

BUNDEL 7

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN VAN ORGANISATIES OP DE ONTWERP-LUCHTVAARTNOTA 2020 -2050.

Zienswijzentermijn : Vrijdag 29 mei tot en met donderdag 9 juli 2020

74835165	Stichting Dorpsraad Wintelre
74835405	Transavia
74835664	Ielygate klarenbeek
74837793	Gemeente Teylingen
74838790	Stichting Freedom of Mobility
74838795	luchtwachters Holland Rijnland
74908673	Gemeente Alkmaar
74909031	Stichting SWAB
74909206	Gemeente Epe

Zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050

Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (B.O.W.)

Inleiding.

Ons uitgangspunt is een zo beknopt mogelijke zienswijze te formuleren. De voorliggende zienswijze beperkt zich daarom tot een aantal belangrijke zaken waarvan wij vinden dat ze in de Ontwerp-Luchtvaartnota niet voldoende helder of te eenzijdig worden behandeld. De Nota bevat uiteraard ook vele elementen die wij van harte ondersteunen, maar het expliciet benoemen hiervan zou ons bovengenoemde uitgangspunt geweld aan gedaan hebben.

Het verheugt ons dat de Ontwerp-Luchtvaartnota een groot aantal punten bevat die een trendbreuk met het verleden inhouden. Zo worden nu duidelijk de publieke belangen benoemd:

- Nederland veilig in de lucht en op de grond
- Nederland goed verbinden
- Een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving
- Nederland duurzaam

Jammer genoeg is de uitwerking van beleid waarmee deze belangen kunnen worden geborgd meestal in vage termen geformuleerd. Zo blijft onduidelijk – met uitzondering van de veiligheid – welke balans tussen deze belangen nu precies wordt nagestreefd.

Op negen plaatsen in de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt de coronacrisis geadresseerd. Deze heeft ontegenzeggelijk ook de luchtvaart hard geraakt. Dit zou aangegrepen kunnen worden om het huidige businessmodel van de luchtvaartmaatschappijen op korte termijn kritisch tegen het licht te houden. In de Nota wordt in dit verband echter voornamelijk gefocuseerd op een zo snel mogelijke terugkeer naar "Business as Usual". Wat dit laatste betreft is het niet bepaald geruststellend dat in de Nota het woord "groei" 77 keer voorkomt en het woord "krimp" slechts één keer.

Deze zienswijze bevat vooral een paar specifieke punten, die betrekking hebben op Eindhoven Airport/Vliegbasis Eindhoven. In breder verband ondersteunen wij de zienswijzen die zijn ingediend door de Stichting ABReL (Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens) en het LBBL (Landelijk Burger Beraad Luchtvaart). Beide zienswijzen zijn als bijlage toegevoegd.

Economie.

Het effect van de regionale luchthavens op de economie is totaal verschillend van dat van Schiphol. Dit geldt ook voor de balans tussen lasten en lusten. Dit komt in de Ontwerp-Luchtvaartnota ook aan de orde, getuige de passage "De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn."

Wij zijn het met dit uitgangspunt volledig eens, maar bij gebrek aan verdere uitwerking in de Ontwerp-Luchtvaartnota zijn hier vele interpretaties mogelijk.

De regio rond Eindhoven Airport (Brainport) heeft economisch gezien behoefte aan een kwalitatief goed netwerk van verbindingen, waarbij vliegverkeer en andere vervoersmodaliteiten, bijvoorbeeld de trein, elkaar aanvullen. In dit verband zijn criteria in de geest van pagina 38 van de Ontwerp-Luchtvaartnota ook voor vluchten vanaf Eindhoven Airport van belang:

- Is het een route naar een Europese stedelijke, economische agglomeratie?
- Is het een route die jaarrond wordt bediend?

De bovengenoemde passage in de Ontwerp-Luchtvaartnota kan door sommigen helaas ook zo geïnterpreteerd worden dat de ontwikkeling van de luchthaven primair zou moeten aansluiten op de behoefte van een aantal bewoners van deze regio om voor een spotprijstje op vakantie te gaan, zo mogelijk meerdere malen per jaar.

Wij vinden het jammer dat in de Ontwerp-Luchtvaartnota niet duidelijker wordt gesteld dat ook de ontwikkeling van regionale luchthavens primair gericht moet zijn op kwaliteit en niet op vluchten naar zonbestemmingen en dergelijke.

Het valt op dat in de Ontwerp-Luchtvaartnota de economische voordelen (als vanouds?) meer worden "uitvergroot" dan de economische nadelen. Op pagina 32, punt 3.3.2, wordt bijvoorbeeld het economische belang van het (inkomend) toerisme onderstreept. Dit is wellicht een punt bij de afweging van de lusten en lasten van Schiphol, maar dit ligt anders voor een regionale luchthaven als Eindhoven Airport. Meer dan 90% van de passagiers op Eindhoven Airport in 2019 waren uitgaande reizigers, die dus hun geld uitgaven in het buitenland. Bij een afweging van de lusten en de lasten zou deze "kapitaalvlucht" moeten worden meegenomen.

Onder punt 8.2 wordt ingegaan op de maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen "nationaal overleg" en "regionaal overleg". De passages in de betreffende alinea's suggereren dat de omgeving mee mag spreken over milieu en gezondheid, maar dat de economische aspecten op nationaal niveau (klankbordgroep) worden behandeld. Naar onze mening is dit een erg beperkte invulling van de verantwoordelijkheid van de omgeving en een onderschatting van de expertise die in een regio als de Brainport Eindhoven aanwezig is om de lusten en lasten goed te kunnen beoordelen. De proefcasus Eindhoven Airport heeft aangetoond dat een regionaal overleg juist optimaal functioneert als daar alle aspecten die voor de regio van belang zijn worden afgewogen.

Leefomgeving.

Zoals terecht in de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt opgemerkt, is de impact van een luchthaven op het woon- en leefklimaat in de (directe) omgeving groot. In de Nota wordt gemeld dat de hinder voor de omgeving moet afnemen, waarbij sterk ingezet wordt op technologische ontwikkelingen, ook al zijn de effecten hiervan de eerste jaren erg klein.

“Groei moet verdiend worden”, maar uit de Ontwerp-Luchtvaartnota valt niet op te maken hoeveel afname van hinder daadwerkelijk wordt nagestreefd. In het advies dat het resultaat is van de proefcasus Eindhoven Airport wordt met betrekking tot de geluidshinder een concreet getal gegeven, namelijk een afname van 30% van de oppervlakte van de civiele 35 Ke geluidscontour in 2030 t.o.v. het referentiejaar 2019. Wij betreuren dat dit getal in de Nota niet is terug te vinden, terwijl dit toch een van de pijlers vormt onder het brede draagvlak in de regio Eindhoven voor dit advies.

Wij ondersteunen van harte het onder punt 4.2.1. van de Ontwerp-Luchtvaartnota genoemde onderzoek naar aanvullende geluidsindicatoren. Volgens het RIVM is de Lden een goede maat om de (gemiddelde) geluidshinder te beschrijven, maar vele onderzoeken tonen aan dat dit niet geldt voor vliegtuiggeluid, waar ook het aantal passages en de verdeling over de tijd van belang is. Totdat een goed systeem voor de beschrijving (meten/berekenen/enquêteren) van de werkelijk ervaren hinder beschikbaar is, dient er een maximum gesteld te worden aan het aantal vliegbewegingen. Anders zou een theoretisch berekende afname van de hinder in de praktijk wel eens een toename kunnen betekenen.

In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt het militaire vliegverkeer nagenoeg alleen behandeld in relatie tot de luchtruimherziening. Wij missen met betrekking tot de leefomgeving duidelijke aandacht voor de specifieke situatie rond de luchthaven Eindhoven, waar sprake is van gecombineerd militair en civiel vliegverkeer (commercieel én recreatief). Dit heeft een zeer wezenlijke (nadelige) invloed op de door de (nabije) omwonenden ervaren overlast. Er bestaat bij de luchthaven Eindhoven een veelvoud van aan-, af- en circuit-vliegroutes voor de diverse gebruikers. Verder wordt de beschikbare openingstijd door de gebruikers min of meer aaneensluitend vol gevlogen volgens door het bevoegd gezag bepaalde prioritering. Deze verschillende vormen van gebruik dienen bij maatregelen tot hinderbeperking in samenhang te worden gezien.

Tot slot.

Wij ondersteunen het advies van de Advies Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (punt 10.3). De luchtvaart dient zo spoedig mogelijk behandeld te worden als elke andere vervoerssector. Door een eerlijke ticketprijs zou ook de kwaliteit van de "vraag" naar vliegverkeer (een vraag die in de Ontwerp-Luchtvaartnota ten onrechte als een soort autonoom proces wordt beschreven) kunnen verbeteren.

Het verheugt ons dat onder punt 8.2 van de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt gemeld dat de Rijksoverheid onderzoek uitvoert naar de mogelijkheid van direct beroep bij de bestuursrechter, met een daarbij beredeneerde termijn, tegen luchthavenbesluiten. Deze formulering laat echter de kans bestaan dat dit onderzoek een negatief resultaat oplevert, hoewel dit directe beroep tot 2003 gewoon mogelijk was. Wij willen erop aandringen dat dit directe beroep op korte termijn weer mogelijk is, en wel voordat de komende Luchthavenbesluiten hun beslag krijgen. De argumenten hiervoor zijn in de Nota zelf al gegeven en worden hier niet herhaald.

Onze reserves ten aanzien van de in de Nota geformuleerde klimaatdoelstellingen zijn al verwoord in de door ons gesteunde zienswijze van het LBBL. Daarom worden deze hier niet expliciet benoemd.

Namens de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap,



Verantwoord vliegen naar 2050?

Zienswijze van BVM2

(Beraad Vlieghinder Moet Minder)

op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050

Eindhoven, 22 juni 2020

1. Ter introductie

De luchtvaart gaat door de coronacrisis door een van de zwaarste crises uit haar bestaan.

De coronacrisis toont haarscherp aan dat de luchtvaart niet zelfredzaam is en dat veel luchtvaartmaatschappijen permanent op de rand van de afgrond balanceren. De sector blijkt slechts te kunnen bestaan op basis van smalle marges als het goed gaat, en van het de hand ophouden voor steun uit de staatskas als het slecht gaat.

De Nota kijkt dertig jaar vooruit - een wankelende onderneming. Wellicht zijn we dan al enkele pandemieën verder, niemand die het weet.

De Nota leunt sterk op het optimisme dat de technische vooruitgang alle problemen gaat oplossen. Ongetwijfeld zal er technische vooruitgang zijn, maar wanneer en hoeveel en tegen welke condities, dat moet allemaal nog blijken. De Nota spreekt hier soms een Sinterklaas-magisch optimisme uit.

Gezegd moet worden dat de Luchtvaartnota de publieke belangen goed benoemt, waarvan enkele tot nu toe niet eerder benoemd zijn. In zoverre is er vooruitgang:

- Nederland veilig in de lucht en op de grond
- Nederland goed verbinden
- Een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving
- Nederland duurzaam

Velen ervoeren in Nederland het ontbreken van geluidhinder van vliegtuigen, het horen van zingende vogels, de schone lucht en de vermindering van broeikasgassen als een verademing. Dit zou daarom een 'wake-up call' moeten zijn om na te denken over hoe verder na de pandemie. Krimp van de luchtvaart in combinatie met een gerichte aanpak van de resterende verplaatsingsbehoefte per vliegtuig, wordt dan een serieuze mogelijkheid. Maar de minister schuift dit vergezicht weg met algemeenheden, vluchtwoorden en afschuifhandelingen en motiveert niet waarom ze dat doet.

Feltelijk is de Nota vooral gericht op de terugkeer naar Business As Usual (BAU), terwijl vele politici en vooraanstaande wetenschappers uit alle relevante disciplines van mening zijn dat die Business As Usual niet langer vol te houden is. BVM2 is van mening dat de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 daarom de titel 'Verantwoord vliegen' niet verdient. De luchtvaart

moet net zo behandeld wordt als alle andere bedrijvigheid in ons land – wat bijvoorbeeld ook de Raad voor de Leefomgeving geadviseerd heeft. Het aantal vliegbewegingen moet het gevolg zijn van wat de vele beperkingen toestaan. Groeien als doel op zichzelf (BAU) is misplaatst.

Deze zienswijze bevat vooral de specifieke kanttekeningen, die rond Eindhoven Airport/Vliegbasis Eindhoven gemaakt horen te worden. Voor kanttekeningen op een hoger niveau volgt BVM2 de zienswijze van het LBBL (Landelijk Burger Beraad Luchtvaart). BVM2 is lid van het LBBL.



2. Het advies –

De minister geeft (4.1.2, blz 47) de in het kader van de Proefcasus Eindhoven Airport gemaakte afspraken, zoals weergegeven in het advies, onvolledig weer.

