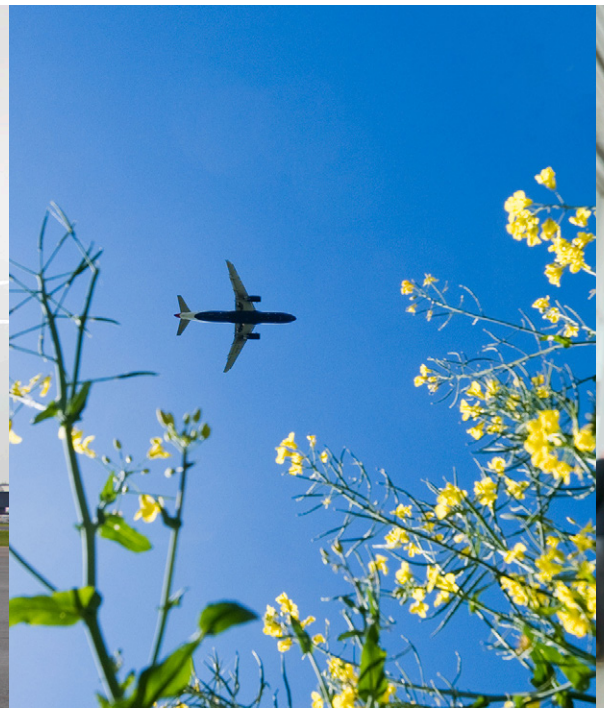
Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota



Inhoud

1. Inleiding 3

2. Veilige luchtvaart 4

3. Nederland goed verbonden 11

4. Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving 13

5. Duurzame luchtvaart 17

6. Integrale mobiliteits-benadering en capaciteit 21

7. Bestuur en samenwerking 27

1. Inleiding

De uitvoeringsagenda geeft aan welke acties het Rijk de komende jaren in samenwerking met partijen onderneemt om invulling te geven aan de koers van de Luchtvaartnota 2020-2050. Het betreft de agenda voor de komende vijf jaren. Het Rijk werkt voortvarend aan de borging van de veiligheid, het kader voor de netwerkkwaliteit, de verbetering van de leefkwaliteit, de borging van de klimaatdoelen en de inrichting van een raamwerk voor samenwerking. Bij de uitwerking van de publieke belangen wordt de impact op andere publieke belangen bezien. Denk bijvoorbeeld aan de mogelijke *trade-off* tussen elektrisch vliegen en geluidshinder of veiligheid. Bij de beoordeling van nieuwe luchthavenbesluiten maakt het Rijk telkens op basis van de meest recente inzichten een integrale afweging tussen de verschillende publieke belangen. Onder andere een economische analyse en een milieu-effectrapportage vormen de basis voor de besluitvorming.

Deze uitvoeringsagenda wordt met enige regelmaat geactualiseerd. Zo kan bijvoorbeeld aan het begin van iedere kabinetsperiode worden bekeken hoe een nieuw kabinet binnen de kaders tegen de weging van de publieke belangen aankijkt en welke acties dat kabinet urgent vindt. Dit bepaalt welke onderwerpen in de uitvoering prioriteit hebben.

Bij de uitvoering van de acties worden partijen betrokken, passend bij hun rol, verantwoordelijkheid en belang. De in de tabel genoemde partijen worden in elk geval betrokken. Andere partijen die interesse hebben, kunnen dit aangeven. Met hen wordt besproken wat een passende betrokkenheid kan zijn.

De uitvoeringsagenda is ingedeeld langs de hoofdstukken uit de Luchtvaartnota en bestaat uit vier publieke belangen (Veilige luchtvaart, Nederland goed verbonden, Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, Duurzame luchtvaart) en twee aanvullende thema's (Integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit, Bestuur en samenwerking).

Binnen elk hoofdstuk 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 acties op koers liggen, hoe het staat met het halen van de doelen en of het nodig is om het beleid bij te stellen. De Rijksoverheid monitort en evalueert de voortgang van de uitvoering van het beleid en bekijkt of de beleidsdoelen worden gehaald. Dit levert sturingsinformatie op voor beleid en de periodieke bijstelling van de uitvoering. De monitoring van de Luchtvaartnota richt zich op de voortgang van de belangrijkste acties (output), op de effecten van die acties (outcome) en op het doelbereik en de monitoring van de transitie van kwantiteit naar kwaliteit. Daarnaast maakt de te ontwikkelen monitor Luchtvaart de balans tussen de vier publieke belangen inzichtelijk. De monitor wordt ingedeeld volgens de publieke belangen en thema's uit de Luchtvaartnota. Per publiek belang en thema worden (kern) indicatoren bepaald. Deze worden ook opgenomen in het begrotingsartikel Luchtvaart van de rijksbegroting (vanaf de begroting 2022).

Jaarlijks monitort het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de voortgang van acties. Dit dient als basis voor de periodieke voortgangsrapportage over de Luchtvaartnota. 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. De eerste editie van beide onderdelen van de monitor Luchtvaart verschijnt eind 2021. Er wordt zo veel mogelijk gebruikgemaakt van bestaande monitors (bijvoorbeeld de monitor Netwerkkwaliteit) of de nog op te stellen monitor Akkoord Duurzame Luchtvaart. Daarnaast wordt aansluiting verkend bij de systematiek van de Monitor Nationale Omgevingsvisie (NOVI), aangezien de Luchtvaartnota een (onverplicht) programma is in het kader van de Omgevingswet.

2. Veilige luchtvaart

Vliegveiligheid verbeteren

Vliegen is een van de veiligste vormen van vervoer. Het Rijk 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 met de internationale verplichtingen. Ook wordt gekeken naar mogelijkheden om de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verder te versterken.
- Het Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma (2020-2024) 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 vereisen tussen luchtvaartorganisaties en overheden. De inzichten hieruit leiden vervolgens tot maatregelen om deze te beheersen tot een acceptabel niveau. Het resultaat van deze analyse komt in het Nederlands actieplan voor luchtvaartveiligheid.
- Aan belangrijke besluiten van de minister van IenW, die leiden tot significante veranderingen in de luchtvaart, gaat een onafhankelijke integrale veiligheidsanalyse vooraf. Deze analyse gebeurt in opdracht van de minister van IenW.
- 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. Ook de sectorpartijen op Schiphol gaan door met de samenwerking in het integraal veiligheidsmanagementsysteem. Ze investeren in de 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

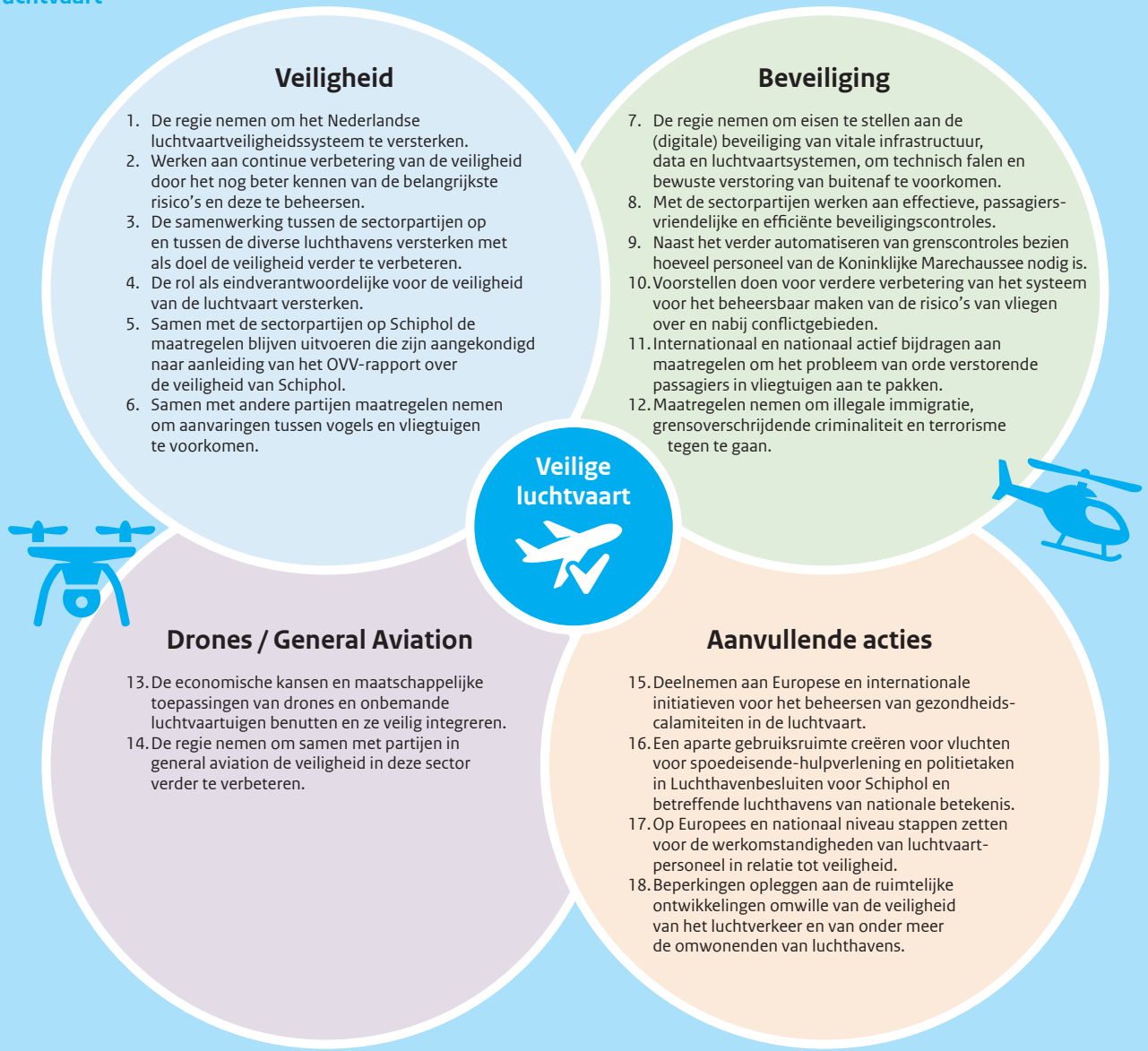
Naast veiligheid is beveiliging van groot belang voor veilige luchtvaart.

