**Position paper provincie Flevoland: governancestructuur luchtvaart**

**11 april 2018**

Besluitvorming met betrekking tot luchtvaart in Nederland heeft de bijzondere aandacht van provincie Flevoland zolang als er over Lelystad Airport gesproken is als luchthaven voor groot commercieel verkeer en dat is al minstens 25 jaar het geval.

In 2009 is mede vanwege de hinderaspecten van Schiphol door het rijk besloten lusten en lasten van de luchtvaart over Nederland te verdelen. Bijna iedereen in Nederland wil immers vliegen en velen erkennen het economisch belang maar tegelijkertijd wil niemand het geluid van een vliegtuig horen. Het is dan ook logisch dat het rijk hier een dominante rol in heeft.

Provincie Flevoland vindt de governance op de ontwikkeling van Lelystad Airport voor de periode 2009-2015 helder. Het rijk heeft het luchthavenbesluit genomen en heeft daarbij gezorgd voor een brede maatschappelijke vertegenwoordiging en inbreng namens het gebied waar duidelijk de meeste geluidproductie plaats vindt. Onder leiding van de heer Alders is over diverse vertrek- en naderingsroutes van Lelystad Airport gesproken; daarbij is rekening gehouden met de inbreng van alle partijen. Uiteindelijk is de meest optimale route gekozen, die met name over landbouwgebied gaat en daarmee het aantal ernstig gehinderden zeer beperkt houdt.

Naast een heldere governance vereist het luchtvaartbeleid een georganiseerd proces en een achterliggend apparaat dat op orde moet zijn. In 2016 bleek dat LNVL mede door capaciteitsgebrek onvoldoende aandacht heeft kunnen besteden aan de herindeling van het Nederlandse luchtruim en aan de aansluitroutes van en naar de uitvliegpunten van de vastgestelde routeset B+. Luchtruimgebruikers werden vervolgens door het rijk en LVNL laat geïnformeerd waardoor onrust en grote zorg is ontstaan. Een tijdige herindeling van het luchtruim en betere informatievoorziening had dat waarschijnlijk kunnen beperken.

Op basis van de uitkomsten van de milieu-informatie en de grote onrust en zorg bij inwoners op grotere afstand van de luchthaven ligt nu wel de vraag voor hoe groot je het gebied moet maken en wie een rol krijgen bij het besluitvormingsproces over routes. Een te groot gebied leidt tot een onwerkbare situatie; ook bestaat dan het risico dat standpunten van omwonenden nabij de luchthaven relatief minder in beeld zijn. En het kan toch niet zo zijn dat bij de herindeling van het luchtruim bij routes van Schiphol bezwaarmakers uit Groningen meer inbreng en stem hebben dan inwoners van b.v. Aalsmeer?

Complexe projecten zoals de ontwikkeling van Lelystad Airport en van de luchtvaart in Nederland en Europa hebben een lange doorlooptijd waarin nieuwe inzichten tijdens het uit te voeren proces. Het (besluitvormigs)proces moet inzicht geven in de te nemen beslissingen en daarbij ook aangeven welke beslissingen al genomen zijn. Daarbij moet vooraf voor alle partijen duidelijk zijn wat verstaan wordt onder ‘inspraak’ en ‘belanghebbende’.

In Nederland kan gesproken worden van een luchthavensysteem bestaande uit meerdere luchthavens. Bij deze luchthavens spreken gemeenten, Luchthavendirectie, milieuorganisaties, omwonenden, etc. over specifieke leefbaarheidsissues. Maar het totale plaatje is veelal onduidelijk. Het is aan het rijk en LVNL om het internationale en nationale perspectief steeds weer helder en consistent te schetsen en in te brengen bij alle betrokken regio’s en partijen.

Keuzes over het hoofdsysteem kunnen regionaal en lokaal niet genomen worden; het rijk moet voorkeuren die lokaal en regionaal bestaan, zwaar meewegen in haar besluiten. Daarbij is het zaak ook bredere maatschappelijke belangen zoals woningbouw en windenergie mee te nemen. Het rijk dient haar uitvoeringsorganisaties ook op die manier aan te sturen: tijdig aan de voorkant van processen laten meedenken en -handelen.

De provincie kan voor een groter territoriaal gebied en op basis van regionale ruimtelijke kennis en bestuurlijke contacten, economische lusten en milieulasten voor het gebied afwegen. De provincie is minder gevoelig voor ‘waterbed effecten’ die bij aanpassingen van routes ontstaan. Een verbetering voor de één is immers vaak een verslechtering voor de ander. Bij de herindeling van het Nederlandse luchtruim zou het rijk, de provincies dan ook actief moeten betrekken.