Ze beperkt zich tot het benoemen van het draagvlak in de regio, maar laat achterwege (zoals ze dat tot nu toe consequent doet) steun uit te spreken aan de belangrijkste bouwsteen onder dit draagvlak, namelijk dat de oppervlakte binnen de 35Ke-contour in 2030 met tenminste 30% gedaald moet zijn ten opzichte van peiljaar 2019.

Voor BVM2 is de volledige uitvoering van het advies – een absolute en keiharde voorwaarde om dit advies te blijven steunen.

In het verlengde van het (ook van rijkswege gesteunde) –advies dient zich in de periode na 2030 (of eerder indien de 30% reductie al eerder wordt bereikt) een nieuw probleem aan.

De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 ademt nog steeds de gedachte van groei, al wordt daarbij aangegeven dat die groei “verdiend” moet worden door overlast terug te dringen. Maar nergens in de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt zelfs maar gesuggereerd hoe het evenwicht wordt gevonden tussen de afnemende hinder door onder andere innovatie enerzijds en de toenemende hinder door de nieuwe groei anderzijds.

Bij Schiphol wordt de 50/50 regel van – concreet genoemd. Bij Eindhoven Airport wordt geen verdeelsleutel genoemd. Dat laat de mogelijkheid open dat na de uitvoering van het –advies alle verdere geluidwinst zou worden ingevuld met extra vliegbewegingen. Dan zou er na uitvoering van het –advies (de 30%) geen verdere geluidshinderreductie meer zijn.

Dit is voor BVM2 onaanvaardbaar. Daarom wil BVM2 dat er in de Luchtvaartnota voor Eindhoven Airport een verdeelsleutel moet worden opgenomen. Minstens 50% van milieuwinst (vooral geluidshinder), die geboekt wordt in de jaren na de voltooiing van het –advies, moet aan de omgeving ten goede komen.

BVM2 eist overigens ook voor het overige de volledige uitvoering van het advies.

De tekst van het advies is bij het Ministerie bekend en wordt hier niet herhaald.

3. De positie van Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven in Nederland

De passage "...regionale luchthavens zich moeten ontwikkelen in lijn met de regio's waarin ze liggen. De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens zijn immers verbonden aan hun regio. De luchthaven moet regionaal verankerd zijn en passen binnen de regels voor ruimtelijke ordening en milieu. Betrokkenheid van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar." heeft de instemming van BVM2.

Zo ook de passage "de luchthavens met de regionale overheden, bewoners en bedrijfsleven moeten inventariseren welke maatregelen de kwaliteit van de leefomgeving kunnen versterken".

Een en ander betekent dat Eindhoven Airport zich moet beperken tot een aantal vliegbewegingen dat past bij de regionale functie.

Informatief is het dat uit het onderzoek van bleek dat slechts een klein deel van de passagiers uit de regio komt en dat het bij het overgrote deel van de passagiers om vakantieverkeer van buiten de regio gaat, dat geen enkele relatie heeft met deze regionale functie.

BVM2 is dan ook van mening dat de nota een juist uitgangspunt formuleert maar in gebreke blijft bij het formuleren van de consequentie hiervan, namelijk dat het gebruik op termijn moet worden teruggebracht tot deze regionale functie.

De gewenste bereikbaarheid van de Brainportregio wordt gediend door de luchthaven maar kan ook worden gediend met een verbetering van het nationale en internationale spoornetwerk, zeker voor de korte en middellange afstanden. BVM2 wil een meer actieve steun van de nationale overheid voor deze verbetering.

BVM2 houdt afstand tot de passage "...De regionale luchthavens samen met Schiphol intensiever willen samenwerken en voor een systeembenadering pleiten". De diepere bedoeling van deze passage, met name wat Schiphol daarmee wil, is onhelder. BVM2 wil hier eerst een verduidelijking. Pogingen om langs een omweg vliegbewegingen van Schiphol naar Eindhoven over te planten zijn voor BVM2 onaanvaardbaar.

Hoewel de Ontwerp-Luchtvaartnota niet over de militaire luchtvaart gaat, is deze militaire luchtvaart in het specifieke geval van Eindhoven Airport wel van belang.

De geluidsproblematiek in de omgeving wordt niet alleen maar door civiele maar ook door militaire vliegbewegingen bepaald (oude transportvliegtuigen, tankers, AWACS'en, helikopters, F16's – en straks de JSF's ?).

Eindhoven Airport is medegebruiker is van een militaire luchthaven. Hier is een navigatiesysteem in gebruik dat wel geschikt is voor Defensie, maar niet voldoet aan de eisen van de moderne luchtvaart. BVM2 wil een dergelijk state of the art-systeem en betere bijbehorende navigatieafspraken.

Deze zijn mede nodig omdat er bij de komende luchtruimherziening spanning kan ontstaan tussen de civiele belangen en die van de vijf militaire luchthavens in Brabant. Routerings- en openstellingsafspraken bijvoorbeeld rond vliegbasis Volkel hebben een direct effect op civiele vliegroutes op Eindhoven.

BVM2 wil begrip en medewerking in deze problematiek.



4. Bestuurlijke, maatschappelijke betrokkenheid, governance

Het COVM bij Eindhoven Airport wordt aangestuurd en voorgezeten door het bevoegd gezag. De wisselwerking met de bevolking is daarbij gering.

De recentelijk voorgestelde overleg- en participatiestructuur rond Eindhoven Airport als vormgeving van de aanbevelingen in het advies- kan aanvaardbaar zijn voor BVM2 als de invloed van omwonenden serieus vorm krijgt en deze structuur de enige advieslijn naar het Rijk is met betrekking tot alle zaken die Eindhoven Airport betreffen. De COVM is daarin niet meer dan een deel van deze participatiestructuur en beschikt niet over concurrerende andersoortige advieslijnen.

Op deze basis ondersteunt BVM2 de voorgestelde nieuwe overleg- en participatiestructuur.

BVM2 wil financiële ondersteuning ten behoeve van communicatie- en kantoorkosten om zijn werk goed te blijven doen. Ook na invoering van de nieuwe overleg- en participatiestructuur blijft de inzet van BVM2 nodig. De nieuwe opzet biedt een podium voor belangenorganisaties om met elkaar te spreken, maar vervangt deze organisaties niet.

Bij Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven verdient de rol van de provincie nadere aandacht (blz. 93). Anders dan de Ontwerp-Luchtvaartnota stelt, is de provincie hier geen bevoegd gezag. De provincie is echter, samen met de gemeente Eindhoven, wel medeaandeelhouder en daarmee belanghebbend in de, buiten coronatijd, winstgevende onderneming Eindhoven Airport. Een ideale voedingsbodem voor potentieel conflicterende belangen tussen de Provincie en de gemeente Eindhoven enerzijds en de omliggende gemeenten anderzijds. Naar de mening van BVM2 moet de aandelenstructuur van Eindhoven Airport dan ook worden aangepast in die zin, dat hooguit 50% in handen moet blijven van Schiphol BV en minstens 50% in handen moet komen van de regio (provincie en betrokken gemeenten in een nader te bepalen verhouding). Aldus wordt ook in de aandeelhoudersstructuur een evenwicht van zeggenschap en gelijk gerichtheid van belangen bereikt tussen landelijke en regionale belangen enerzijds en de regionale belangen onderling anderzijds.

Er zal bestuurlijk overleg plaatsvinden tussen de ministeries van I&W en Defensie, de provincie, de gemeente Eindhoven met de andere omliggende gemeenten en Eindhoven Airport.

BVM2 wil dat hier heldere politieke en bestuurlijke verhoudingen opgebouwd worden waarbinnen de op te richten overleg- en participatiestructuur een reële invloed heeft.

De Luchtvaartnota lijkt een thematische tweedeling te willen: lokale aspecten bij de lokale groep; klimaat en connectiviteit op landelijk niveau.

BVM2 verwerpt deze tweedeling, omdat de bewonersorganisaties in deze een belangrijke agendasettende en activistische functie hebben, zowel op lokaal als ook op landelijk niveau.

BVM2 is het ermee eens dat voor burgers en dus ook voor bewonersorganisaties tegen Luchthavenbesluiten een gang naar de bestuursrechter mogelijk moet zijn. Het is BVM2 echter onduidelijk waarom een dergelijk elementair recht van de Nederlandse burgers überhaupt nog onderzocht moet worden. Deze op losse schroeven zettende bepaling moet geschrapt worden.

Het is volstrekt onduidelijk hoe de Nationale Klankbordgroep Luchtvaart wordt opgezet en gaat functioneren (bijvoorbeeld hoe men zich het "informeel overleg" moet voorstellen). Nergens blijkt bijvoorbeeld uit de tekst dat het de bedoeling is dat georganiseerde bewoners in deze klankbordgroep welkom zijn.

Zolang er niet meer bekend is spreekt BVM2 reserves uit ten aanzien van deze constructie.

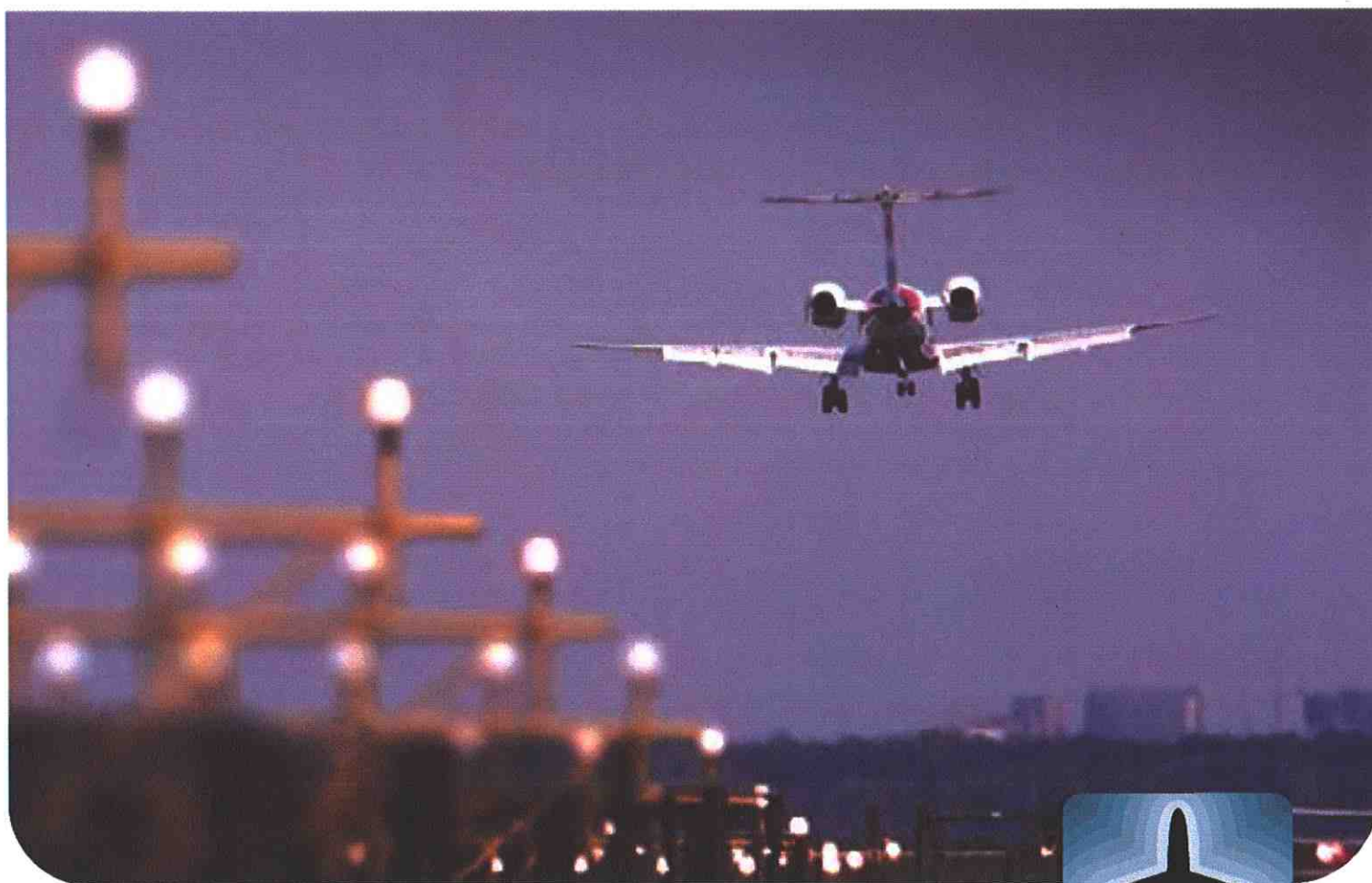
In de Luchtvaartnota wordt een rol toegekend aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA). Tot nu toe heeft de omgeving van Eindhoven Airport/Vliegbasis Eindhoven niets van deze organisaties vernomen. Het doet BVM2 deugd dat nu in elk geval de intentie is uitgesproken de uitvoering van de regels te bewaken. De gesuggereerde versterking van deze Inspecties is dan inderdaad onontkoombaar.



