

Stichting Freedom of Mobility
Parkstraat 35
1544 AM Zaandijk
Mobiel: 06-46064181
stichtingfrom@gmail.com
www.stichtingfrom.nl
KVK: Zaanstad nr. 50204157
Bank: Rabobank Zaanstad
IBAN: NL63 RABO 0131 1490 32
Stichting Freedom of Mobility heeft een ANBI status

Geachte mijnheer/mevrouw,

Deze brief is een zienswijze over de kijk van Stichting Freedom of Mobility op de ontwikkeling van de luchthavens Schiphol en Lelystad, maar ook de overige velden en luchthavens.

Er zijn een aantal vraagstukken die invloed gaan krijgen op onze welvaart en welzijn in Nederland, Europa en de wereld. Het brand- en grondstoffenvraagstuk, 9 miljard mensen op ruimteschip Aarde, luchtverontreiniging, een andere wereldorde, krimp in Nederland en Europa zullen alle sectoren dwingen om te innoveren om antwoorden te geven op bovenstaande vraagstukken. Daarbij kijkt Stichting Freedom of Mobility naar de verschillende sectoren en wil deze met elkaar verder laten samen werken. Als antwoord op vraagstukken van o.a. grond- en brandstoffen moet de luchtvaartsector verder innoveren. Het helpt dat steeds zuiniger wordende vliegtuigen via betere verbranding met minder uitstoot en lawaai meer mensen en goederen kunnen vervoeren. Maar naast de ontwikkeling van betere toestellen om brandstof en geluid prestaties te verbeteren, kan er ook een belangrijke rol voor de luchthaven zelf zijn.

In Europa zullen andere luchthavens de poort van Europa willen zijn zoals bijv. Istanbul. Dit willen de luchthavens vooral samen doen met een gevestigde luchtvaartmaatschappij die flink uitbreidt. Zoals Turkisch Airlines dat met Istanbul doet. Schiphol heeft zo'n relatie met de KLM. Echter kan de positie van Schiphol sterk verbeteren als poort van Europa en Nederland als het achterland veel beter bedient wordt. Nederland heeft een hoop te bieden in zowel recreatie, kennis en techniek, dienstverlening en innovatie. Dit kan alleen als de knooppuntfunctie van de luchthaven Schiphol sterk wordt verbeterd.

De ligging en bereikbaarheid van de luchthaven ten opzichte van het achterland kan de brandstof, fijnstof en overlast verder reduceren. Op dit moment ligt de focus vooral op de groei van Schiphol door het verder ontwikkelen van vliegveld Lelystad.

Deze eenzijdige focus op groei de luchthaven Schiphol via vliegveld Lelystad levert echter geen oplossing voor wereldwijde uitdagingen die invloed hebben op onze toekomstige welvaart, welzijn en dus ook de luchtvaartsector.

We zijn van mening dat de Nederlandse luchtvaart kan blijven groeien. Ook staan we achter het besluit om andere luchthavens erbij te betrekken. Echter niet door vliegveld Lelystad om te bouwen tot luchthaven om de groei van de Schiphol op te vangen. Redenen zijn:

- Ongunstige ligging vliegveld Lelystad ten opzichte van de (Rand)stad en noorden en oosten van Nederland.
- De SID's en STAR's van Schiphol en Eelde moeten veranderd worden.
- Militaire luchtruim zorgt voor stagnatie.
- De ligging van Natuurgebied Oostvaarders plassen is ongunstig.
- Waar moet de kleine luchtvaart naartoe?
- Waar moeten de vliegers dan opgeleid worden?
- Hele nieuwe infrastructuur en terminals moeten gebouwd worden.
- Naast het verlengen van de baan 05-23 moeten ook de taxibanen verbreed worden.
- Lelystad heeft zelf geen achterland om te bedienen.
- Nederland heeft met de bestaande 5 luchthavens voldoende capaciteit voor het grofmazige openbaar vervoer netwerk dat luchtvaart bedient.
- De andere luchthavens in Nederland nog onder hun rendement zitten en dus nog voldoende capaciteit hebben om te groeien.
- Vliegveld Lelystad heeft op dit moment een feeder functie voor de andere kleine vliegvelden, echter bij de transformatie van de vliegveld Lelystad naar luchthaven zal deze feeder functie verkleinen wat invloed heeft op de inkomsten van andere velden.
- Een enkele beginnende of gevorderde vlieger zal naar een ander veld gaan als de nieuwe thuishaven.
- De andere kleine vliegvelden behalve Hilversum liggen te ver van de Randstad om een alternatief te zijn als thuisbasis voor de toekomstige en gevorderde vlieger.
- De toekomstige luchthaven Lelystad krijgt een CTR die aan de ene kant voor veiligheid zorgt maar aan de andere kant weerstand oplevert. Immers er zijn vliegers die een CTR eng vinden.
- Prijs voor start en landingen op de toekomstige luchthaven zal verhoogd worden.
- Bij de bereikbaarheid van de toekomstige luchthaven Lelystad kijkt men vanuit het perspectief van de auto en niet vanuit het OV. Het OV kan zich bij de uitbreiding niet sterk verbeteren.
- Windmolens voor elektrische energie is duurzaam, maar vormen in de provincie Flevoland een obstakel.