- Door verdergaande automatisering van luchtvaartprocessen ontstaan nieuwe risico's. Uitval en moedwillige manipulatie van data en luchtvaartsystemen kunnen verstrekkende gevolgen hebben voor de continuïteit of de veiligheid. Het Rijk 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 de sectorpartijen werkt het Rijk aan nieuwe passagiersvriendelijke en efficiënte technologieën voor beveiligingscontroles. Naast het verder automatiseren van grenscontroles op luchthavens beziet het Rijk hoeveel personeel van de Koninklijke Marechaussee noodzakelijk is.
- Het Rijk 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 van drones en onbemande luchtvaartuigen gaat snel. Deze ontwikkeling biedt economische kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige maatschappelijke toepassingen. Het Rijk wil deze kansen benutten en de luchtvaartuigen veilig in het luchtruim integreren. Het Rijk neemt de 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 IenW (WIE)**	**Planning**
1. De regie nemen om het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem te versterken.	a) Het Rijk versterkt het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem voortdurend en wil bij de best presterende landen horen als het gaat om de compliance met de internationale verplichtingen. Een aanpak wordt uitgewerkt.	a) Ministeries van Defensie en JenV; OVV	a) 2021: plan van aanpak
	b) Gelet op deze ambitie en de uitwerking daarvan in een plan van aanpak, wordt vervolgens onderzocht hoe de ILT verder te versterken is. De inspectie heeft voldoende kennis, capaciteit en middelen beschikbaar om als autoriteit voor de veiligheid van de burgerluchtvaart op te treden.		b) Start na gereed komen plan van aanpak bij a)
2. Werken aan continue verbetering van de veiligheid door het nog beter kennen van de belangrijkste risico's en deze te beheersen.	a) Het Rijk voert het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma uit. De vier pijlers zijn: • Het veiligheidsbeleid en de inrichting van het systeem; • De beheersing van veiligheidsrisico's; • De veiligheidsborging; • De veiligheidspromotie. Momenteel werkt het Rijk aan een nationale veiligheidsanalyse waarmee nader inzicht ontstaat in de belangrijkste nationale risico's. Vervolgens worden maatregelen geformuleerd om deze te beheersen tot een acceptabel niveau. Daarna verschijnt het hierop gebaseerde actieplan.	a) Commerciële luchtvaartsector; general aviation; onbemande luchtvaartsector	a) 2020: Nederlands luchtvaart-veiligheidsprogramma 2020-2024 (reeds gepubliceerd)
	b) Bij belangrijke besluiten van de minister van IenW, die leiden tot significante veranderingen in de luchtvaart, geeft het Rijk eerst opdracht voor een onafhankelijke integrale veiligheidsanalyse.		b) Diverse momenten
3. De samenwerking tussen de sectorpartijen op en tussen de diverse luchthavens versterken met als doel de veiligheid verder te verbeteren.	Het Rijk 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 het Rijk of het dit systeem ook op de regionale luchthavens met groot commercieel verkeer zal stimuleren.	Luchtvaartsector	2021: routekaart
4. De rol als eindverantwoordelijke voor de veiligheid van de luchtvaart versterken.	Naast hiervoor genoemde acties gaat dit onder andere om: a) 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.	a) Onder andere de luchtvaartsector	a) 2021: publicatie van eerste systeem-monitor met focus op Schiphol
	b) De inrichting van een expertgroep luchtvaartveiligheid.	b) Onafhankelijke nationale en internationale veiligheidsexperts	b) 2021: oprichting expertgroep

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
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.	In oktober 2018 stelden de sectorpartijen de Roadmap safety improvement Schiphol op met extra maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Uitvoering van de maatregelen moet het aantal incidenten op de luchthaven verminderen. De ILT publiceert jaarlijks de Staat van Schiphol.	Sectorpartijen op Schiphol	Diverse momenten, zie de Roadmap voor de planning per maatregel
6. Samen met andere partijen maatregelen nemen om aanvaringen tussen vogels en vliegtuigen te voorkomen.	Voor Schiphol is er een regiegroep met als doel het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels te reduceren. Het Rijk stimuleert andere luchthavens om de preventie van vogelaanvaringen gestructureerd aan te pakken en heeft het Nederlands Comité vogelaanvaringen ingesteld om ervaringen te delen. Belangrijk onderdeel van de aanpak is het monitoren van vogelvliegbewegingen. Een mogelijk hulpmiddel is de vogelradar, al kent deze nog beperkingen voor gebruik bij de dagelijkse vliegoperatie. Het is primair aan de exploitant van de luchthaven om al dan niet te kiezen om een dergelijk instrument in te zetten. Het Rijk volgt nieuwe ontwikkelingen en innovaties op dit gebied nauwlettend.	Provincies; gemeenten; belangenorganisaties landbouw en natuur; luchthavens; ministerie van Defensie	Doorlopend proces