5. Afsluitende samenvatting

Afsluitend en samenvattend is BVM2 van mening dat de luchtvaartnota in zijn beleidsuitgangspunten een goed uitzicht biedt voor de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport maar dat deze geen of in ieder geval te weinig handvatten biedt voor een consequente praktische uitwerking van deze uitgangspunten in de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot 2050. Dit vooral in relatie tot het realiseren van de klimaatopgave waaraan Nederland zich in het Akkoord van Parijs heeft gebonden (zie de zienswijze van het LBBL) en het ombuigen van de functie van Eindhoven Airport naar een regionale functie zoals hiervoor betoogd.

Eindhoven, 22 juni 2020





Stichting Landelijk Burgerberaad Luchtvaart

**Zienswijze van het Landelijk Burgerberaad Luchtvaart (stichting LBBL) op de
Ontwerp Luchtvaartnota 2020–2050 ‘Verantwoord vliegen naar 2050’ en de
bijbehorende PlanMER**

Amsterdam, 6 juli 2020

(20200706-22.00)

1

Contactgegevens LBBL

Stichting LBBL
p/a secretariaat LBBL

Amsterdam

Email: info@lbbbl.nl
Website: www.lbbbl.nl

Inhoudsopgave

Vooraf

Leeswijzer

§ 1 – Algemene opmerkingen over de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 en bijbehorende PlanMER

- Business As Usual??
- Publieke belangen
- Geen privileges meer voor de luchtvaartsector
- Milieubelasting zo ver mogelijk omlaag brengen
- LBBL verzoekt grondige aanpassing van de luchtvaartnota
- Hoe zit het met de wisselwerking tussen het programma Luchtruimherziening en het beleidskeuzes zoals uiteengezet in de Ontwerp Luchtvaartnota en bijbehorende PlanMER?

§ 2 – Hoe gaat de sector luchtvaart voldoen aan de CO₂-reductie die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord?

- De opgave die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord
- Naar minder vliegbewegingen
- Alternatieve brandstoffen en aandrijving
- Naar een nieuw businessmodel voor luchtvaart

§ 3 – Verbetering van de bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving en de volksgezondheid

- Kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk collectief goed
- Verbetering leefmilieu: vermindering van geluidhinder
- Verbetering leefmilieu: betere luchtkwaliteit door vermindering van de schadelijke emissies door vliegverkeer

2

§ 4 – De regionale luchthavens

- Het toekomstig gebruik

§ 5 – De participatie van omwonenden

- Participatie van burgers en het herstel van vertrouwen: maak een forse inhaalslag

Bijlage 1 – De klimaatopgave voor de luchtvaart

Bijlage 2 – Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving

Vooraf

De stichting LBBL dient deze zienswijze in als platform voor overleg en coördinatie van de belangen van bewonersorganisaties rond Nederlandse luchthavens.

Het LBBL is niet belast met de vertegenwoordiging van deze bewonersorganisaties. Veel organisaties van omwonenden waar het LBBL mee in contact staat (zie onze website: www.lbbl.nl), dienen zelf hun zienswijze in en wij bevelen aan daar kennis van te nemen.

Leeswijzer

In deze zienswijze bestaat uit een aantal paragrafen.

In de eerste paragraaf maken we een aantal opmerkingen van algemene aard. In daarna gaan we in op de volgende onderwerpen:

- de aanpak van het klimaatvraagstuk
- de verbetering leefomgeving en volksgezondheid
- de activiteiten op regionale luchthavens
- de participatie van omwonenden.

Onze opmerkingen hebben we genummerd, van 1 tot en met 41.

Tenslotte treft u een bijlage aan waarin we een nadere toelichting geven op en uitwerking van onze stellingname over de aanpak van de klimaatopgave.

Paragraaf 1 - Algemene opmerkingen over de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 en bijbehorende PlanMER

Business As Usual??

1. Hoewel daar overduidelijk alle reden toe is - zie de grote klimaatopgave, de corona-pandemie, de roep van omwonenden van luchthavens om vermindering van geluidhinder en luchtverontreiniging -, komt het kabinet in de Ontwerp-Luchtvaartnota niet met een kritische herbezinning op het wankelende exploitatiemodel van de luchtvaartsector in Nederland (Schiphol, de regionale luchthavens en de vliegmaatschappijen), dat zich kenmerkt door scherpe prijsconcurrentie, afwenteling van maatschappelijke kosten, belastingprivileges, leaseconstructies en calamiteitensteun.
2. Het kabinet en de sector gaan grotendeels voorbij aan de ernst van bovengenoemde opgaven en zetten in plaats daarvan koers op zo snel mogelijk terug naar business as usual (hoe het was voor de corona-pandemie) en vervolgens verdere groei van vliegverkeer. Met als gevolg: grotendeels doorschuiven van de ernstige problemen van de luchtvaart naar volgende kabinetten en vooral naar volgende generaties en andere delen van de wereld. 'Verantwoord vliegen'? Een ongepaste brutaliteit, om deze nota deze ondertitel mee te geven.

Publieke belangen

3. De essentiële publieke belangen van luchtvaart voor de samenleving (bijdragen aan het onderhouden van internationale verbindingen die voor Nederland van waarde zijn) worden in deze Ontwerp-Luchtvaartnota helder benoemd, maar bij de uitwerking staat het sectorbelang weer voorop.

Geen privileges meer voor de luchtvaartsector

4. De luchtvaartsector heeft al decennia een geprivilegieerde status. Hierdoor betalen de sector en gebruikers (passagiers en luchtvracht) geen 'eerlijke' prijs. Er gelden belastingvrijstellingen en de aanzienlijke maatschappelijke kosten zijn niet in de ticketprijs en vrachtkosten opgenomen. Dit is een van de belangrijke oorzaken van het extreem goedkope massatoerisme op Europese en op wereldschaal. Dit kabinet breekt niet met deze oneerlijke bevoordeling van vliegverkeer en koerst nota bene op verder groei van vliegverkeer!

Milieubelasting zo ver mogelijk omlaag brengen

5. Bij regulering van milieubelasting zien we vaak dat een veroorzaker ruimte wordt geboden tot milieubelastende activiteiten, mits de milieueffecten beneden een bepaalde grens (plafond) blijven. Vermindering van de milieulast (of -impact) per eenheid product of dienst leidt dan meestal tot (proportionele) vermindering van de milieubelasting, maar tot toename van de activiteit die het milieu belast. Dit verschijnsel kennen we als 'normopvulling'. Dit zien we terug bij de regulering van geluidbelasting/-overlast en luchtverontreiniging door vliegverkeer. We moeten daar per direct vanaf. Het LBBL wil dat het kabinet de luchtvaartsector ertoe aanzet op korte termijn daadwerkelijke substantiële en dus waarneembare vermindering van de milieulast/-impact door vliegverkeer te realiseren. Daarbij is 'normopvulling' niet langer aan de orde. Deze moet worden vervangen door het beginsel dat de hinder/overlast/vervuiling in ieder geval tenminste moet worden beperkt tot het laagste niveau dat redelijkerwijs haalbaar is, ook wel bekend als het ALARA-beginsel (as low as reasonably achievable).

LBBL verzoekt grondige aanpassing van de luchtvaartnota

6. Dit ontwerp van de Luchtvaartnota schiet ernstig tekort op essentiële onderdelen die nodig zijn om doelgericht en consistent beleid uit te zetten voor korte, middellange en lange termijn. De herbezinning op de nieuwe wereld, op de mondiale klimaatopgave, op de regionale consequenties wordt uit de weg gegaan. De Nederlandse samenleving (in al zijn geledingen en vele belangen) heeft er alle belang bij dat deze koersbepalende verkenning/beleidsnota en het debat daarover worden opengemaakt, de

Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

werkelijke uitdagingen onder ogen worden gezien en een breed gedragen perspectief en aanpak tot stand wordt gebracht. Het kabinet heeft de verantwoordelijkheid hierin het voortouw te nemen! Wij doen mee. Wij zien daarvoor als rode draad: stevig investeren in het verduurzamen van onze reismogelijkheden binnen Europa en wereldwijd, forse vermindering van de geluidsoverlast en luchtverontreiniging en minimalisering van de broeikasgasemissies door vliegverkeer.

Hoe zit het met de wisselwerking tussen het programma Luchtruimherziening en het beleidskeuzes zoals uiteengezet in de Ontwerp Luchtvaartnota en bijbehorende PlanMER?

7. Het programma Luchtruimherziening moet onder meer “verbetering van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit” opleveren. Volgens de *Voortgangsbrief programma Luchtruimherziening* d.d. 1 juli 2020 aan de Tweede Kamer blijkt in ons luchtruim geen ruimte beschikbaar te zijn voor de combinatie van militair luchtverkeer en de volumegroei van het civiele luchtverkeer naar 800.000 vliegtuigbewegingen. Momenteel wordt een grensoverschrijdende oplossing gezocht in samenwerking met Duitsland. De brief geeft niet aan welke mogelijke extra capaciteit dit kan opleveren. De Luchtruimherziening loopt een fase achter op de ontwikkeling van de Luchtvaartnota. Het LBBL acht het noodzakelijk dat implicaties van deze begrenzing en fysieke capaciteitsbeperking volledig en in samenhang worden beschreven en beoordeeld in relatie tot het “groei-verdienmodel” in zowel de Luchtvaartnota als de daarbij behorende plan-Mer.

Paragraaf 2 - Hoe gaat de sector luchtvaart voldoen aan de CO₂-reductie die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord?

De opgave die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord

8. De CO₂-emissiereductieopgave voor de Nederlandse samenleving, zoals overeengekomen en vastgelegd in het Parijse Klimaatakkoord, moet een centrale plaats krijgen in het Nederlandse luchtvaartbeleid. Het sectorplan, het Akkoord Duurzame Luchtvaart en de voorstellen in deze Ontwerp Luchtvaartnota zijn volstrekt ontoereikend.
9. De internationale luchtvaartsector ontwijkt, frustreert en saboteert met het CORSIA-reductiesysteem en de instandhouding van een uitzonderingspositie en privileges het zeer urgente klimaatbeleid voor de luchtvaartsector. ICAO en IATA willen dat de luchtvaartsector zich beperkt tot het CORSIA-systeem met uitsluiting van het huidige Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS). Het EU-ETS vertoont gebreken die verbetering behoeven, maar is in zijn huidige vorm effectiever dan CORSIA en verdient daarom bescherming tegen de aanvallen vanuit IATA en ICAO. Het kabinet moet hierin krachtig positie kiezen ten gunste van het EU-ETS.^[1]
10. Zonder motivering laat het kabinet na het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (d.d. 13 mei 2019) op te volgen om (ook) een uitgewerkt ontwikkelingsalternatief voor de Nederlandse luchtvaart in de Plan-MER op te nemen, waarin de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs volledig zijn overgenomen. Een dergelijke verkenning levert inzichten op die bij aanscherping van het klimaatbeleid zeer van pas kunnen komen. Dit past ook bij de opvatting van het kabinet dat van adaptief beleid wenselijk is. Wij maken er bezwaar tegen dat de minister van I&W/het kabinet geen gehoor heeft gegeven aan dit punt uit het advies van Commissie voor de milieueffectrapportage.

Naar minder vliegbewegingen

11. Het publieke belang van goede internationale verbindingen, waarbij in toenemende mate de maatschappelijke kosten worden geïntegreerd in de prijs van de dienstverlening, kan worden bediend met heel veel minder vliegverkeer. Diverse onderzoeken wijzen de weg die Nederland in dit opzicht op kan gaan. Zie bijvoorbeeld de studies/rapporten van Rli, van auteurs als Manshanden en Bus en van Buurma (WTL). Het kabinet laat deze uitdaging grotendeels links liggen. Wat hieruit naar voren komt is

Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

dat de groei van massatoerisme vanwege het extreem goedkoop vliegverkeer, nauwelijks of niets bijdraagt aan de Nederlandse economie in termen van brede welvaart. Alleen elkaar zeer zwaar beconcurrerende luchthavens, vliegtuig- en oliemaatschappijen en de reis-, hotel- en horecabranche halen er inkomsten mee binnen. En dan hebben we het nog niet over het nauwelijks afdragen van belastingen door sommige grote spelers in deze sector. (Zie artikelen Follow the Money)

Alternatieve brandstoffen en aandrijving

12. De voorraden van vliegtuigbrandstof ('bunkers') moeten onder het nationale energiebudget vallen. Ze vallen dan onder hetzelfde fiscale regime als andere brandstoffen en de overheid kan regels stellen op het gebied van verduurzaming.
13. Voor productie en gebruik van biokerosine moet de certificering leidend zijn. Deze certificering moet zich richten naar RED II Annex IX A en B of vergelijkbaar en ILUC-beperkingen. De productiehoeveelheden blijven beperkt tot wat binnen deze certificering mogelijk is.
14. Productie van grote hoeveelheden synthetische kerosine (Power to Liquid) vereist vooralsnog zoveel duurzame stroom dat dit de Nederlandse hernieuwbare elektriciteitsmarkt geheel op zijn kop zet. Bij schaarste moet het kabinet de toedeling aan sectoren reguleren (rantsoenering), waarbij de behoefte en duurzaamheidsvoordelen in ogenschouw worden genomen.
15. De mogelijkheden van elektrische en hybride elektrische vliegtuigen beperkt zich vooralsnog tot niches. Verdere ontwikkeling is zinvol, maar beschouwen wij niet als alternatief voor de hoofdmoot van het lijnennet.