We staan ook niet achter de ontwikkeling van het militaire vliegveld Twente tot burgerluchthaven. Vooral omdat Munster Osnabrück reeds dezelfde regio bedient. En ook omdat weer infrastructuur, SID's en STAR's en een terminal opnieuw gebouwd moeten worden. Ondanks dat er wel al een kleine terminal is. De luchthaven zou wel geschikt moeten blijven voor de kleine luchtvaart.

Wij van Stichting Freedom of Mobility zijn wel voor de verdere ontwikkeling van de bestaande luchthavens Eelde, Rotterdam-The Hague, Eindhoven en Maastricht-Aachen. Deze luchthavens hebben immers nog voldoende capaciteit en ruimte om de luchtvaart in Nederland te laten groeien. Tevens kunnen we zo een aantal vraagstukken aanpakken, waarvan verdere brandstofbesparing voor de luchtvaart de belangrijkste is. Meer redenen om de andere 4 luchthavens erbij te betrekken zijn:

- Startbanen, taxibanen, terminals, SID's en STAR's zijn allemaal al aanwezig.
- Gunstige ligging van de 4 luchthavens voor de bediening van luchtlijnen in verschillende richtingen. Door bijvoorbeeld noordgaande vliegtuigen van Eelde te laten vertrekken kan er veel brandstof bespaard worden.
- Schiphol kan ontlast worden en zijn taak van overstap en begin/eindpunt behouden.
- Regionale luchthavens hebben daadwerkelijk een nationale functie.
- Vliegveld Lelystad kan doen waar het al goed in is. Namelijk de kraamkamer zijn van de luchtvaartsector. Voor piloten, technici en grondpersoneel.
- Verder reduceren van cycli van een luchtvaartuig waardoor het vliegtuig langer meegaat.
- Er is een direct alternatief als vliegtuigen moeten uitwijken voor weer of een calamiteit.

Een absolute voorwaarde om de bestaande luchthavens mee te laten doen is te zorgen voor een goede verbinding met elkaar en met het achterland anders dan alleen met de auto. De luchtvaart bedient namelijk het grofmazige OV netwerk voor de lange afstanden. Dus de luchtreizigers die een bestemming in Nederland hebben. Dat betekent dus dat de overheid zijn geld niet moet inzetten op de transformatie van vliegveld Lelystad tot luchthaven, maar beter kan inzetten om goede spooransluitingen met de andere 4 luchthavens. De overige 4 luchthavens hebben geen goede verbinding met hoogwaardig OV met het achterland. Door luchtvaart en het spoor beter op elkaar aan te sluiten wordt het achterland beter bediend. De luchtreiziger kan dan vanaf elke luchthaven zijn eindbestemming veel beter bereiken. Een luchthaven dient niet alleen de regio, maar vele regio's en zelfs een land. Momenteel voldoet alleen Schiphol hier redelijk aan. Helaas zijn de verbindingen door de huidige spoorinfrastructuur zeer kwetsbaar waardoor Schiphol een onbetrouwbare aansluiting heeft. Ook kan de dienstregeling veel beter om meer mensen te kunnen bedienen.

De vraagstukken dwingen niet alleen de luchtvaartsector, maar ook andere sectoren om zich te verbeteren. Wij zien kansen om de spoorsector naar een veel hoger niveau te brengen. Dit is noodzakelijk omdat de spoorwegen zeker een antwoord kunnen zijn op de genoemde vraagstukken. De huidige spoorwegen zijn daar echter geheel niet klaar voor. De huidige maatregelen van verbetering spoor zijn geen grote verbetering die zorgen voor een duurzame schaa sprong. We willen verbeteringen bij het spoor doorvoeren door intercity en stoptreinen absoluut van elkaar te scheiden. Hoge snelheid van voertuigen met een hoogfrequent aanbod is dan mogelijk. De reistijd tussen de intercitystations kan met een factor 2 tot 5 omlaag.