Beveiliging

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
7. De regie nemen om eisen te stellen aan de (digitale) beveiliging van vitale infrastructuur, data en luchtvaart-systemen, om technisch falen en bewuste verstoring van buitenaf te voorkomen.	Luchtvaartpartijen hebben een eigen verantwoordelijkheid om passende maatregelen te nemen op basis van risicoanalyses. Het Rijk ziet op systeemniveau toe op een juiste naleving van deze verantwoordelijkheid. a) Voor vitale infrastructuur doet het Rijk dit onder andere door actualisatie van de roadmap 'Een vlotte en veilige vlieg- en vluchtafhandeling' en door afronding van het bijbehorende actieplan.	a) Ministerie van JenV/ Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV); de vitale aanbieders voor de luchtvaart	Doorlopend proces, actualisatie van de roadmap in 2021/2022
	b) Het Rijk versterkt de digitale weerbaarheid, onder andere door de zorgplicht in te vullen die voortvloeit uit de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Wbni). Hiertoe worden beheer-doelen en maatregelen vastgesteld. Daarin staan uitgangspunten voor luchtvaartorganisaties die voortkomen uit EASA-regelgeving, die naar verwachting eind 2021 in werking treedt.	b) Ministerie van JenV (NCTV); onder de Wbni aangewezen aanbieders van essentiële diensten voor de luchtvaart; een aantal andere luchtvaartorganisaties	Doorlopend proces, onder andere eind 2021 EASA-regelgeving in werking
8. Met de sectorpartijen werken aan effectieve, passagiersvriendelijke en efficiënte beveiligingscontroles.	De Rijksoverheid en de sector werken aan meer geautomatiseerde beveiligingsoplossingen waarmee passagiers zelfstandiger en sneller door beveiligingscontroles kunnen gaan.	Ministeries van JenV en Defensie; Koninklijke Marechaussee; luchtvaart-maatschappijen; luchthavens	Doorlopend proces met verdere stappen in het beveiligingsproces (ook afhankelijk van aantal passagiers)
9. Naast het verder automatiseren van grenscontroles bezien hoeveel personeel van de Koninklijke Marechaussee nodig is.	Sinds 2019 test Schiphol, samen met de Koninklijke Marechaussee, KLM en andere partijen, het identificatieplatform Seamless Flow. Bij groei van het aantal passagiers wordt bekeken hoe de grenscontroles (verder) geautomatiseerd kunnen worden en hoeveel capaciteit van de Koninklijke Marechaussee noodzakelijk is.	Ministeries van JenV en Defensie; Koninklijke Marechaussee; luchtvaart-maatschappijen; luchthavens	Na pilot en testfase ook besluit over het doorzetten van het programma Seamless Flow
10. Voorstellen doen voor verdere verbetering van het systeem voor het beheersbaar maken van de risico's van vliegen over en nabij conflictgebieden.	Het Rijk blijft zich inzetten om op mondiaal, Europees en nationaal niveau met alle betrokken partijen te zoeken naar verdere aanscherpingen van het systeem voor het beheersbaar maken van de risico's van vliegen over en nabij conflictgebieden. Het Rijk doet verbetervoorstellen op basis van een nadere reflectie van de OVV op mogelijke verdere aanpassingen in het systeem en een uitgebreide evaluatie van de nationale werkwijze.	Ministeries van JenV/NCTV, BZ, BZK en Defensie; betrokken luchtvaartmaat-schappijen; Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers	Uitwerking verbetervoorstellen vanaf 2021
11. Internationaal en nationaal actief bijdragen aan maatregelen om het probleem van orde verstorende passagiers in vliegtuigen aan te pakken.	Maatregelen zijn het onderzoeken van het delen van 'zwarte lijsten' door luchtvaartmaatschappijen, het vaststellen van welke rol de luchthavens kunnen hebben in de preventie en de ratificatie van het Montreal Protocol (ICAO 2014).	Onder andere: Openbaar Ministerie; Koninklijke Marechaussee; luchtvaart-maatschappijen; vakbonden	Begin 2021 ratificatie Montreal protocol
12. Maatregelen nemen om illegale immi-gratie, grensoverschrijdende criminaliteit en terrorisme tegen te gaan.	Dit gebeurt met het Interdepartementaal programma Grenzen en Veiligheid van het ministerie van JenV en door de implementatie van EU-verordeningen voor grenzen en veiligheid.	Onder andere ministeries van JenV, Defensie en BZ	Implementatie EU-verordeningen grenzen en veiligheid vanaf 2021 en verder

Drones / General Aviation

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
13. De economische kansen en maatschappelijke toepassingen van drones en onbemande luchtvaartuigen benutten en ze veilig integreren.	a) Het Rijk implementeert de Europese regels voor drones (zijn vanaf 31 december 2020 van kracht). Stapsgewijs komen er meer Europese regels. Deze zijn gericht op een veilige operatie van drones en een veilige integratie in het luchtruim. Ook werkt het Rijk in Europees verband aan de ontwikkeling van U-Space.	a) Ministeries van EZK en Defensie; dronesector	a) December 2020: implementatie Europese regelgeving voor drones; Stapsgewijs: nadere Europese regels
	b) In nauwe dialoog met de sector stelt het Rijk een Actieplan onbemande luchtvaart op.	b) Ministeries van EZK en Defensie; dronesector	b) 2021: Actieplan
	c) Door drones ontstaan nieuwe risico's. Samen met veiligheidspartners werkt het Rijk aan handhaving van de regels rondom drones, waaronder maatregelen om tijdig te kunnen optreden tegen ongewenste drones op en rondom luchthavens.	c) Voor brede handhaving regelgeving voor drones: ministerie van JenV; politie; Openbaar Ministerie. Voor counterdrones: de veiligheids-partners in Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (BPVS); ministerie van EZK	c) Doorlopend proces handhaving regelgeving drones. Voor counter-drones doorlopend proces om in BPVS-verband te zorgen voor aandacht voor en ontwikkeling van de maatregelen tegen ongewenste drones rondom luchthavens
14. De regie nemen om samen met partijen in general aviation de veiligheid in deze sector verder te verbeteren.	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 het Rijk 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 luchtvaartveiligheids-programma dat het Rijk uitvoert, draagt bij aan deze actie. Bijvoorbeeld met de nationale veiligheids-analyse voor general aviation en veiligheidspromotie.	Partijen voor general aviation	Doorlopend proces

Aanvullende acties

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
15. Deelnemen aan Europese en internationale initiatieven voor het beheersen van gezondheidscalamiteiten in de luchtvaart.	Nederland neemt deel aan Europese en internationale initiatieven om gezondheidscalamiteiten in de luchtvaart te beheersen. Op basis van de lessen uit de beheersing van de COVID-19-crisis wordt het beleid zo nodig bijgesteld.	Ministeries van VWS, JenV en BZ	Doorlopend proces
16. Een aparte gebruiksruimte creëren voor vluchten voor spoedeisende-hulpverlening en politietaken in Luchthavenbesluiten voor Schiphol en betreffende luchthavens van nationale betekenis.	Voor Schiphol wordt eerst een wettelijke titel gecreëerd om een aparte gebruiksruimte te kunnen vastleggen. Voor de betreffende luchthavens van nationale betekenis (Groningen Airport Eelde en Rotterdam The Hague Airport) bestaat deze mogelijkheid al en wordt dit meegenomen in de regionale verkenningen ter voorbereiding op vaststelling van de Luchthavenbesluiten. De keuze voor een aparte gebruiksruimte op luchthavens onder bevoegd gezag van provincies ligt bij de betreffende provincies.	Stakeholders rond betreffende luchthavens	Vastleggen aparte gebruiksruimte: afhankelijk per luchthaven in de periode 2021-2024
17. Op Europees en nationaal niveau stappen zetten voor de werkomstandigheden van luchtvaartpersoneel in relatie tot veiligheid.	Voor werkomstandigheden in relatie tot veiligheid worden nationaal en Europees stappen genomen rond arbeids- en rusttijden van vliegend personeel, de veiligheid van de grondafhandeling en de verdere samenwerking tussen de ILT en Inspectie SZW. Ook stimuleert het Rijk als onderdeel van het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma de ontwikkeling van een positieve veiligheidscultuur binnen de Nederlandse luchtvaartbedrijven. Hiervoor vindt regulier overleg tussen het Rijk en de vakbonden plaats.	Onder andere ministerie van SZW; Inspectie SZW; vakbonden	Diverse momenten, waaronder eind 2022 naar verwachting Europese regels voor grondafhandeling
18. Beperkingen opleggen aan de ruimtelijke ontwikkelingen omwille van de veiligheid van het luchtverkeer en van onder meer de omwonenden van luchthavens.	In de zones voor externe veiligheid rond luchthavens geldt een beperking voor de ontwikkeling van woningen en andere kwetsbare gebouwen. Ook vanuit de optiek van vliegveiligheid gelden beperkingen. Hierop moeten gemeenten hun bestemmingsplannen rond luchthavens afstemmen. 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. De komende tijd onderzoekt het Rijk of deze maatregel werkt en stelt zo nodig het beleid bij.	a) Provincies; gemeenten	a) 2021: evaluatie
	b) De Rijksoverheid ontwikkelt nieuw 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.	b) Ministeries van Defensie, EZK en BZK; provincies; windenergiebranche	b) Tot en met 2021: onderzoek; 2022: keuzes en vervolgens juridische vastlegging

3. Nederland goed verbonden

Het Rijk zet zich in voor een hoogwaardig netwerk van internationale verbindingen. 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, waarbij de hubfunctie 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 zinvol mogelijk wordt benut, waarbij het creëren van de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie het uitgangspunt is. Zo kan de economische rol van Schiphol de komende jaren worden gekoesterd en verstevigd. Op de lange termijn neemt de vraag naar luchtvaart naar verwachting sterker toe dan het (toegestane) aanbod, waardoor de schaarste toeneemt. De afgelopen jaren hebben laten zien dat dit gevolgen kan hebben voor het netwerk van internationale verbindingen. Er konden bijvoorbeeld minder (voor de economie belangrijke) vrachtvluchten worden uitgevoerd.