Naar een nieuw businessmodel voor luchtvaart

16. Naar de mening van het LBBL is drastische sanering van de luchtvaartsector noodzakelijk vanwege de klimaatopgave, actueel geworden mede door de wereldwijde corona-pandemie. En niet in de laatste plaats ook omdat het businessmodel van de sector niet bijdraagt aan het sterk verminderen van hinder en luchtverontreiniging. We schetsen een aantal hoofdlijnen daarvan.
17. De Schiphol Group, KLM en andere aanbieders die Nederlandse luchthavens gebruiken stoppen met het aantrekken van grote stromen transferpassagiers en extreem goedkoop massatoerisme. Dit betekent concreet dat zij binnen een aantal maatschappelijke voorwaarden, een nieuw business-model moeten ontwikkelen, waarvoor de overheid heldere kaders en randvoorwaarden moet aangeven. Hierin schiet de Ontwerp-Luchtvaartnota ernstig tekort.
18. De rijksoverheid moet zorgen dat zo spoedig mogelijk alle maatschappelijke kosten en de gebruikelijke belastingen worden doorberekend in de ticket- en vrachtprijzen. Naar verwachting leidt dit tot een aanzienlijke daling van de vraag naar vliegverkeer.
19. De rijksoverheid moet krachtig bevorderen dat binnen Europa openbaar vervoer over de grond (voornamelijk trein en busvervoer) in een aanzienlijk deel van de huidige vraag naar vliegverkeer gaat voorzien. Naast fiscaal- en prijsbeleid (zoals hierboven omschreven), is het daarvoor nodig dat deze vervoernetwerken in bereik, kwaliteit en service flink worden verbeterd.
20. Intercontinentale vluchten worden aanzienlijk duurder en een groot deel van de vraag zal daardoor 'verdampen'. Ook de recente ervaringen van burgers en bedrijven met ontmoetingen en vergaderen via snelle internetverbindingen (Skype, ZOOM, MS-Teams) kunnen daaraan bijdragen.
21. Met zo'n nieuwe koers van het kabinet en de sector zal het aantal vluchten op Schiphol aanzienlijk dalen, is opening Lelystad overbodig en zal het aantal vluchten op Eindhoven en Rotterdam ook dalen. Maastricht en Eelde kunnen sluiten.

Paragraaf 3 – Verbetering van de bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving en de volksgezondheid

Kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk collectief goed

22. Over ruimtelijke kwaliteit en gezondheid gesproken: het waarneembaar verminderen van herrie en vuile lucht draagt bij aan een aantrekkelijke en gezonde omgeving om te wonen en werken. Het omgekeerde is ook waar! De kritische grens op gebied van hinder en luchtkwaliteit is in de wijde omtrek van Schiphol al overschreden. Waarneembare verbetering van de situatie is dringend geboden.
23. In concrete situaties waarin de overheid besluit (of in het verleden heeft besloten) dat het belang van luchtvaartactiviteiten zwaarder weegt en dit leidt tot aantasting van de kwaliteit van het leefmilieu van andere collectieve of particuliere belangen, moet afdoende financiële compensatie worden geboden.

Verbetering leefmilieu: vermindering van geluidhinder

24. Het schadelijk effect van een hoge en langdurige geluidbelasting op de gezondheid is wetenschappelijk vastgesteld. Het LBBL adviseert ter bescherming van de volksgezondheid de WHO-richtlijn (45dBLden en 40dBLnight) over te nemen als streefdoel voor alle Nederlandse luchthavens en een daarop afgestemde planmatige aanpak voor vermindering van de geluidsoverlast door vliegverkeer in gang te zetten.
25. Verbetering van navigatietechniek biedt mogelijkheden om voorgeschreven vliegroutes veel nauwkeuriger te volgen en vliegen over bevolkingsconcentraties terug te dringen. Of en hoe deze mogelijkheden worden benut moet per luchthaven worden overeengekomen; het LBBL doet hierover geen uitspraken. Wettelijk moet worden vastgelegd dat indien gebruik gemaakt wordt van (een set) nauwkeurig te volgen vaste vliegroutes, de huishoudens die daaronder te lijden hebben in staat worden gesteld naar keuze hun woning zwaar te isoleren of (zonder financiële schade) te verhuizen.
26. Er dient snel een betrouwbaar systeem te worden ingevoerd om geluidbelasting en geluidhinder door vliegverkeer te meten en te berekenen, op basis waarvan onafhankelijke handhaving plaatsvindt. Periodiek (om de twee jaar) rapporteert de GGD op basis van gedegen onderzoek de mate van door gehinderde personen ervaren hinder/overlast door vliegverkeer.
27. Het juridische kader om naleving van afspraken en regels op het gebied van geluidbelasting en geluidhinder te waarborgen wordt zo snel mogelijk op orde gebracht. Daarbij wordt de Lden en Night-systematiek en het bijbehorend instrumentarium uitgebreid en aangevuld met per vliegveld te ontwikkelen lokale hindernormen, waarin bijvoorbeeld ook betrokken worden aspecten als piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, tijdsduur rustperiodes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon/huishouden. In het juridisch kader worden als prikkel voor strikte naleving krachtige en eenvoudig werkende sancties vastgelegd.
28. Actief toezicht, handhaving en sanctionering worden door een van de luchtvaartsector onafhankelijke autoriteit/instelling uitgevoerd, onder toezicht van de rijksoverheid.
29. In het belang van een goede nachtrust van de omwonenden zijn alle Nederlandse vliegvelden gesloten van 23 tot 7 uur en moet het vliegverkeer en dus geluidhinder en slaapverstoring het aantal starts- en landingen in de randen van de dag (tussen 7 en 8 uur en tussen 22 en 23 uur) worden verminderd. Dit laatste moet zijn beslag krijgen in de afzonderlijke luchthavenverkeersbesluiten.

Verbetering leefmilieu: betere luchtkwaliteit door vermindering van de schadelijke emissies door vliegverkeer

30. Toepassing van biokerosine en synthetische kerosine leidt tot een sterke vermindering van bepaalde schadelijke emissies en concentraties luchtvervuiling. Om die reden moet, met inachtneming van de beschikbare productiegrenzen (die strikt zijn geclausuleerd, zie punten 11-14), de inzet van deze brandstoffen worden bevorderd.
 31. Alle grondoperaties op vliegvelden moeten versneld worden geëlektrificeerd.
- Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

32. Voor de monitoring van de emissies en concentraties van schadelijke stoffen en gassen (primair voor roet en ultrafijnstof) als gevolg van vliegverkeer wordt een meetnet opgebouwd, waarbij ook emissies van individuele vliegbewegingen gevolgd kunnen worden.
33. Er moet snel een op bescherming van de volksgezondheid afgestemde normering voor roet en ultrafijnstof komen. Het meetnet (zie vorige punt) moet handhaving van de emissie- en concentratienormen mogelijk maken. De monitoring, handhaving en sanctionering wordt juridisch verankerd en de actieve uitvoering wordt door een (van de luchtvaartsector) onafhankelijke instelling/autoriteit gedaan, onder toezicht van de rijksoverheid.
34. Ook luchthavens moeten voldoen aan de natuurwetgeving en moeten opereren binnen de voorwaarden van de betreffende vergunningen. Ook hier borging toezicht, handhaving, sancties, alsmede uitvoering door een onafhankelijke autoriteit/instelling. Net als bij inrichtingen moet alle geëmitteerde stikstof, dus zowel onder als boven de 900 meter, worden meegerekend.

Paragraaf 4 – De regionale luchthavens

Het toekomstig gebruik

35. Vliegveld Lelystad. Dit vliegveld is op korte en langere termijn (in het licht van de noodzakelijke sanering van de luchtvaartsector) volstrekt overbodig. De ingebruikname zou bovendien de druk op het klimaat, de natuur en de leefomgeving van heel veel burgers doen toenemen. Wat ons betreft is de voorgenomen opening van Lelystad Airport zinloos en zelfs contraproductief bij het nastreven van verduurzaming (klimaat, biodiversiteit) en brede welvaart (leefomgevingskwaliteit).
36. Groningen Airport en Maastricht Aachen Airport hebben nauwelijks of geen rol in het faciliteren van voor de Nederlandse samenleving relevante verbindingen in Europa. Er is op de andere Nederlandse vliegvelden ruimte om in die behoefte te voorzien. De exploitatie van de vliegvelden bij Groningen en Maastricht kost de overheid (en dus de belastingbetalende burgers) nodeloos geld. Sluit Groningen Airport geheel en sluit Maastricht Aachen Airport zo spoedig mogelijk voor groothandelsverkeer.
37. Voor de vliegvelden bij Eindhoven en Rotterdam gelden ook de eisen op gebied van verduurzaming en leefomgevingskwaliteit als hierboven beschreven. Deze vliegvelden nemen geen vliegverbindingen over van Schiphol en ontwikkelen geen vliegverbindingen die (gezien hun catchment area, bestemmingsennetwerk, omvang van reizigersstromen etc.) op Schiphol thuishoren. De vliegvelden bij Eindhoven en Rotterdam hebben in onze opvatting een beperkte functie, te weten het bedienen van de Europese vervoerbehoefte van de regio waarin ze zijn gesitueerd, mits daarin niet net zo goed via Europees grondvervoer kan worden voorzien. Beperk de activiteiten op deze vliegvelden in toenemende mate tot het bedienen van primair de zakelijke vervoerbehoefte van de regio waar ze in liggen, voor zover die redelijkerwijs niet anders dan door de lucht kan worden uitgevoerd.

Paragraaf 5 – De participatie van omwonenden

Participatie van burgers en het herstel van vertrouwen: maak een forse inhaalslag

38. Het betrekken door de overheden van burgers en hun belangenorganisaties bij de ontwikkeling, uitvoering en handhaving van luchtvaartbeleid hoort een vanzelfsprekende zaak te zijn. Een stevige inhaalslag is nodig. De overheden, met het kabinet voorop, moeten waarborgen scheppen voor tijdige en goede participatie door burgers en burgerorganisaties. Het wantrouwen onder de bevolking door de manier waarop Schiphol en de vliegvelden bij Rotterdam, Eindhoven en Maastricht groei hebben weten te realiseren ten koste van de belangen van de omwonenden is groot. De luchtvaartsector zelf heeft daar ook een groot aandeel in gehad.

39. Naast het voortvarend uitvoeren van waarneembare verbetering van de leefomgevingskwaliteit en de verduurzaming (klimaatopgave) moeten de overheden de communicatie met en raadpleging van burgers en hun organisaties over luchtvaartbeleid evalueren en in samenspraak met deze burgers op een nieuwe manier vormgeven. Daarbij hoort ook het faciliteren van en investeren in het kennisniveau van georganiseerde burgers en de communicatiekanalen die zij nodig hebben om hun werk goed te kunnen doen.
40. Op regionale en landelijke schaal moeten georganiseerde burgers structureel betrokken worden bij voorbereiding, toezicht en handhaving op de uitvoering en evaluatie van luchtvaartbeleid in al zijn facetten. Te beginnen bij aangelegenheden die het woon- en leefmilieu en de natuur raken tot en met de enorme duurzaamheidsslag die de luchtvaart moet gaan maken.
41. Het LBBL streeft een actieve rol na in het vorm en inhoud geven van participatie van (georganiseerde) burgers op alle voor de bevolking relevante aspecten van vliegverkeer en (potentiële) alternatieven daarvoor. We worden graag betrokken bij het ontwerpen en in de praktijk brengen van vormen van burgerparticipatie en als we daar aanleiding toe zien komen we in het najaar met voorstellen op dit gebied.

[1] Op de website van T&E staat een vergelijking van EU-ETS en Corsia.

