schiphol, maar ook diverse andere steden in Europa zonder hub netwerk hebben vergelijkbare verbindingen.

- Regio's waar de grootste luchthavens gevestigd zijn niet per se de regio's zijn met de hoogste economische groei.

De regio's Île-de-France (Parijs) en Frankfurt/Darmstadt hebben beide een luchthaven met een hub netwerk vergelijkbaar met dat van Schiphol, maar deze regio's hebben de afgelopen jaren duidelijk minder sterke groei doorgemaakt dan de regio rondom Schiphol. Tegelijkertijd zijn er regio's die structureel sterk zijn, zonder te beschikken over een luchthaven met een hub netwerk. Voorbeelden hiervan zijn Scandinavische hoofdsteden zoals Stockholm, Kopenhagen en Helsinki, Duitse steden zoals München en Hamburg, en stedelijke regio's in Zwitserland en Oostenrijk, zoals Zürich en Wenen.

Voortgang Programma Luchtruimherziening

Dit voorjaar komt er een schetsontwerp van de beoogde luchtruimherziening naar de kamer. Hierin staan de nieuwe indeling van het luchtruim incl. de naderingsroutes beschreven, de gebieden voor defensie en de aansluitingen op het internationale routenetwerk. Er wordt gelijktijdig een effectstudie gepresenteerd die momenteel door een extern bureau wordt uitgevoerd. De effectanalyse maakt de effecten van de nieuwe indeling inzichtelijk (geluid/emissies (CO₂/NO_x)) en vormt daarmee een belangrijk onderdeel van de onderbouwing van het schetsontwerp.

Wij verwachten dat de luchtruimherziening ervoor zorgt dat geluidshinder wordt verspreid over Nederland. Ook naar gebieden waar mensen nu nog geen hinder ervaren. Wij zouden graag zien dat de effectanalyse hier inzicht in geeft. Daarnaast zouden wij het vanwege de brede effecten gepast vinden om na het Schetsontwerp (voorjaar 2025) en na het Voorlopige ontwerp (voorjaar 2026) een landelijke consultatie in te stellen.