Monitoren en beoordelen van netwerkkwaliteit

Het Rijk stelt een beleidskader op om de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit te monitoren en beoordelen. Onderdeel daarvan wordt een herdefiniëring van het begrip netwerkkwaliteit. Momenteel wordt netwerkkwaliteit volgens de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) (Luchtvaartbeleid: Een nieuwe aanvliegroute, 2019) te veel opgevat als 'maximale bestemmingenkwantiteit'. Daarnaast heeft de Kamer verzocht om een analyse te maken van hoeveel en welke bestemmingen nodig zijn voor een goede internationale bereikbaarheid van Nederland, en hoe daarop te sturen is. Een periodieke beoordeling van de netwerkkwaliteit geeft inzicht in de trendmatige ontwikkeling ervan. Deze informatie is bruikbaar voor de inzet van sturingsmechanismen. Hiervoor worden onder andere mogelijkheden voor regulering (slots, tarieven) en luchtvaartpolitiek bekeken.

Bereikbaarheid Caribisch Nederland waarborgen

Luchtvaart is voor Caribisch Nederland van vitaal belang voor de economie, voor het vervoer van bewoners en goederen, voor het toerisme en voor ziekenvervoer. Het is een levensader, een pijler onder de economische en sociale ontwikkeling. 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.

Overzicht acties Nederland goed verbonden

Toelichting acties Nederland goed verbonden

Netwerkkwaliteit

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
1. Om de internationale verbondenheid voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis te beoordelen, ontwikkelt het Rijk een beleidskader netwerkkwaliteit: In het kader hiervan zijn de volgende acties geïdentificeerd: • Het begrip netwerkkwaliteit herdefiniëren en de vijf markt-segmenten heroverwegen die eerder in het kader van het Aldersakkoord werden gebruikt. • Het huidige instrumentarium toetsen en de mogelijkheden ervan onderzoeken om dit in te zetten voor de borging en versteviging van de netwerkkwaliteit.	Het Rijk werkt een voorstel uit voor de nieuwe invulling van het begrip netwerkkwaliteit, waarop een externe partij een onafhankelijke toetsing uitvoert. Het Rijk voert een vergelijkend onderzoek uit naar het systeem en de invulling van de luchthavengelden in andere EU-lidstaten, om van die ervaringen te leren. Na vaststelling van het beleidskader netwerkkwaliteit toetst het Rijk of het huidige afwegingskader routevergunningenbeleid aan te scherpen is. Periodieke gesprekken van Het Rijk met luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, maatschappelijke organisaties en de Nationale Klankbord-groep Luchtvaart (zie hoofdstuk 8 Luchtvaartnota) moeten leiden tot concrete afspraken over het borgen van de netwerkkwaliteit.	Ministeries van EZK en FIN; planbureaus; luchtvaartsector; provincies; gemeenten. De Nationale Klanbordgroep is een mogelijk middel om diverse maat-schappelijke en bestuurlijke partijen te betrekken bij de voortgang op de diverse onderwerpen.	Beleidskader gereed 2021, daarna toetsing en uitwerking instrumentarium (2022/2023)
2. De mobiliteitsbehoefte van diverse gebruikersgroepen voor de lange termijn in beeld brengen.	Uitbesteding onderzoek om de mobiliteitsbehoefte te schatten.	Diverse stakeholders	2021/2022
3. Inzet op aanpassing van EU-kaders om de nationale beleidsruimte en sturingsmogelijkheden op netwerkwerkkwaliteit te vergroten.	Waar nodig en mogelijk zet het Rijk in op vergroting van de beleidsruimte door EU-kaders aan te passen. Bij een eventuele herziening van de Europese slotverordening wil Nederland meer ruimte voor sturing op netwerkkwaliteit. Hierover gaat Nederland in de EU het gesprek aan. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van meer sturingsmogelijkheden om de netwerkkwaliteit te verbeteren.	Diverse stakeholders	Komende 5 jaar

Aanvullende acties

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
4. 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.	Jaarlijkse Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties uitbreiden.	Diverse stakeholders	Vanaf 2021
5. Er zal een meerjarige uitvoeringsagenda worden opgesteld voor Caribisch Nederland.	In het meerjarig uitvoeringssprogramma wordt gekeken wat nodig is om de Caribische eilanden qua luchtvaartinfrastructuur veilig te houden en economisch gezond te laten zijn, welke taak en rol bij wie ligt en hoe we de investeringen verantwoord kunnen laten plaatsvinden. Dit laatste gebeurt in afstemming met BZK (‘governance’).	Openbare lichamen Caribisch Nederland en BZK	Eind 2021/begin 2022

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. Ook bepaalt die kwaliteit mede de keuze voor een vestigingsplaats van internationale ondernemingen. Daarom is die kwaliteit belangrijk voor ons welzijn en onze welvaart. Hieraan wordt gewerkt vanuit de volgende prioriteiten.

Geluidshinder terugdringen

Op verzoek van het Rijk werken luchthavens in overleg met omgevingspartijen een actieprogramma uit met lokale maatregelen om ernstige geluidshinder te beperken. Voor de regionale luchthavens gaat dit mee in de regionale verkenningen die worden opgestart. 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 het Rijk aan Schiphol gevraagd om samen met partijen uit de sector en de omgeving een Omgevingsfonds uit te werken.

Het Rijk start het beleidsproject Vliegtuiggeluid. Hierin worden verschillende lopende en voorgenomen acties samengebracht voor 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'. Daarbinnen 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. Onder meer de aankomende Europese rekenmethode(n) en de afweging van het WHO-advies uit 2018 over geluid voor luchtvaartbeleid vallen onder dit programma.

Ook maken Rijk en regionale overheden proefprojecten mogelijk om geluidshinder te verminderen met stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen.

Luchtkwaliteit verbeteren

Met name emissies van fijnstof, ultrafijnstof en stikstof zijn van invloed op de lokale luchtkwaliteit rond luchthavens. De stofuitstoot van een vliegtuig bestaat voornamelijk uit ultrafijnstof. Op verzoek van de Rijksoverheid onderzoekt het RIVM de gezondheidseffecten van ultrafijnstof rond Schiphol en stelt de Gezondheidsraad een advies op over ultrafijnstof in het algemeen. Op basis van deze resultaten ontwikkelt het Rijk beleid voor verbetering van de luchtkwaliteit.

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 sectorbrede aanpak gericht op stapsgewijze emissiereductie in een actieprogramma, een internationale agenda en een project-specifieke aanpak conform geldende wetgeving. Het Rijk werkt de sectorbrede aanpak en de internationale agenda verder uit in een actieprogramma gericht op het vliegen zelf, op grondgebonden activiteiten op luchthavens en op luchthavengerelateerde activiteiten.

Schiphol heeft op verzoek van het Rijk een actieprogramma opgesteld om de uitstoot van ultrafijnstof en stikstof te verminderen. Het Rijk vraagt de regionale luchthavens van nationale betekenis om ook mogelijke acties te verkennen voor verbetering van de lokale luchtkwaliteit.

Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling rond luchthavens vergroten

Vanwege de nationale opgaven voor woningbouw en duurzame energie verkent het Rijk 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 wisselwerking met nieuwe

beleidsinzichten in vliegtuiggeluid en in verbetering van de luchtkwaliteit en de veiligheid.