<https://www.transportenvironment.org/publications/comparison-between-icaos-co2-offsetting-scheme-and-eu-ets-aviation>

Bijlage 1 - De klimaatopgave voor de Luchtvaart

Deze bijlage bevat een nadere toelichting op en uitwerking van de zienswijze van het LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota en het bijbehorende Plan-MER

Inhoudsopgave bijlage 1

1. De titel van de nota dekt de lading niet

- 1.1. Nieuwe beleidskoers blijkt voorzetting van het oude 'mainportbeleid' (streven naar volumegroei)
- 1.2. Volumegroei is nergens voor nodig en staat haaks op de doelstellingen van het Parijse Klimaatakkoord

2. De moeilijke weg naar het tijdig realiseren van reductiedoelstellingen voor CO₂-emissie

- 2.1 ICAO met haar CORSIA-systeem botst met de CO₂-emissiereductie volgens het Parijse Klimaatakkoord
- 2.2 Het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart
- 2.3 LBBL: de rijksoverheid moet waarborgen dat de doelstellingen van het Parijse Klimaatakkoord tijdig worden gehaald
- 2.4 Minister negeert belangrijk aanbeveling van de Commissie voor de milieueffectrapportage

3. Mogelijkheden en beperkingen van alternatieve brandstoffen en (hybride-) elektrisch vliegen

- 3.1 De uitzonderingspositie van vliegtuigbrandstoffen en alternatieven
- 3.2 Biokerosine en certificering
- 3.3 Synthetische brandstoffen
- 3.4 (Hybride-) elektrisch vliegen
- 3.5 Duurzame alternatieven voor kerosine met een fossiele oorsprong zijn en blijven schaars

4. Minder vliegbewegingen heeft grote voordelen

- 4.1 Selectief omgaan met vliegbewegingen
- 4.2 LBBL vraagt van de politiek: stel de publieke belangen daadwerkelijk centraal

Bijlage 1 - De klimaatopgave voor de Luchtvaart

§ 1 Kiest het kabinet voor de noodzakelijke verduurzaming of zet ze het oude Mainportbeleid voort?

1.1 'Verantwoord vliegen'?

'Verantwoord vliegen' is de titel van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Deze titel dekt de inhoud niet, integendeel. De aangekondigde duurzaamheidsinspanning is volstrekt ontoereikend en wijkt sterk af van de klimaatopgave voor alle andere bedrijvigheid in Nederland; de milieuefficiëntie-winst gaat grotendeels verloren door onnodige volumegroei en het effect van alternatieve brandstoffen wordt veel te optimistisch ingeschat.

1.2 Nieuwe beleidskoers blijkt een voorzetting van het oude 'mainportbeleid' (streven naar volumegroei)

In de inleiding van de Ontwerp Luchtvaartnota (pag. 7) geeft de minister een nieuwe beleidskoers voor de luchtvaart aan: *"De Luchtvaartnota 2020-2050 zet een nieuwe koers uit naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. Deze koers geeft houvast voor alle partijen die betrokken zijn bij de luchtvaart. Het biedt een agenda met heldere doelen en een concrete aanpak voor de komende jaren. Op die manier doet Nederland waar het goed in is: koploper zijn waar een wereldwijde verandering in de luchtvaart op komt is."*

In het verdere verloop van dit Ontwerp blijkt deze rol als koploper fors tegen te vallen. Nederland gaat gewoon mee met de landen die in ICAO een te kort schietend programma voor CO₂-reductie van een immer doorgroeende luchtvaart zijn overeengekomen.

Het kabinet verzet zich niet tegen de te kort schietende duurzaamheidsinspanningen van de sector en staat verdere groei toe in de vorm van extra passagiersvervoer. De minister van IenW bereidt in de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 de weg voor verdere volumegroei van de luchtvaart op Schiphol. Dit betreft groei van alle passagiersvervoer, waaronder transfers en excessief goedkoop massatoerisme, naar alle mogelijke bestemmingen in Europa en de wereld. Deze volumegroei komt neer op de voortzetting van het oude mainportbeleid dat op autonome groei van Schiphol gericht was.

Echter: het mainportbeleid is formeel afgeschaft. Voortzetting van dit oude beleid zou een aanzienlijke uitbreiding van de luchthaven vergen, ten koste van de externe veiligheid, de leefomgeving, het klimaat en de natuur. Nergens is de maatschappelijke noodzaak van volumegroei aangetoond.

1.3 Volumegroei is nergens voor nodig en staat haaks op de doelstellingen van het Parijse Klimaatakkoord

De grote emissie van de Nederlandse luchtvaartsector vormt een ernstige bedreiging voor het behalen van de nationale CO₂-reductie-opgave voor 2030 en voor 2050. Veel Nederlandse bedrijvigheid heeft een internationaal karakter. Luchtvaart is daarin niet uitzonderlijk en dit kan geen reden zijn luchtvaart uit te zonderen van de doelstellingen van het Parijse klimaatakkoord.

Het publieke belang van luchtvaart is dat het in combinatie met grond- en maritiem vervoer de verbindingsschakel vormt met Europa en de rest van de wereld. De Ontwerp Luchtvaartnota vat dit belang goed samen: "Nederland goed verbinden". De Nederlandse luchtvaartsector en de samenleving als geheel hebben er alle belang bij dat de minister van IenW een toekomstgerichte en robuuste Luchtvaartnota opstelt waarin wordt aangegeven welke maatregelen noodzakelijk zijn en hoe zal worden opgeschaald als de omstandigheden of de behaalde resultaten dat nodig maken.

Beperking van het verkeersvolume mag in dit maatregelenpakket niet ontbreken. Om daarin keuzes te kunnen maken is meer inzicht nodig in het verbindingen netwerk en de omvang van het niet-excessieve vervoer van zakelijke en particuliere passagiers van/naar Nederland. In het licht van de klimaatopgave vindt het LBBL dat Nederlandse luchthavens moeten stoppen met het accommoderen van vliegverkeer dat drijft op Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

extreem lage prijzen, vliegverkeer dat hoofdzakelijk drijft op overstappassagiers en vliegverkeer waarvoor goede grondverbindingen beschikbaar zijn.

§ 2 De moeilijke weg naar het tijdig realiseren van reductiedoelstellingen voor CO₂-emissie

2.1 ICAO en haar CORSIA-systeem botst met de CO₂-emissiereductie volgens het Parijse Klimaatakkoord

Bij het verdrag van Kyoto werd de luchtvaart buiten het verdrag gehouden. Luchtvaart werd aan ICAO overgelaten. Dat heeft een grote toename van de klimaatimpact van de luchtvaart niet voorkomen. Ook nu organiseert ICAO veel bijeenkomsten. Het meest recente jaarverslag 2019¹ is een heel optimistisch geformuleerd document van bijna 400 pagina's vol informatie over technische mogelijkheden en positieve klimaatopties. In de inleiding schrijft de president van ICAO:

"In 2010, ICAO Member States gave a strong mandate and a roadmap to the Organization to act on climate change. International aviation became the first global sector to adopt global aspirational goals for CO₂ emissions – two per cent fuel efficiency improvement annually, and carbon-neutral growth from 2020 – and a "basket of measures" to progress towards these goals."

De hierin genoemde 2 procent jaarlijkse verbetering in de efficiency van brandstofverbruik is niet realistisch. In werkelijkheid is de verbetering ongeveer 1 procent per jaar, wat ook in het Ontwerp voor de toekomst is aangenomen. In de *"basket of measures"* wordt in de Ontwerp Luchtvaartnota vooral hoog opgegeven over de mogelijkheid van alternatieve brandstoffen. Het eindresultaat in 2050 wijkt sterk af van het klimaatakkoord van Parijs.

Het systeem dat deze reductie mogelijk moet maken heet CORSIA, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.² Dit betekent dat emissierechten elders gekocht worden bijvoorbeeld van bedrijven die hun uitstoot significant verminderd hebben. Dat is dus per saldo geen vermindering van uitstoot. Recent (in juni 2020) heeft de ICAO op initiatief van de IATA de invoering van CORSIA met enige jaren uitgesteld vanwege de Coronacrisis. Dat leidt tot verdere verzwakking van dit toch al zwakke reductiesysteem.

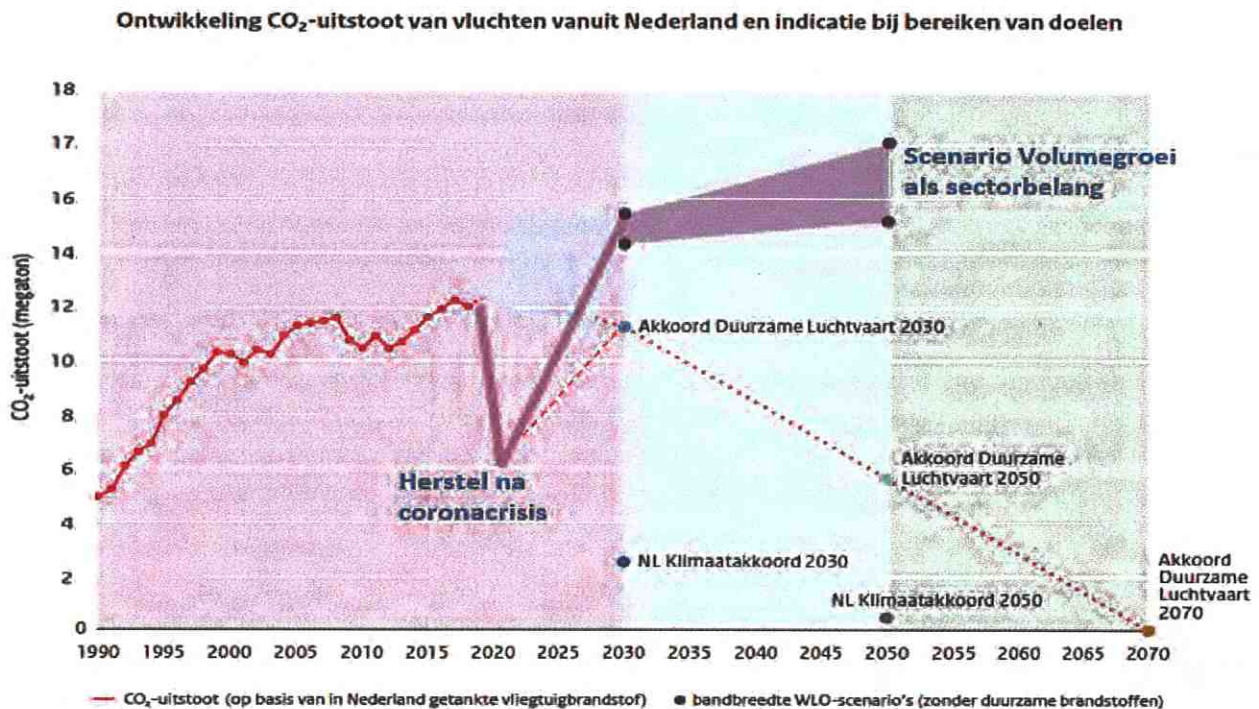
Volgens het nog vast te stellen *Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart* is de aldus groeiende luchtvaart weinig duurzaam. Dat wordt ook in de toekomst niet beter, zo blijkt uit figuur 5.1 in de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050.

Figuur 1 hieronder geeft dezelfde figuur 5.1 uit de Ontwerp- Luchtvaartnota weer, maar dan aangepast voor de gevolgen van de Coronacrisis en de uitstootwaarden zijn gecorrigeerd.

¹ 2019 ICAO (2019) *Environmental Report aviation and environment*. Destination Green, The Next Chapter. https://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/WP/wp430_en.pdf

² Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050. (2020) Hoofdstuk 6, pagina 239 e.v.)
Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

Figuur 1. Reductie van CO₂-uitstoot bij terugkeer naar volumegroei na de coronacrisis



De rood gestippelde lijn in figuur 1 laat zien dat de CO₂-uitstoot in 2030 naar verwachting circa 2,5 keer hoger zal zijn dan in 1990, terwijl op basis van het Parijse Klimaatakkoord een daling met circa 50% noodzakelijk is. De rood gestippelde lijn laat ook zien dat in 2050 de CO₂-uitstoot van de luchtvaart niet (zoals in de rest van Nederland) 95 procent lager zal liggen (vergeleken met 1990), maar 20 procent hoger.

Dit heeft alles te maken met de keuze voor het reductiebeleid volgens het CORSIA-systeem dat door de ICAO is ontwikkeld. (Zie ook § 3.4.2). Onder druk van IATA is dit systeem zodanig ingericht dat de mondiale luchtvaart elk jaar met 4 tot 5 procent kan blijven groeien. Voorlopig is het technologisch onmogelijk de opwarmeffecten van fossiele kerosine substantieel te verlagen en moet de sterk toenemende uitstoot van de mondiale luchtvaart van rijke westerse landen gecompenseerd worden met -soms dubieuze- compensaties in onder andere ontwikkelingslanden. ICAO vertrouwt voor de toekomst vooral op biobrandstof en zuiniger vliegen; de minister voegt daar elektrisch vliegen aan toe.