Omdat nieuwe infrastructuur toch noodzakelijk is kunnen de bestaande luchthavens meteen aangesloten worden op het spoorstelsel. Zo is uiteindelijk de cirkel rond; Luchtvaart dient het grofmazige OV voor de lange afstanden en het spoor brengt de reizigers naar het achterland. Daarbij zijn de 5 bestaande luchthavens echte OV knooppunten geworden die midden in de samenleving staan.

Een betere bereikbaarheid van de 5 bestaande luchthavens zal de positie van Nederland verder verbeteren en kunnen we ook in de toekomst sterke regio's met verschillende

specialismen behouden. Met de visie die we aan het schrijven zijn proberen we dat voor elkaar te krijgen.

Wat nu volgens de stichting moet gebeuren is dat de luchtvaartsector van passief naar actief moet gaan. Zij moeten de regie gaan nemen. Echter in de luchtvaartsector zijn vele partijen die ieder een eigen agenda hebben waardoor tweedracht al gauw mogelijk is. Binnen de luchtvaartsector moeten alle partijen dezelfde richting hebben en een gezamenlijke visie uitdragen.

Naast dat alle belanghebbenden in de luchtvaartsector zelf met een gezamenlijke visie moeten komen zullen ze ook moeten samen werken met de OV- en spoorsector. Immers de burgerluchtvaart behoort tot het grofmazige netwerk van OV en het is op z'n minst vreemd dat deze vorm een zeer slechte aansluiting heeft op het overige OV. De luchtvaartsector, OV- en spoorsector kunnen elkaar op deze manier inspireren en elkaar enorm versterken.

In onze visie blijft vliegveld Lelystad in zijn huidige vorm. Het blijft de grootste vliegveld voor de kleine luchtvaart en feeder voor de andere velden. Het is de kraamkamer voor de luchtvaartsector waar vliegers opgeleid worden, maar ook te denken valt om stewards/stewardessen, grondpersoneel en technici daar op te leiden. Wij stellen voor om daar faciliteiten voor te maken. Verder moet vliegveld samenwerken met de luchthaven Groningen voor de voortgezette opleidingen voor beroepsvliegers of vliegers die een instrumentrating willen halen. Immers heeft Eelde airport wel alle voorzieningen en routes om dit mogelijk te maken. Naast kraamkamer blijft het ook het veld waar het Aviodrome het publiek verteld over de roemrijke geschiedenis van de luchtvaart in Nederland. De discussie waar dan de kleine luchtvaart naar toe moet is dan van de baan.

Verder stellen wij voor om in de eerste fase van het verbeteren van de luchthaven Schiphol de bestaande luchthavens met elkaar te verbinden. Wij stellen dan voor om eerst te focussen op de luchthaven Eindhoven en Rotterdam-The Hague.

De terminal van luchthaven Eindhoven moet vergroot worden. Een magneettrein zal de luchthaven Eindhoven met de stad Eindhoven aan de ene kant en aan de andere kant de stad Tilburg en Breda verbinden. Er is dan een verbinding met de hoge snelheidstrein. De lijn die de magneettrein bediend is een eerste fase van de luchthavenlijn die één van de 9 intercity lijnen is. Natuurlijk kun je voor een intercity verbinding voor een conventionele trein gaan, maar om de operationele kosten te verlagen, de betrouwbaarheid en frequentie te verhogen en met een zeer hoge snelheid kunnen opereren is een magneettrein de enige optie. De luchthaven lijn doet alle vijf bestaande Luchthavens aan. Eindhoven is dan een OV knooppunt die landelijke en Europese verbindingen met elkaar samenvoegt. Ook zal er een lightrailverbinding komen die de omliggende regio's met elkaar verbindt.

Een ander OV knooppunt in de eerste fase kan de Luchthaven Rotterdam zijn. Door de terminal te verplaatsen naar het Noorden kan de start/landingsbaan met bijbehorende SID's en STARS behouden blijven en kan Randstadrail meteen de luchthaven aandoen. De politieke centrum van Nederland heeft dan vanuit het centrum een directe verbinding met de luchthaven. Ook hier zien wij dat de luchthaven Rotterdam-The Hague aangesloten zou moeten worden op die zelfde magneettreinbaan die ook Eindhoven aandoet

Met deze zienswijze geven wij een eindresultaat aan zoals wij het zien. Alleen met een einddoel kunnen vliegers gaan vliegen en architecten bouwen. Anders krijg je chaos. Verdere informatie over hoe bijvoorbeeld de intercity lijnen lopen kunt u ook vinden op de site www.stichtingfrom.nl

Ik zou graag een reactie van u willen betreffende bovengenoemde standpunten. Als u vragen of opmerkingen heeft dan hoor ik dat ook graag.

Met vriendelijke groet,

Wouter van Gessel
Voorzitter van Stichting Freedom of Mobility