Luchthavenbesluiten uitwerken

Voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis wordt een zo veel mogelijk uniform groeiverdienmodel uitgewerkt om de voorwaarden vanuit de vier nationale belangen te regelen en te borgen. Het Rijk kiest hierbij voor een stapsgewijze ontwikkeling van de voorwaarden waarmee de hinder aantoonbaar vermindert. Daardoor hoeft de doorwerking van de Luchtvaartnota niet te wachten op de laatste uitgewerkte punten. Specifiek aandachtspunt is het creëren van een aparte gebruiksruimte 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. Het aantal nachtvluchten verminderen.	Voor Schiphol is onderzocht hoe het aantal nachtvluchten 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). Voor regionale luchthavens is dit onderdeel van de regionale verkenningen. Concrete afspraken zijn daarna mogelijk vast te leggen, bijvoorbeeld in het betreffende Luchthavenbesluit (LHB).	Schiphol; slotcoördinator; luchtvaart-maatschappijen Regionale luchthavens; luchtvaartsector; omgevingspartijen	Reductie van 32.000 naar 29.000 per jaar wordt opgenomen in LVB1 en volgt dezelfde planning 2021/2022: regionale verkenningen 2023/2024: LHB-en
2. 'Actieprogramma luchthavens geluidshinder verminderen' uitwerken.	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). Voor Schiphol (SPL) is dit onderdeel van het concrete uitvoeringsplan hinderreductie dat aan SPL is gevraagd.	Luchthavens; luchtvaartmaatschappijen; Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL); omgevingspartijen	2021/2022: regionale verkenningen 2023/2024: LHB-en 2021: definitief uitvoeringsplan SPL Daarna uitvoeren en doorlopend monitoren van de inspanning.
3. Het beleidsproject Vliegtuiggeluid starten.	Beleid en indicatoren voor geluidshinder worden uitgewerkt. Onderzocht wordt hoe de behoeftes van luchthavens en hun omgeving te vervullen zijn door internationale inzichten in berekeningen en metingen van hinder en gezondheid (WHO-advies uit 2018).	RIVM; Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR); Luchthavens; Commissies Regionaal Overleg (CRO's); BZK, VWS, ORS	Uitvoeren beleidsproject Vliegtuiggeluid: 2021-2030 2022-2030: stapsgewijze implementatie van normen in (luchthaven)besluiten
4. Programmatische aanpak meten vliegtuig-geluid.	De zeven 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	2021-2023 en eventueel later afhankelijk van (gewijzigde) Europese rekenmethoden
5. Omgevingsfonds (Schiphol) uitwerken.	Met het resterende geld van de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS) volgt een tussenfase tot het Omgevingsfonds operationeel is.	Ministeries van Defensie, BZK, EZK en Financiën Schiphol; SLS; provincie Noord-Holland	Vanaf 2021 start de tussenfase, waarin het Omgevingsfonds wordt uitgewerkt. Het streven is dat deze fase twee jaar duurt.

Verbeteren luchtkwaliteit

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
6. Uitkomsten onderzoeksprogramma naar gezondheidseffecten van ultrafijnstof luchtvaart door RIVM en advies van de Gezondheidsraad over ultrafijnstof in het algemeen beleidsmatig vertalen.	Eind 2021 verschijnen het eindrapport van het RIVM-onderzoeksprogramma en het advies van de Gezondheidsraad. Daarna volgt de beleidsreactie en wordt bezien of (en zo ja welke) maatregelen nodig zijn voor luchthavens.	RIVM; TNO; Schiphol; luchtvaartmaatschappijen; decentrale overheden; natuur- en milieuorganisaties; omwonenden; GGD-en; ministeries van BZK en VWS	2022: concretiseren beleidsmaatregelen
7. Om de uitstoot van ultrafijnstof (UFS) en stikstofoxide (NO_x) te verminderen, voert het Rijk het Actieprogramma luchthavens uit.	Schiphol heeft actieprogramma's UFS en NO_x. Regionale luchthavens van nationale betekenis bezien dit in de regionale verkenningen.	RIVM; ministerie van LNV; luchthavens; luchtvaartmaatschappijen; decentrale overheden; omwonenden	UFP: Zie actieprogramma SPL NO_x: mede afhankelijk van resultaat vergunningentraject Wet natuurbescherming voor SPL
8. Het Rijk voert het Actieprogramma stikstofemissiereductie luchtvaart uit.	Het Rijk werkt de sectorbrede aanpak en de internationale agenda verder uit in een actieprogramma gericht op het vliegen zelf, op grondgebonden activiteiten op luchthavens en op luchthavengerelateerde activiteiten.	Ministerie LNV; luchtvaartsector	Uitwerking actieprogramma start in 2021

Verkennen mogelijkheden vergroten ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden rond luchthavens

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
9. Samen met regionale overheden verkent het Rijk meer mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen rond Schiphol.	Het verkennen van een wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is in voorbereiding. Daarnaast worden proefprojecten mogelijk gemaakt om geluidshinder te verminderen door middel van stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen.	Gezamenlijk traject van ministeries van onder andere IenW en BZK. Provincies; gemeenten; Schiphol; bewoners; milieuorganisaties; luchtvaartmaatschappijen	In 2021: verkenning nieuw ruimtelijke beleid 1 tot 2 jaar: mogelijk aanpassing huidig LIB 2 tot 4 jaar: nadere wijziging LIB op basis van uitkomsten verkenning

Aanvullende acties

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
10. Per luchthaven van nationale betekenis wordt een groeiverdienmodel uitgewerkt en worden voorwaarden vastgelegd voor geluids- en stoffenemissies door wijziging van de betreffende Luchthavenbesluiten (LHB-en).	Deze actie maakt deel uit van regionale verkenningen op weg naar LHB-en. Als de normen nog niet beschikbaar zijn, wordt bezien hoe stapsgewijze borging dan kan plaatsvinden.	Luchthavens; luchtvaartmaatschappijen; omgevingspartijen	2021/2022: regionale verkenningen en 2023/2024: LHB-en
11. Het rijk stelt een uniform kader en gestandaardiseerde gebruiksregelingen op voor alle regionale luchthavens van nationale betekenis.	Het gaat onder andere om bepalingen als de extensieregeling voor start of aankomst na 23.00 uur. Bepalingen worden zo veel mogelijk gestandaardiseerd voor alle luchthavens, passend bij het profiel van die luchthavens.	Luchthavens; luchtvaartsector; omgevingspartijen	2021/2022: regionale verkenningen 2023/2024: LHB-en

5. Duurzame luchtvaart

De luchtvaart staat wereldwijd voor de uitdaging om de toenemende uitstoot van broeikasgassen om te buigen in een afname om bij te dragen aan de klimaatdoelstelling van het Parijs-akkoord. Voor de internationale luchtvaart vertrekkend vanuit Nederland zijn de volgende doelen afgesproken:
2030: CO_2-uitstoot is minimaal gedaald tot niveau 2005;
2050: CO_2-uitstoot is minimaal gehalveerd ten opzichte van 2005;
2070: CO_2-uitstoot is nul.

De beleidsambitie is om met de klimaatopgave van de luchtvaartsector op termijn aan te sluiten op de doelen van de EU en om als Nederland voor binnenlandse emissies in 2050 zo goed als klimaatneutraal te zijn. Bij de vertaling van de beleidsambitie in instrumenten wordt telkens gezocht naar de meest effectieve mix van instrumenten. Ook bij verduurzaming speelt de relatie met andere publieke belangen een rol. Er is daarom aandacht voor mogelijke trade-offs tussen bijvoorbeeld geluid en CO_2 en tussen de inzet van duurzame brandstof en luchtkwaliteit.

Instrumenten

Het kabinet neemt maatregelen die CO_2 effectief en kostenefficiënt reduceren en die bijdragen aan de energietransitie van de luchtvaart én aan het verdienvermogen van bedrijven in een duurzame economie. Het internationale karakter van de luchtvaart betekent inzet op nationaal, Europees en mondiaal niveau. De reikwijdte, effectiviteit en benodigde internationale samenwerking zijn daarbij bepalend voor de inzet:

Nationaal: Per luchthaven wordt een nationaal CO_2-plafond uitgewerkt. Bij uitblijven van Europees beleid voert Nederland een bijmengverplichting in voor duurzame brandstoffen. De Duurzame Luchtvaarttafel wordt voortgezet en de projecten in de agenda vinden uitvoering. Een voorbeeld is innovatie, zowel van huidige technologie (flying wing) als disruptieve technologie (bijvoorbeeld elektrisch vliegen).

Europees: Nederland pleit voor een Europese bijmengverplichting van duurzame brandstoffen. Ook neemt Nederland actief deel aan de revisie van het Europese emissiehandelssysteem EU ETS, mede in het licht van de verhoogde EU-reductiedoelstelling. Daarnaast wordt verdere kennis ontwikkeld over non-CO_2-effecten en potentiële maatregelen.

Mondiaal: Nederland neemt actief deel aan het proces voor het definiëren van een ambitieuze langetermijndoelstelling voor de internationale luchtvaart (ICAO). Ook voert Nederland de Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) uit. In de komende jaren is de ontwikkeling van de internationale luchtvaart bepalend voor de mate waarin CORSIA een zinvolle bijdrage kan blijven leveren aan de algehele reductieopgave van de luchtvaart. Nederland verkent de mogelijkheden tot aanscherping van de CO_2-standaard en draagt bij aan voorstellen daartoe.