Onze conclusie: het CORSIA-systeem schiet ernstig tekort als instrument om de Parijse klimaatdoelstellingen te halen.

2.2 Het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart

Ondanks het te kort schietende CORSIA-systeem noemt de minister de reductie toch “fors”. Zij stelt voor het onderhavige Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart als definitief akkoord vast te stellen. Als dat gebeurt is de uitzonderingstoestand voor de luchtvaartsector nauwelijks meer te corrigeren. Zij belooft een actie te ondernemen om dit systeem in Europees verband te combineren met het ook op marktwerking gebaseerde EU-ETS. ICAO heeft intussen de aanval op het ETS ingezet en eist dat ETS ondergeschikt wordt gemaakt aan CORSIA.

De redenering dat CORSIA gekozen zou moeten worden vanwege internationale karakter van luchtvaart, gaat niet op. Het betreft opwarmeffecten van fossiele kerosine die in Nederland wordt gebunkerd in vliegtuigen die het Nederlandse luchtvaartbeleid moeten realiseren: Nederland voor de wereld bereikbaar te maken in

het belang van de Nederlandse economie en het Nederlandse vestigingsklimaat. Bovendien staat in de Ontwerp Luchtvaartnota: *“Het Nederlands klimaatbeleid voor de luchtvaart wint aan effectiviteit naarmate dit ook leidt tot internationale afspraken. Bovendien beperkt dit het risico op verstoring van het gelijke speelveld in de luchtvaartsector”* (§ 5.1 Ontwerp Luchtvaartnota).

2.3 Kabinet moet tijdig behalen CO₂-reductiedoelstellingen van het Parijse Klimaatakkoord zeker stellen

Het LBBL vindt dat het kabinet in de Luchtvaartnota en wettelijk moet vastleggen dat de Nederlandse luchtvaartsector tijdig aan het Klimaatakkoord van Parijs moet voldoen. Deze verplichting moet in een tijdpad met kwantitatieve reductiedoelen worden vastgelegd. Als uit monitoring blijkt dat de resultaten achterblijven, moet tijdig worden bijgestuurd. De rijksoverheid moet de wettelijke bevoegdheid krijgen om indien dat nodig is om de vastgelegde reductiedoelen tijdig te halen, krimp van vliegbewegingen op te leggen.

2.4 Minister negeert belangrijk aanbeveling van de Commissie voor de milieueffectrapportage

In de Ontwerp Luchtvaartnota noemt de minister een aantal aanbevelingen van de Commissie voor de milieueffectrapportage en stelt *“Deze adviezen heeft het ministerie van IenW overgenomen.”*³ Het advies van mei 2019 over krimp ten einde te voldoen aan het Klimaatakkoord van Parijs is echter in de Plan MER en de Ontwerp Luchtvaartnota niet overgenomen. De motivering daarvoor ontbreekt. Hier maken wij bezwaar tegen.

Bovendien weigert de minister verantwoordelijkheid te nemen voor het oplossen van duurzaamheidsproblemen: *“De luchtvaartsector is van oudsher sterk in innovatie en vermindert daarmee de negatieve effecten. Vliegtuigen worden steeds zuiniger, stiller en schoner. Maar het aantal vliegtuigbewegingen zou in de toekomst ook weer zo snel kunnen gaan groeien, dat de geluidshinder en de vervuilende stoffen toch toenemen. Dit geldt ook voor broeikasgassen die bijdragen aan klimaatverandering.”*⁴

Een luchtvaartbeleid dat werkelijk ‘Slim en duurzaam’ wil zijn laat een dergelijke groei niet toe en gaat voor effectieve maatregelen, die de CO₂-uitstoot van de luchtvaart zodanig beperken dat ook deze sector voldoet aan het Klimaatakkoord van Parijs⁵ en de daarop gebaseerde Klimaatwet⁶.

³ Ibid pagina 107 onder Advies over NRD

⁴ Ibid pagina 8

⁵ VN-Klimaatakkoord van Parijs (2016). Dit is namens de 28 lidstaten van de Europese Unie door staatssecretaris Dijksma ondertekend. Het akkoord gaat per 2020 in.

⁶ In de Klimaatwet van 2020 komt luchtvaart niet voor. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0042394/2020-01-01>. Een nationaal doel voor het terugdringen van broeikasgassen is 49% minder CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatbeleid>

Zienswijze LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota + PlanMER (juli 2020)

§3 Mogelijkheden en beperkingen van alternatieve brandstoffen en (hybride)elektrisch vliegen

3.1 De uitzonderingspositie van vliegtuigbrandstoffen en alternatieven

De bunkers (opslagplaatsen) voor de lucht- en scheepvaart gelden als extraterritoriaal, d.w.z. vallen buiten het gebied van een staat, omdat ze geen deel uitmaken van het Nederlandse energiebudget. Mede daarom wordt hierop geen BTW en accijns geheven.

Vooralsnog moeten verduurzamingsslagen intraterritoriaal, d.w.z. door nationale staten, worden gemaakt. Het LBBL vindt dat de brandstofbunkers voor vliegverkeer die zich op de Nederlandse bodem bevinden in de Nederlandse energieboekhouding thuishoren, intra-territoriaal dus.

Alternatieve vliegtuigbrandstoffen verkeren niet in een gelijkwaardige concurrentiepositie met kerosine uit fossiele bron. De biokerosine-fabrieken en de wind- en zonneparken die aan die verduurzaming van de luchtvaartsector kunnen bijdragen, vallen wel onder de Nederlandse jurisdictie en onder het regime dat geldt voor verduurzaming van huizen, scholen, fabrieken en elektrische auto's.

Naast financiële belemmeringen spelen ook ruimtelijke beperkingen een rol. Geschikte biomassa en wind- en zonlocaties zijn schaars en leidt tot concurrentie tussen sectoren die duurzame brandstoffen nodig hebben. De concurrenten opereren echter in een ongelijk speelveld. Luchtvaartsector betaalt geen accijns en hoeft geen BTW af te dragen. Het is het gebruikelijke verhaal waarbij de lusten aan de sector toevallen en de lasten door de samenleving worden opgebracht.

Het LBBL vindt dat de meerkosten van alternatieve brandstoffen volledig in de prijs van de tickets moeten worden doorberekend. Subsidie vinden wij onwenselijk.

3.2 Biokerosine en certificering

Op zich brengen biokerosine en synthetische brandstoffen aanzienlijke voordelen voor het klimaat en bepaalde voordelen voor de luchtkwaliteit met zich mee. Het is daarom niet verkeerd deze brandstoffen een rol in de verduurzaming van de luchtvaart te geven. Anders echter dan in de Luchtvaartnota (14% bijmenging in 2030) en in het Actieplan Duurzame Luchtvaart (25PJ in 2030) moeten daarbij duurzaamheidsgaranties voorop staan en niet het bijmengen van een absolute of relatieve hoeveelheid brandstof.

Goede certificering van biokerosine moet leidend zijn. De Europese RED II-richtlijn (verbijzonderd in de materialen Annex IX A en B) vormt de ondergrens. De huidige RSB-certificering "waste and residues" (die dateert van vóór de RED II-richtlijn is) is te beschouwen als een aanvaardbaar voorbeeld. Dat geldt ook voor gelijkwaardige certificeringen voor Annex IX-materialen die mogelijk ontwikkeld worden. Bij doelgerichte productie van lignocellulose-leverende short rotation crops moet de ILUC-module toegepast worden.

3.3 Synthetische brandstoffen

De productie van synthetische brandstoffen (ook wel elektrofuels of Power to Liquid-fuels) vereist hele grote hoeveelheden duurzaam opgewekte elektriciteit. Bijvoorbeeld: in 2019 zou de behoefte aan volledig duurzaam opgewekte elektriciteit (uit zon en wind) voor vliegtuigbrandstof, na aftrek van omzettingsverliezen, ca 350 PJ bedragen. Dat komt dicht in de buurt van de totale Nederlandse elektriciteitsproductie in 2019 (412PJ) en overtreft verre het aandeel duurzaam opgewekte elektriciteit (in 2019 ongeveer 80PJ). Ter vergelijking, het Klimaatakkoord gaat uit van de productie van 180PJ wind op de Noordzee.

Het toevoegen van een extraterritoriaal energiebudget van ca 350PJ aan het totale Nederlandse energiebudget betekent ophoging van ongeveer 3050 naar ongeveer 3400PJ. De toevoeging concurreert met de productie van duurzame elektriciteit voor gangbare binnenlandse doelen (die wel accijns en BTW betalen).

Het is volstrekt onduidelijk hoe dat binnenlands of door import opgelost kan worden en dus is een politiek gestuurde rantsoenering nodig om de schaarse duurzame elektriciteit toe te delen. (De veel grotere scheepvaartbuffers zijn hier nog niet in betrokken.)

3.4 (Hybride) elektrisch vliegen

De Ontwerp Luchtvaarnota wekt grote verwachtingen van elektrisch aangedreven passagiersvliegtuigen voor de korte afstand. Bij gebrek aan gegevens valt over de energiebehoefte nog niet veel te zeggen. Het kabinet spreekt hier slechts in vage bewoordingen over. Vooralsnog beschouwt het LBBL dit als een niche voor de kortere afstanden. Elektrisch en hybride elektrisch vliegen vragen eveneens om duurzaam geproduceerde stroom en brandstof. Die is voorlopig zeer schaars.

3.5 Duurzame alternatieven voor kerosine met een fossiele oorsprong zijn en blijven schaars

Het is zeer onwaarschijnlijk dat de brandstofbehoefte van de luchtvaart in 2050 afgedekt kan worden met alleen maar biokerosine en synthetische kerosine. In de deel-publicatie bij de PlanMER "trends en ontwikkelingen" wordt dit ook erkend (pag. 20).

In dat document wordt overigens impliciet aangenomen dat vliegtuigen in 2050 op 100% synthetische kerosine kunnen vliegen. Lukt dat niet en het percentage bijmenging blijft op de huidige 50%, dan is de zelfopgelegde taak van 50% minder CO₂ sowieso niet haalbaar. Bovendien is wanneer men de gehele levenscyclus in ogenschouw neemt, de CO₂-emissie van biokerosine en synthetische kerosine veel kleiner dan van fossiele kerosine, maar niet nul.

Kortom, maximale benutting van duurzame productiemogelijkheden voor alternatieve kerosine zal niet leiden tot nul CO₂-emissie door vliegverkeer in 2050. Het is een waardevol hulpmiddel. Het is volstrekt voorbarig groei van vliegverkeer met de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen te onderbouwen.

16

§ 4 Minder vliegbewegingen heeft grote voordelen

4.1 Selectief omgaan met vliegbewegingen

De Ontwerp Luchtvaartnota begint met het noemen van publieke belangen, waaronder "*Nederland goed verbonden*". Het publieke economisch/maatschappelijke belang behelst verbinding met de voor Nederland essentiële bestemmingen in de wereld. Dit betreft het normale vervoer van zakelijke en particuliere passagiers en vracht van en naar thuismarkt Nederland. Dit vervoer voegt waarde toe aan onze samenleving. Groei van het transferverkeer doet dat niet, al draagt een bepaalde mate van overstappende passagiers wel bij aan het in standhouden van vluchten naar de essentiële bestemmingen. Excessief goedkoop massatoerisme voegt helemaal geen waarde toe.⁷

De Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) heeft voor Schiphol een kwantitatieve verkenning gedaan naar de essentiële bestemmingen en het bijbehorende aantal vluchten die voor deze verbinding noodzakelijk zijn.⁸

Deze selectieve keuzen die WTL maakt in haar verkenning beperken het noodzakelijke luchtverkeer tot minder dan 400.000 vliegtuigbewegingen. Ongeveer 110.000 vluchten en bijna 100 bestemmingen zijn niet essentieel

⁷ Zie ook Rli, *Luchtvaartbeleid, een nieuwe aanvliegroute* (2019)

⁸ WTL (juni 2020). *Voortzetting verouderd groei-beleid blokkeert een nieuwe koers voor Schiphol*
https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Commentaar_Luchtvaartnota_2020_-_2050_03062020.pdf

volgens de eisen die de Ontwerp Luchtvaartnota aan deze verbinding stelt. Op deze manier worden de publieke belangen optimaal behartigd en wordt een hogere mate van duurzaamheid bereikt.