Innovatiestrategie

Het Rijk werkt met partijen uit de sector, de kenniswereld en het maatschappelijk veld een innovatiestrategie uit om de luchtvaart schoner, stiller en veiliger te maken.

Overzicht acties Duurzame luchtvaart

Toelichting acties Duurzame luchtvaart

Klimaatdoelen en borging

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
1. Een Actieprogramma Doelen en Monitoring opstellen en uitvoeren.	• Uitwerken instrumenten en maatregelen, waaronder een CO_2-emissieplafond per luchthaven. • Het kabinet onderzoekt hoe grenswaarden voor de uitstoot van CO_2 per burgerluchthaven vast te leggen zijn (emissieplafond). • Milieueffectrapportages voor burgerluchthavens moeten van vertrekkende vluchten de CO_2-uitstoot inzichtelijk maken voor de hele vluchtduur tot aan de verwachte bestemmingen.	Partijen van de Duurzame Luchtvaarttafel, zoals Schiphol, SkyNRG, NLR, TU Delft, LVNL Aantrekken van extra partijen specifiek bij dit actieprogramma, zoals PBL, CBS, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa)	• Technische uitwerking: 2021-2022 • Besluitvorming en (wetgevings)debat: 2022 en verder

Internationale inzet

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
2. Inzetten op ambitieuzere internationale klimaatdoelen en -instrumenten in ICAO- en EU-verband.	Voortzetten inzet op besluit ICAO langetermijndoel. • Implementeren CORSIA; revisie volgt in 2022. • Vanaf 1-1-2024 zet Nederland in op de revisie van de EU ETS en de optimalisatie van de CORSIA-EU ETS. • Aanscherpen certificering van nieuwe toestellen en motoren. • Nederland werkt samen op EU-niveau en binnen de European Civil Aviation Conference (ECAC). • Versterken diplomatie en partnerschappen. • Verbeteren en vergroten nationale inzet.	Permanente vertegenwoordiging van Nederland bij de EU (PV EU), ministerie van Buitenlandse Zaken, ministerie van EZK, NLR, TU Delft, Europese Commissie, ECAC, ICAO	ICAO langetermijndoel: • Voorjaar 2022: voorstel mondiaal niveau gereed • Najaar 2022: bespreking tijdens 41ste ICAO Assembly EU ETS: • Loop van 2021: voorstel van Europese Commissie voor herziening EU ETS richtlijn • Eind 2023: besluit Europa i.v.m. begin 2de fase CORSIA en aflopen huidige ETS-besluit per 31-12-2023
3. Inzetten op de invoering van een Europese bijmeng-verplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen.	In het kader van de Europese Green Deal zet Nederland actief in op de invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen, waaronder duurzame biobrandstoffen en synthetische kerosine. Als een Europese verplichting niet (tijdig) wordt ingevoerd, streeft Nederland ernaar om per 2023 een nationale bijmengverplichting in te voeren. Organiseren conferentie voor synthetische kerosine in februari 2021. • Mogelijk zet Nederland (bij uitblijven Europees beleid) in op de uitwerking en invoering van een nationale bijmengverplichting in 2022.	Ministerie van EZK	• Begin 2021 EU voorstel • 2022 afweging additioneel nationaal beleid
4. Mogelijk maken van Europese innovatieprogramma's voor radicale innovatie.	• Een strategie – gecoördineerd met het ministerie van EZK – geeft richting aan Europese programma's, gericht op radicale innovaties in de luchtvaart. • Nederland draagt bij aan roadmaps (voor brandstof, etc.).	Partijen van de Duurzame Luchtvaarttafel en het ministerie van EZK	In de komende 5 jaar zal blijken in hoeverre de nieuwe Europese programma's daadwerkelijk mogelijkheid geven tot projecten die disruptieve innovatie teweegbrengen.

Duurzamer vliegen

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
5. Opstellen en uitvoeren van een Actieprogramma Duurzame brandstoffen.	Nadere uitwerking elementen van het actieprogramma.	Sectorpartijen en brandstofindustrie	Doorlopend: mijlpalen per onderdeel van het programma
6. Onderzoeken hoe de ontwikkeling van duurzame brandstoffen, nieuwe vliegtuigontwerpen en nieuwe soorten aandrijving te stimuleren zijn.	In aanvulling op hiervoor genoemde innovatie: • Inzetten op een Europese bijmengverplichting. • Werken aan coalitievorming / kopgroep Duurzame luchtvaart in de EU. • Inzetten op additionele financiële stimulans in Europa. • Het actieprogramma duurzame luchtvaartbrandstoffen opstellen en uitwerken.	EZK, Nederlandse Emissieautoriteit (NEa), PV EU, partijen Duurzame Luchtvaarttafel, (kopgroep) EU lidstaten, ECAC	• Begin 2021 EU voorstel • 2022 afweging additioneel nationaal beleid
7. Uitvoeren van het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV).	Zie de drie roadmaps van het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV).	Uitvoering acties onder leiding van 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.	Jaarlijkse aanpassing/actualisering roadmaps op basis van resultaten

Aanvullende acties

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
8. Inzetten op Europese en mondiale afspraken over het beprijzen van de luchtvaart.	• Trekker is het ministerie van Financiën. • Er is beleidsinbreng van het ministerie van IenW. • Uitwerking verloopt via de Green Deal. • Herzien richtlijn voor energiebelastingen in samenhang met EU ETS.	Ministeries van Financiën en EZK; luchtvaartsector (luchtvaartmaatschappijen, vrachtsector)	Medio 2021: eerste voorstellen Tweede kwartaal 2021: verwachting van voorstel voor de herziening van de richtlijn energiebelastingen
9. Innovatiestrategie ontwikkelen voor schonere en stillere vliegtuigen, vliegtuigmotoren en brandstoffen.	Opstellen innovatiestrategie luchtvaart voor de volgende technologiesporen (en de samenhang daartussen): • Navigatie- en communicatietechnologie. • Hybride-elektrisch vliegen en drones. • Efficiënte en stillere motoren en vliegtuigen. • Duurzame brandstoffen: synthetische en biobrandstoffen, waterstof. Zoveel mogelijk aansluiting bij de actieprogramma's van het Akkoord Duurzame Luchtvaart en bij het missiegedreven topsectoren- en innovatiebeleid.	Partijen Duurzame Luchtvaarttafel, m.n. werkgroep Innovatie en werkgroep Duurzame brandstoffen; ministerie van EZK	Oplevering in 2021

6. Integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit

Het Rijk zet in op de transitie naar een toekomstvaste mobiliteitsbenadering waarbij luchtvaart een optimale bijdrage levert aan het 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 op dit moment sterk afgenomen. Dat schept ruimte om, in de herstelfase, langs drie lijnen acties uit te werken die 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 Rijk 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

Het Rijk 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, wil het Rijk ruimte maken voor langeafstandsvluchten op Schiphol. Die zijn waardevol voor de Nederlandse welvaart en het welzijn. Het Rijk gaat daarom het grondvervoer beter benutten. Boven op de 4 miljoen internationale spoorreizigers in 2019 wil het Rijk vanaf 2025 per jaar 2 miljoen extra reizigers vervoeren via het internationaal spoor. 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.

Integraal benaderen van de mobiliteitsvraagstukken

Er is een transitie nodig naar een integrale benadering van de luchtvaart, waarbij de capaciteit van luchtvaart en luchthavens afgewogen is in relatie tot andere sectoren en (gebieds)opgaven (zoals woningbouw, bereikbaarheid en natuur). Vanuit de luchtvaart wordt actief 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. Het kabinet werkt daarom per luchthaven aan een gebiedsgerichte investeringsstrategie.