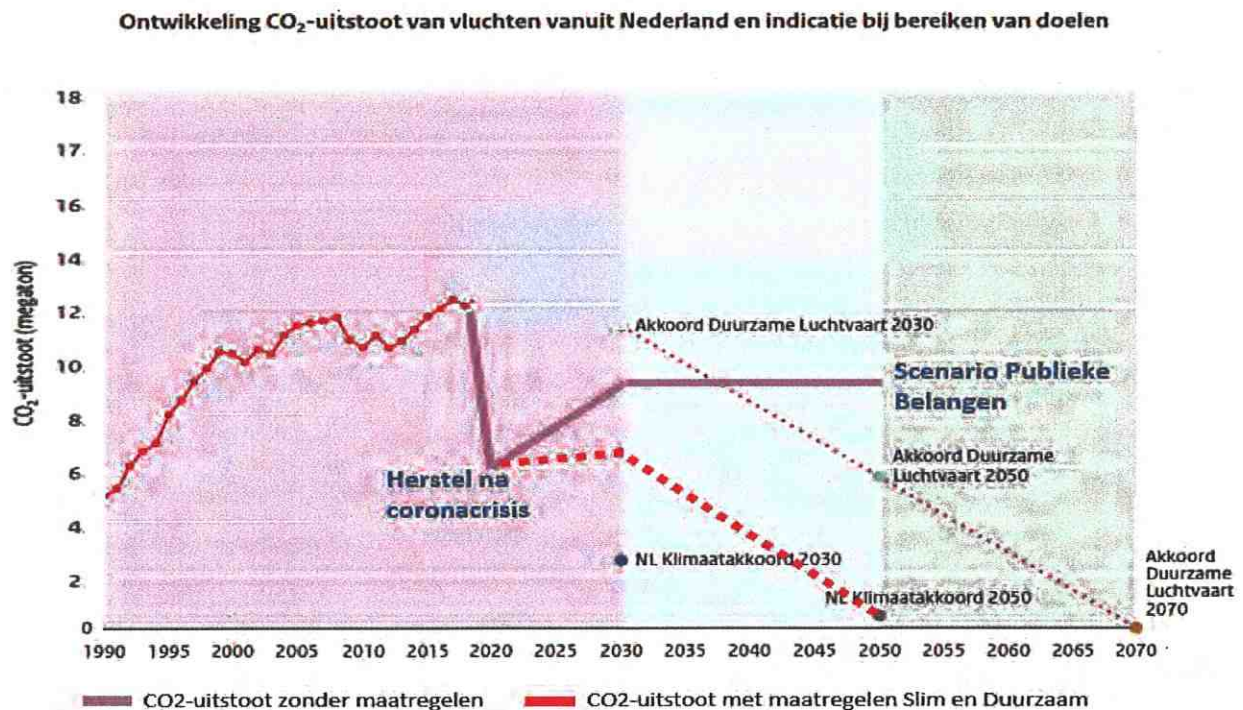
Het huidige Schiphol beschikt na 35 jaar mainportbeleid over ruim voldoende capaciteit voor dit geselecteerde gedeelte van het passagiersvervoer en in de komende decennia is geen sprake van schaarste.

Ook bij de regionale luchthavens Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport is sprake van veel vervoer van excessief goedkoop massatoerisme dat weinig of geen waarde toevoegt aan de regionale samenleving. Deze vliegbewegingen moeten worden uit-gefaseerd.

4.2 LBBL vraagt van de politiek: stel de publieke belangen daadwerkelijk centraal

Het publieke belang “Nederland goed verbonden” en het publieke belang “Nederland duurzaam” vallen te combineren en op die manier is het bovendien mogelijk in de pas te komen met de CO₂-reductiedoelstellingen doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. De sleutel daarvoor is kiezen voor het selectieve scenario voor internationale verbinding van Nederland in plaats van het “groei-verdienmodel” ten gunste van de sector. Zie figuur 2 hieronder.

Figuur2. Reductie van CO₂-uitstoot in het scenario Publieke Belangen na de coronacrisis



Het blijkt namelijk dat toepassing van de maatregelen uit het sectorplan *Slim en Duurzaam* in combinatie met een permanent nationaal plafond van 400.000 vluchten in 2030 de volgende reductieresultaten kan opleveren:

- in 2030 bijna halvering van de uitstoot vergeleken met 2019 (dus niet t.o.v. 1990)
- in 2050 meer dan 95 procent reductie van de uitstoot in 1990.

Uit bovenstaande blijkt dat het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (n.a.v. de NRD) betreffende het uitwerken van een alternatief dat voldoet aan de doelstellingen van het Parijse Klimaatakkoord mogelijk is. Dit betekent wel dat aan het uitgangspunt moet worden vastgehouden dat de luchtvaartnota en luchtvaartbeleid gebaseerd wordt op een scenario waarin de ‘publieke belangen’ centraal staan.

Bijlage 2 - Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving

Deze bijlage bevat een nadere toelichting op en uitwerking van de zienswijze van het LBBL op de Ontwerp Luchtvaartnota en het bijbehorende Plan-MER

Inhoudsopgave bijlage 2

- 1. Hoe wordt in de Ontwerp Luchtvaartnota omgegaan met het publiek belang van de ‘aantrekkelijke en gezonde leefomgeving’?**
 - 1.1 Waarom blijft de regionale consensus over 30% krimp van (de oppervlakte van) de geluidszone van vliegveld Eindhoven buiten beeld?
- 2. Aanpak vermindering luchtverontreiniging**

Bijlage 2 - Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving

§ 1 Hoe wordt in de Ontwerp Luchtvaartnota omgegaan met het publiek belang van de 'aantrekkelijke en gezonde leefomgeving'?

"De kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving is belangrijk voor de gezondheid van de mensen in die omgeving. Die kwaliteit bepaalt ook mede de keuze voor een vestigingsplaats van internationale ondernemingen en is daarmee ook belangrijk voor onze welvaart. Daarom is het belangrijk dat geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals ultrafijnstof, door vliegtuigmotoren vermindert en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens verbetert. Het kabinet wil de burgerluchtvaart, zo mogelijk, net als andere sectoren behandelen. Met bijbehorende verplichtingen en beperkingen. Met grenzen die, naast veiligheid en klimaat, ook rekening houden met de gezondheid en de hinder voor mensen en verstoring van de natuur. Daarmee volgt de Rijksoverheid het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli, 2019)." (Luchtvaartnota, pag. 45)

Overigens wordt hier impliciet ook het omgekeerde beweerd. Herrie en giftige lucht jagen talent weg dat een keus heeft, en dat is uiterst onaangenaam voor het vestigingsklimaat. Een expat die zijn/haar gezondheid liefheeft zoekt een omgeving op met schone lucht en zonder geluidsoverlast.

In hoeverre garandeert de Luchtvaartnota deze aantrekkelijke vestigingsomgeving?

- Bevat de tekst tastbare handelingen die de herrie en de luchtkwaliteit met een kwantificeerbaar resultaat binnen een vastgestelde termijn verbeteren? Nergens.
- Bevat de tekst betrouwbare wetenschappelijke prognoses van onafhankelijke instellingen over wat er autonoom gaat gebeuren? Nee.
Een illustratie hiervan. Het geluidsverhaal drijft bijvoorbeeld op een beweerde jaarlijkse geluidswinst van 1% die niet te controleren valt. De bronverwijzing in de Plan-MER (pag. 75) is een wetenschappelijke aanfluiting. "Clean Sky, 2017" heeft niet meer waarde dan "Openbare bibliotheek, 2017". Het verwijst naar een jaarlijkse brei aan honderden documenten die ook nog eens allemaal opgesteld zijn door of in opdracht van de direct belanghebbende geluidsproducenten. De natte vinger doet het niet slechter.
- Staat er dat wij minder nachtvluchten krijgen? Nee. Het Rijk onderzoekt wat dat zou kosten en of het mogelijk is en zo ja, in welke mate. (pag. 45)
- Beweringen worden zonder enig bewijs gedaan, zoals dat elektrisch vliegen 30% minder geluid veroorzaakt (pag. 47). Verwezen wordt naar de Plan-MER en die geeft geen enkele bron. Mogelijk is de bewering waar, maar er is in de stukken geen spoor van bewijs te vinden.

Met andere woorden, de onderbouwing van belangrijke beweringen en beloftes in deze Ontwerp-luchtvaartnota is niet navolgbaar. Dit leidt in het politieke debat tot glijden en glibberen op een beijzelde startbaan.

1.1 Waarom blijft de regionale consensus over 30% krimp van (de oppervlakte van) de geluidszone van vliegveld Eindhoven buiten beeld?

Daar waar al wel een stevige afspraak over verbetering van het leefmilieu is gemaakt is met een getal erbij, blijft die onvermeld. Trots brengt de minister naar voren dat er breed draagvlak is voor het advies van over de toekomst van Eindhoven Airport. De trots is op zich terecht. De Luchtvaartnota vermeldt echter niet dat het brede draagvlak is gebaseerd op de regio-brede consensus die deed adviseren de oppervlakte binnen de 35Ke- geluidscontour in 2030 te laten afnemen met 30% (ten opzichte van 2019). De

Luchtvaartnota verzuimt ook te melden dat deze contour ten tijde van het advies al was overschreden. (pag. 47)

En uit de jaarverslagen 2017 t/m 2019 van de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) en de MLA (Militaire Luchtvaart Autoriteit), wier taak het is om bij Eindhoven Airport op het naleven van de regels toe zo zien (pag. 47), zijn geen handhavende activiteiten af te leiden.

§ 2 Aanpak vermindering luchtverontreiniging

Luchtverontreiniging door straalverkeersvliegtuigen kan op vier manieren verminderd worden.:

1. Minder vliegkilometers (als de som van minder vaak en minder ver vliegen en minder vluchten). (Zie de uitwerking in eerdere paragrafen.)
2. Minder brandstof per vlucht. Dat betekent vooral zuiniger vliegen en een betere organisatie van het luchtruim, bijvoorbeeld door nauwkeuriger gedefinieerde aan- en afvliegroutes (die mogelijk gemaakt zijn door modernere navigatie)
3. Minder luchtvervuiling per eenheid van brandstof, dus betere brandstof.
 - a. Minder ultrafijnstof: biokerosine en synthetische kerosine zijn in ongemengde toestand zo goed als zwavelvrij en produceren om die reden bij verbranding minder ultrafijn stof, voor zover dat zwavel bevat.
 - b. Minder roet: biokerosine en synthetische kerosine bevatten in ongemengde toestand weinig of geen aromatische verbindingen, waardoor ze bij verbranding minder roet produceren.
 - c. Klimaatvoordeel: biokerosine en synthetische kerosine hebben onder zekere voorwaarden en binnen bepaalde grenzen ook klimaatvoordelen. (Zie ook de paragrafen over de klimaatopgave.)
4. Elektrificatie van grondoperaties. Deze is voorzien voor 2030 (een van de weinige ambities met een concreet getal erbij). Het LBBL vindt 2030 te laat en wil hier het jaartal 2025 zien staan.

21

Hierbij moet worden afgezien van normopvulling en in plaats daarvan het ALARA-principe worden gevolgd.

De praktische toepassing van deze oplossingsrichtingen vereist onder meer:

- een betrouwbaar meetnet voor luchtverontreiniging dat de specifieke vervuiling door straalmotoren registreert, waarbij de metingen gekoppeld worden aan individuele vliegtuigpassages en de technische kenmerken daarvan;
- een normering emissies e/o concentraties ultrafijn stof en roet;
- permanente monitoring en actieve handhaving in combinatie met forse sancties.

Niet alleen vliegbewegingen en grondoperaties op het vliegveld veroorzaken veel luchtvervuiling. Autoverkeer van en naar vliegvelden dragen daar ook aan bij. Deze luchtvervuiling moet op de voor het wegverkeer gebruikelijke wijze verminderd worden: overheveling van autoverplaatsingen naar comfortabel OV, schonere wegverkeer enz.

Zienswijze Transavia op Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Graag brengt Transavia de volgende punten onder de aandacht. Graag verzoeken we deze punten verder mee te nemen en aan te passen bij de definitieve versie van de luchtvaartnota.

1. Verschuiving van de nachtvluchten

In de ontwerp-luchtvaartnota geeft u in hoofdstuk 4 aan dat een belangrijke beslissing zou zijn:
"Minder nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur zonder verschuiving naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur)."

In deze beslissing lezen we een dubbele eis die derhalve ook een dubbel negatief effect heeft op Transavia. Transavia wil benadrukken dat indien vluchten uit de nacht gereduceerd moeten worden, de dagranden essentieel zijn om de impact van de reductie van nachtvluchten zoveel mogelijk te beperken. De beslissing van minder nachtvluchten en het niet mogen verplaatsen naar de dagranden zorgt er voor dat de volledige vluchtuitvoering met dat toestel op die dag niet meer kan worden uitgevoerd. Dat betekent een enorm productieverlies van een toestel op een dag (van 33 tot 50% productieverlies). Om dat productieverlies op te vangen zijn meer – zeer kapitaalintensieve – toestellen nodig om dezelfde productie uit te kunnen voeren.