Overzicht acties integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit

Toelichting acties integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit

Regie op samenwerking luchthavens en herziening luchtruim

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
1. Meer regie voeren door in te zetten op een systeembenadering waarbij regionale luchthavens en Schiphol intensiever kunnen samenwerken en hun kennis kunnen delen.	De regionale luchthavens en Schiphol willen intensiever samenwerken en pleiten voor een systeembenadering. Het Rijk is daar een voorstander van en wil hierin meer regie voeren op samenwerking en kennisdeling. Onderlinge samenwerking kan bijdragen aan de borging van de vier publieke belangen: veiligheid, connectiviteit, hinderbeperking en duurzaamheid. Deze thema's pakken de luchthavens gezamenlijk met het ministerie van IenW 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 bij de vier publieke belangen. Voortouw voor de samenwerking ligt bij luchthavens door te bezien welke stappen de komende tijd mogelijk zijn. Het Rijk overlegt vanuit zijn regierol minimaal twee keer per jaar over deze samenwerking met de luchthavens, verenigd in de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL).	Schiphol en de regionale luchthavens, al dan niet vertegenwoordigd namens de NVL. Provincies en gemeenten, omwonenden, maatschappelijke organisaties	Doorlopend
2. Het luchtruim herindelen, waardoor het duurzamer en efficiënter wordt gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en de kleine luchtvaart.	Het programma Luchtruimherziening werkt met haar partners aan de doelen zoals die zijn opgenomen in de startbeslissing (apr 2019). Deze doelen zijn: • Verruimen van civiele en militaire capaciteit (militaire missie-effectiviteit) in het luchtruim. • Efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers. • Verduurzaming: beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving (geluidshinder, CO_2 en (ultra) fijnstof). Defensie draagt hieraan bij door de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken. De uitwerking hiervan komt in de concept Voorkeursbeslissing (nov 2020), onderbouwd door de plan-MER. Na verwerking van de zienswijzen wordt de Voorkeursbeslissing in het voorjaar van 2021 definitief. In de ontwerpcriteria van de luchtruimherziening kiest het Rijk voor een luchtruim waarbij tot 6.000 voet (1.828 meter hoogte) het terugdringen van geluid prioriteit heeft. Boven de 6.000 voet staat het terugdringen van CO_2-uitstoot voorop. Dit wordt onderdeel van het ontwerp- en toetskader en onder andere ondergebracht in de zgn. art. 5.11 procedure. Deze beschrijft het wijzigingsproces voor luchtruim- en vliegprocedures (ref. art. 5.11 wet Luchtvaart).	Partners binnen het programma (DEF, LVNL, CLSK, MUAC); Departementen (mn. BZK, EZ); provincies en gemeenten	• Eind 2020/voorjaar 2021: (concept) voorkeursbeslissing • Nov 2021 het wegnemen van de beperkingen voor ongehinderd doorklimmen op routes van en naar Lelystad • 2022 het nemen van een integraal Programmabesluit met daarin de concrete uitwerking voor de realisatie van de Luchtruimherziening • Uiterlijk 2023: Significante, nationale stap in de aanpassing van het noordelijk oefengebied voor het oefenen met de F-35 en een verbeterde ontsluiting van het Zuidoostelijke luchtruim • Vanaf 2024: grensoverschrijdende aanpassingen van het luchtruim in samenwerking met vooral Duitsland • Vanaf 2024: stapsgewijze aanpassingen in de wijze van afhandeling van vliegverkeer met onder andere vaste naderingsroutes en continue daalprofielen voor vliegtuigen

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
3. Samen met de general aviation-sector beleidsontwikkelingen voor de general aviation bepalen.	De sector en de Rijksoverheid wisselen periodiek informatie uit via het general aviation-platform dat de Rijksoverheid heeft georganiseerd. Daar wordt ook periodiek een actieplan opgesteld, waarbij verbetering van de veiligheid een belangrijk aandachtspunt is. De komende jaren start een traject gericht op het toekomstvast accommoderen van valschermspringers, passend binnen de kaders van de Luchtruim-herziening. Hierbij vormen TGAL en eerder onderzoek het uitgangspunt. Ook wordt op onderdelen die de general aviation raken een evaluatie van RBML uitgevoerd.	Partijen in de sector general aviation; ministerie van Defensie; provincies	General aviation-platform is doorlopend, met 1 maal per 2 jaar actieplan 2021-2023: onderzoek locaties valschermspringers 2021-2022: start evaluatie RBML op onderdelen
4. Integraal aanpakken van het lagere luchtruim.	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, EZ	2021-2023
5. Zorgen dat de grondgebonden activiteiten op regionale luchthavens in 2030 emissieloos zijn en dat de afspraken uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart ook gelden voor de regionale luchthavens.	Uitvoering van de acties uit het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) van de roadmap grondgebonden activiteiten. Onder meer duurzaam taxiën, de verduurzaming van energiebronnen en de elektrificatie van de grondoperaties.	Het programmateam AHEV en in het bijzonder de roadmap-trekkers voor de roadmap grondgebonden operaties die verbonden zijn aan de NVL en de Schiphol Group	Jaarlijkse update van de voortgang van het project in het kader van het AHEV, roadmap grondgebonden operaties

Integraal benaderen van de mobiliteitsvraagstukken

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
6. Afwegen van de capaciteit van luchtvaart en luchthavens in relatie tot andere sectoren en (gebieds)opgaven (zoals woningbouw, bereikbaarheid en natuur). Dit wordt uitgewerkt in een gebiedsgerichte investeringsstrategie per luchthaven.	a) In het MIRT wordt de capaciteit in samenhang met de bredere ruimtelijke gebiedsopgaven afgewogen. Eens in de vier jaar worden aan het eind van de kabinetsperiode de toekomstige brede bereikbaarheidsopgaven in beeld gebracht, zoals in 2017 gebeurde in de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA). In de NMCA-2021 wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van de luchtvaart en de landzijdige bereikbaarheid van luchthavens. Verkend wordt of het nuttig is om luchtvaart verder in de NMCA te integreren voor het breed en in samenhang afwegen van ruimtelijke gebiedsopgaven.	Luchthavens; decentrale overheden (provincies/ gemeenten); wegen- en OV sector; andere ministeries	a) Voorjaar 2021: rekening houden in NMCA met ontwikkelingen van de luchtvaart en landzijdige bereikbaarheid 2022-2025: verkennen of het nuttig is om luchtvaart verder te integreren
	b) Voor Schiphol zijn aanvullende investeringen nodig vanwege de toenemende vraag naar luchtvaart en om Schiphol bereikbaar te houden via het spoor en over de weg. Daarvoor werkt het Rijk samen met de luchthaven, de OV-sector en decentrale overheden aan een brede investeringsstrategie. Schiphol is daarbij verantwoordelijk voor voldoende terminalcapaciteit. De overheden en de sector zijn verantwoordelijk voor de landzijdige ontsluiting en voor goede en betrouwbare vervoersverbindingen. De strategie richt zich op drie onderdelen, waarbij elke partij haar eigen verantwoordelijkheden heeft: • Ontsluiting van de multimodale knoop Schiphol, zoals oplossen van knelpunten op wegen en spoor. • Meer capaciteit voor de terminal. • Optimale benutting van het banenstelsel van Schiphol en ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan.	Luchthavens; decentrale overheden (provincies/ gemeenten); wegen- en OV sector; andere ministeries	b) Eind 2020: opleveringen resultaten uit MIRT studies Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) 2021-2025: als vervolg daarop invulling geven aan brede investeringsstrategie
	c) Ook voor andere Nederlandse luchthavens wordt als onderdeel van regionale verkenningen een investeringsstrategie uitgewerkt waarbij gekeken wordt naar de landzijdige bereikbaarheid in samenhang met bredere gebiedsopgaven.	Luchthavens; decentrale overheden (provincies/ gemeenten); wegen- en OV sector; andere ministeries	c) Onderdeel van regionale verkenningen in de periode 2021-2024
7. Optimaal benutten van het banenstelsel van Schiphol en besluit nemen over grondreservering van de parallelle kaagbaan.	In de lopende fase (2020-2021) volgen een stakeholderconsultatie en aanvullend onderzoek. Besluitvorming volgt in 2021.	Ministerie van BZK; Schiphol; LVNL; provincies Noord-Holland en Zuid-Holland; gemeenten zoals Haarlemmermeer. Daarnaast gesprekken met andere stakeholders zoals luchtvaartmaatschappijen, bewoners, maatschappelijke organisaties	Besluitvorming uiterlijk in 2021 Daarna verankering in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Vervoersysteem beter benutten			
Actie Luchtvaartnota (WAT)	**Uitwerking van de actie (HOE)**	**Betrokkenen buiten IenW (WIE)**	**Planning**
8. Vervoer over weg en spoor op korte afstanden aantrekkelijker maken door het internationaal vervoer over het spoor en de weg op korte afstanden te stimuleren als alternatief voor luchtvaart.	Afronden actieplan Air/Rail en uitwerken acties acties. Het Rijk heeft de ambitie om, bovenop de 4 miljoen internationale spoorreizigers in 2019, vanaf 2025 jaarlijks 2 miljoen extra reizigers te vervoeren via het internationaal spoor. Bij een gemiddelde bezetting van 150 passagiers per vliegtuig zijn dat ongeveer 13.000 korte-afstandsvluchten minder. Dat is zo'n 2,5% van alle vluchten op Schiphol. 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. Dat zijn zo'n 100.000 korte-afstandsvluchten minder. Dat is zo'n 20% van het aantal vluchten op Schiphol.	ProRail; NS; KLM; Schiphol; provincies; gemeenten	2020: opleveren actieplan Air/Rail 2020: ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2021-2025: uitwerken acties uit actieplan en ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV

7. Bestuur en samenwerking

De Rijksoverheid maakt beleid gebaseerd op actuele kennis, waarbij andere overheden, uitvoeringsorganisaties en belanghebbenden op een passende wijze worden betrokken. Het Rijk neemt hierbij steviger de regie in handen vanwege de vele en uiteenlopende belangen. Op een transparante manier wordt inzicht gegeven in de weging van de relevante publieke belangen. De concrete uitwerking loopt langs de hierna genoemde prioriteiten.

Regie versterken met juiste betrokkenheid van de omgeving

- De verschillende rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van betrokkenen bij het luchtvaartbeleid worden duidelijk en expliciet gemaakt en er wordt daarmee in lijn gehandeld in bestuur en samenwerking. Dit geldt in het bijzonder voor de samenwerking met decentrale overheden, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Schiphol.
- De partij die verantwoordelijk is voor de besluitvorming vult de vormgeving van de participatie in. Dit is bijvoorbeeld het Rijk bij Luchthavenverkeersbesluiten (LVB) voor een luchthaven met nationale betekenis, of de provincie bij een LVB voor een luchthaven van regionale betekenis. Zowel de wijze van participeren als het besluitvormingsproces moeten vooraf duidelijk en inzichtelijk zijn voor de betrokkenen.
- Als vervolg op het advies van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) wordt verder gewerkt aan de inrichting van de overlegstructuur, onder meer de Nationale Klankbordgroep en verdiepende themasessies. Per overleg wordt vastgesteld welk onderwerp er wordt besproken en met welk doel en op welke wijze betrokkenen hun inbreng kunnen leveren. Hierbij wordt ook de integraliteit tussen de verschillende overleggen verder uitgewerkt. De bestaande regionale overleggen als Omgevingsraad Schiphol (ORS), Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) en de Commissies Regionaal Overleg (CRO's) worden verder ontwikkeld of versterkt.

Omgevingsmanagement en participatie is een continu proces van participatie, opbouwen en onderhouden van relaties met stakeholders en een goede informatievoorziening naar de omgeving. De betrokkenheid van de omgeving wordt vormgegeven volgens ontwerpprincipes: timing, representatie en inclusiviteit en procedure 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.

Kennisbasis verstevigen

Er moet sprake zijn van een gedegen en waar mogelijk gezamenlijk opgestelde kennisbasis (joint fact finding). In het kader van participatie is ook van belang dat informatie voor alle betrokkenen toegankelijk, transparant en navolgbaar is. De kennisbasis wordt verder versterkt. Daarvoor wordt onder andere een nieuwe (strategische) kennisagenda luchtvaart opgebouwd. Een kennisbasis voor besluiten over de luchtvaart is voor belanghebbenden essentieel. 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. Strategisch omgevingsmanagement inrichten, structureren en professionaliseren.	Vormgeven participatieprincipes. Opbouwen en onderhouden relaties met stakeholders voor inzicht in belangen en issues. Informeren van een breed publiek en optimaliseren van de publieke zienswijzeprocedure als laatste stap in het participatieproces.	Diverse stakeholders, zowel partijen met een verantwoordelijkheid als belanghebbenden en burgers	Doorlopend
2. Inrichten overlegstructuur	Instellen nationale klankbordgroep en organiseren verdiepende themasessies in onderlinge samenhang. Volgens het kernprincipe 'vorm volgt doel' 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	Doorlopend
3. Interbestuurlijke samenwerking versterken	Optimaliseren samenwerking met provincies en gemeenten vanuit de bestaande verantwoordelijkheden en rollen.	Provincies en gemeenten	Doorlopend
4. Bestaande regionale overlegstructuren ontwikkelen en versterken.	Evaluatie Omgevingsraad Schiphol en advies dhr. Van Geel. Doorontwikkeling Luchtvaart Eindhoven Overleg (proefcasus Eindhoven, advies dhr. van Geel). Verdere professionalisering Commissies Regionaal Overleg (CRO) voor luchthavens van nationale betekenis. Investeren in professionalisering 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	Doorlopend

Kennisbasis verstevigen			
Actie Luchtvaartnota (WAT)	**Uitwerking van de actie (HOE)**	**Betrokkenen buiten IenW (WIE)**	**Planning**
5. Kennisbasis verstevigen	Inventarisatie voor de publieke belangen en thema's uit de Luchtvaartnota van welke (strategische) kennisvragen de komende jaren beantwoord moeten worden. De relevante kennisinstellingen geven hierbij advies en de Klankbordgroep Luchtvaart wordt om een reflectie gevraagd.	Kennisinstellingen zoals Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, Planbureau Leefomgeving, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, RIVM, KNMI; Klankbordgroep Luchtvaart; andere ministeries	Vanaf medio 2021 doorlopend
6. Informatie toegankelijk en transparant beschikbaar maken	Opstellen plan van aanpak met de omgeving met daarin in ieder geval een inventarisatie van de kennisbehoefte en uitleg welke kennis waar beschikbaar is.	Stakeholders rond de luchtvaartdossiers; partijen met een verantwoordelijkheid; belanghebbenden	Plan van aanpak in 2021
7. Ontwikkelen werkwijzer maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) voor luchtvaart	Een consortium onder leiding van SEO ontwikkelt een werkwijzer met zo veel mogelijk concrete specificaties en richtlijnen voor luchtvaartspecifieke MKBA's en welvaartsanalyses.	KiM; de planbureaus CPB en PBL; ministerie van Financiën	Medio 2021

Aanvullende acties

Actie Luchtvaartnota (WAT)	Uitwerking van de actie (HOE)	Betrokkenen buiten IenW (WIE)	Planning
8. Spelregelkader participatie luchtruimwijzigingen opstellen.	De ministeries van IenW en Defensie maken een spelregelkader voor het proces om te komen tot luchtruimwijzigingen (routes en procedures) (participatie 5.11-procedure). De ministeries van IenW en Defensie maken samen met de luchtverkeersleidingsorganisaties en inspectiediensten een voorstel voor een aangepast proces.	Ministeries van IenW en Defensie; CLSK; LVNL; MUAC; MLA; luchthavens; provincies	2021
9. Onderzoek doen naar de gang naar de bestuurs-rechter bij luchthavenverkeersbesluiten.	Onderzoeken van de mogelijkheid voor direct beroep bij de bestuursrechter bij luchthavenbesluiten Schiphol, Lelystad Airport, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport. Bij herinvoeren van rechtstreeks beroep bij de bestuursrechter is een wijziging van de wet- en regelgeving noodzakelijk. Onderzoek naar de mogelijkheden.		2021: start onderzoek
10. Wettelijke informatieplicht van luchthavens uitwerken.	Er is een wijziging van de Wet luchtvaart in voorbereiding in verband met een informatieplicht voor zowel Schiphol als de luchthavens van nationale betekenis.	Exploitanten luchthavens	2021: start wetswijziging
11. De sturingsrelatie tussen LVNL en Rijksoverheid intensiveren.	Intensiveren sturingsrelatie tussen Rijksoverheid en LVNL en beter benutten van deskundige adviesrol LVNL. Stap 1: inventariseren bestaande overleggen. Stap 2: stroomlijnen diverse overleggen en besluitvorming op verschillende niveaus.	LVNL	Vanaf 2021: vastleggen van afspraken
12. Toezicht door de ILT optimaliseren.	ILT moet beschikken over voldoende middelen, capaciteit en kennis om als autoriteit op te kunnen treden. Verder ontwikkelen bestaande systematiek voor het actieplan bij het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma.		Vanaf 2021: vastleggen van afspraken

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

November 2020