Bovendien heeft de beslissing een enorm effect op ons netwerk en de huidige netwerkplanning. Het – jarenlange en zorgvuldig opgebouwde – netwerk van Transavia wordt hierdoor heel erg aangetast. Verder is het van groot belang om te realiseren dat aan een (nacht)slot in Nederland ook een slot op een buitenstation hangt. Het effect van een reductie en/of verschuiving hier, heeft ook effect op onze slotposities op onze bestemmingen die Transavia aanvliegt en ook op die luchthavens gelden veel beperkingen en is de flexibiliteit gering.

Transavia wil verder opmerken dat als gevolg van deze beslissing het *level-playing field* ook ernstig wordt geschaad. Immers andere luchtvaartmaatschappijen die buiten Nederland zijn gevestigd kunnen wel 's nachts vertrekken vanuit hun *home-base* en in de vroege ochtend invliegen en weer vertrekken, en derhalve de productie van hun toestellen wel volledig gebruiken.

Transavia verzoekt dan ook uitdrukkelijk de voornoemde beslissing te heroverwegen zodat de reductie van het aantal nachtvluchten, niet ook de eis bevat dat nachtvluchten niet naar de rand van de dag mogen worden verschoven (indien en voor zover dat al mogelijk is). Transavia verzoekt dan ook dat voor de reductie van de nachtvluchten ook redelijke alternatieven worden geboden om de impact zo veel mogelijk te beperken.

2. Uitvoering en Financiering

In de ontwerp-luchtvaartnota is in hoofdstuk 9 een paragraaf opgenomen die gaat over de financiële opgave die behoren bij het uitvoeren van de ontwerp-luchtvaartnota.

"Het realiseren van de ambities uit deze nota brengt nieuwe opgaven voor de sector en een andere rol voor de Rijksoverheid met zich mee. De luchtvaartsector heeft een belangrijke rol in het realiseren van de langetermijndoelen. Dit betekent ook dat de luchtvaartsector in beginsel zelf betaalt voor het halen van deze doelen."

Transavia wil hierover opmerken dat realisme bij het uitvoeren van de lange termijn plannen telkens in ogenschouw moet worden gehouden. Het financieren van de lange termijn doelen is ontegenzeggelijk een hele grote financiële opgave die uiteraard voor een groot gedeelte bij de luchtvaartmaatschappij zelf ligt. Echter voor een aantal lange termijn doelstellingen is – net als bij andere sectoren – cofinanciering door de overheid noodzakelijk om aan de lange termijn doelstellingen te kunnen voldoen. Ook is het noodzakelijk dat aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Voor het gebruik van voldoende SAF moet er bijv. simpelweg wel beschikbaarheid zijn in de markt.

Het voorgaande moet ook zeker in het licht worden gezien van de situatie dat de luchtvaartsector al haar infrastructuur zelf betaalt en heeft betaald voor andere maatregelen bijv. isolatiemaatregelen. De – steeds stijgende - kosten die zijn gemoeid met de heffingen en belastingen zoals CORSIA, ETS en een aangekondigde vliegbelasting zorgen ook voor een stapeleffect aan kosten.

Transavia verzoekt dan ook naast uw aandacht voor het enorme stapeleffect dat zich steeds meer voordoet in de luchtvaartsector in Nederland om gelden uit heffingen direct te gebruiken voor het versnellen van het verduurzamen van de luchtvaart.

Klarenbeek, 9 juli 2020

Betreft: consultatie ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 gepubliceerd 29 mei 2020 op:

<https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/luchtvaartnota/ontwerp-luchtvaartnota/index.aspx>

Kenmerk: LG09072020

Geachte Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,

Hierbij doen wij u onze (pro forma) zienswijzen toekomen inzake bovenstaande consultatie. Wij merken hierbij het volgende op alvorens in te gaan op de inhoud. Door het ontbreken van bijlagen en verwijzingen naar en op bijvoorbeeld websites of minimaal de door ons niet met zekerheid vast te stellen vindplaats kunnen wij geen definitieve zienswijze indienen. Wij verzoeken u ons een termijn te geven van minimaal 4 weken na het ontvangen van alle ontbrekende stukken om onze zienswijzen aan te passen en verder aan te vullen. Wij verzoeken u de ontbrekende bijlagen en websites verwijzingen aan ons kenbaar te maken.

Indien u toch besluit onze zienswijzen als definitief te beschouwen verzoeken wij u dit goed te motiveren, wij achten de ontbrekende bijlagen en website verwijzingen van cruciaal belang voor onze zienswijzen.

Wij verzoeken u bij het opstellen van de zienswijze nota (of daar aan door u gelijkgestelde overwegingen en verslaglegging) per onderdeel de zienswijze letterlijk te presenteren, ons te beantwoorden en duidelijk te motiveren waarom u een andere mening bent toegedaan, tenzij u volledig aan onze zienswijze tegemoet komt.

Groeiruimte luchtvaart

De ruimte van o.a. Schiphol wordt bepaald door een aantal vluchten in combinatie met de weging dag (1), avond (5) en nacht (10). De visie gaat uit van het loslaten op sturen op aantal vluchten en op het verminderen van het aantal nachtvluchten. Wel blijven de zelfde rekenmodellen toegepast.

Citaat: Op termijn kan de sector groei verdienen langs de uitgangspunten en voorwaarden uit de Luchtvaartnota. Centraal staat hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen.

Citaat: Daarom vermindert de rijksoverheid het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur.

Citaat: De Rijksoverheid stelt de grenzen vast voor geluidsoverlast van luchthavens. Dit gebeurt met rekenmodellen. Volgens het RIVM is de Lden een goede maat om geluidsbelasting uit te drukken en de relatie met ernstige hinder te beschrijven.

Citaat: Het sturen op aantallen vliegtuigbewegingen past niet bij deze ambitie. Daarom kiest het Rijk ervoor, net als bij Schiphol, te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat. Dit vermindert de geluidsbelasting en de milieudruk. Voor de luchthavens betekent dit een prikkel om groeiruimte te verdienen.

Hiermee is in principe alles gezegd, de minister spreekt hier de ambitie uit om de luchtvaart ongehinderd door te laten groeien. Immers jaarlijks 1,5% groei betekend in 2030 655.705 vluchten (5.705 meer dan in de visie) en dat nog los van de "winst" door nachtvluchten om te zetten naar dag vluchten. Voorbeeld, Stel er worden 1.000 nachtvluchten per jaar verminderd, dan geeft dit 10.000 dag vluchten ruimte. Hiermee neemt ook de geluidsbelasting verder toe.

Daarnaast wordt gesproken over de groei van de luchtvaart en niet over de groei van het aantal vluchten. Als de luchtvaart (de sector) wil groeien met 5% per jaar is die ruimte er dus ook.

Citaat: In een optimistisch scenario is de verwachting dat het Ontwerpakkoord Duurzame luchtvaart ruimte biedt voor gematigde groei van de luchtvaart, ook na 2030.

Citaat: ...ruimte voor gematigde groei van 1 à 1,5% per jaar van de luchtvaart in heel Nederland. Dit betekent van ongeveer 565.000 vluchten voor handelsverkeer nu, naar zo'n 650.000 vluchten in 2030 en 800.000 in 2050.

Wij verzoeken u geen groei toe te staan onder deze voorwaarden. Daarnaast verzoeken wij u op te nemen dat het maximaal aantal vluchten niet door een "wiskundige" en/of "rekenkundige" truc kan verhoogt worden, wij doelen hierbij op de uitruil van nacht / avond naar dagvluchten, daarmee zou de "groei" in aantallen nog veel groter kunnen worden. Neemt u duidelijk een maximaal aantal vliegbewegingen op.

Geen koppeling met milieu doelstellingen en aantal vluchten

Nergens in de visie worden harde koppelingen gemaakt tussen de enorme "groene en duurzame" verwachtingen en het aantal vluchten. Er wordt veelvuldig verwacht, gehoopt, ingeschat en al zo meer over wat de sector allemaal gaat ontwikkelen, maar als, kan, mogelijk, geen garantie, enzovoort komen minimaal even vaak voor.

Daarnaast wordt aangegeven dat door alle milieu doelstellingen de "korte" vluchten zullen verdwijnen en plaats maken voor verdere bestemmingen. Dit geeft naast een toename aan uitstoot (dat geldt ook al voor Lelystad door de nieuwe VVR, dus de MER2018 is ook nooit juist) ook een grotere geluidsbelasting. Immers, verder vliegen = meer brandstof = meer stuwkracht = meer lawaai

= mogelijk grotere vliegtuigen. Hoe de rekenmodellen omgaan met het lawaai en hoe zuiver deze berekeningen zijn hoeft geen verdere uitleg, dat is al veelvuldig aangetoond.

Wij verzoeken u de groei duurzaam maar ook zeker hard te koppelen aan reductie van uitstoot, hierdoor loopt een eventuele groei lineair met duurzaamheidsdoelstellingen en kan er geen ongewenst effect optreden.

Herindeling luchtruim

De visie is helder, laagvliegroutes zijn het nieuwe normaal, tot een hoogte van 6.000 voet (1.800 mtr) wordt geluid mee genomen, vanaf 6.001 voet niet meer. Het nu al over volle luchtruim kan simpelweg de (enorme potentiële) groei niet aan en er wordt alvast voor gesorteerd op volledig laagvliegen. De termen als zo efficiënt mogelijk doorklimmen zijn mooi, echter als dit doorklimmen maar tot 6.001 voet gebeurt blijven we eenvoudig zitten met heel veel lawaai. Nergens wordt het doorklimmen gekoppeld aan een waarde, daarmee is de enige waarde de 6.000 voet. Efficiënter is in deze dus niet juist, hier zou vermeld moeten worden, om de groei mogelijk te maken verruimen we het luchtruim door ook op 6.001 voet te gaan vliegen.

Citaat: Door een herindeling kan het luchtruim efficiënter worden gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en kleine luchtvaart.

Citaat: Bij de herziening van het luchtruim heeft het beperken van geluidsoverlast prioriteit in het luchtruim tot een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Boven die hoogte gaat het vooral om de kortste routes en staat het beperken van CO2-uitstoot voorop.

Citaat: Vliegtuigen kunnen in het herziene luchtruim efficiënter vliegen. De Rijksoverheid bekijkt dan hoe het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van minimale vlieghoogten in besluiten zo goed mogelijk kan worden geborgd. Door efficiëntere routes en door tijdens de start of landing uit te gaan van verbeterde daal- en klimprofielen, worden resultaten geboekt wat betreft brandstof en uitstoot van CO2.

Wij verzoeken u met klem dit niet toe te staan. Zeker niet omdat in de wet geluidshinder er geen enkele bescherming wordt geboden aan mensen onder deze routes. Er dient een harde koppeling te komen tussen de luchtvaart visie en de wet geluidshinder om mens, dier en omgeving te beschermen tegen deze ontwikkeling. Daarnaast dient een minimale hoogte te worden vastgelegd (20.000 voet of hoger) waarop rechtstreeks van een luchthaven als Schiphol en Lelystad naartoe gestegen wordt en binnen welke landzijdige afstand dit moet gebeuren. Wij verzoeken u de herindeling van het luchtruim tevens eerst en gelijktijdig te behandelen alvorens in te stemmen met deze visie. Beide onderdelen te samen, gecombineerd met de wet geluidshinder maken pas dat u een zorgvuldige afweging kunt maken over de gevolgen van mens dier en omgeving. De nu toegepaste tactiek voelt wederom als salami tactiek, het geen de transparantie niet ten goede komt.

Passende beoordeling / samenvatting plan MER

Vorenstaande conclusie wordt verder onderbouwd in de passende beoordeling en samenvatting plan MER (het gehele plan MER hebben we niet door genomen omdat de samenvatting al voldoende "samenvat" om onze conclusie te onderbouwen).

Met deze passage wordt onderbouwd dat vluchten op verdere bestemmingen (meer brandstof = meer stuwkracht) nogmaals bevestigd wordt. Aangezien de effecten tot 3.000 voet "slechts 10%" van de uitstoot geven (volgens de documenten) is het theoretische effect klein (zie straks compensatie mogelijkheden).

Citaat: Eén van de maatregelen om slim met die schaarste om te gaan, is het beter benutten van capaciteit op de grond en in de lucht. Op de grond betekent dit het inzetten van grondvervoer als alternatief voor vluchten naar bestemmingen op korte afstanden waarbij dat reëel is. Zo kan in 2030 de trein 1,9 tot 3,7 miljoen passagiersbewegingen vervangen op de 13 belangrijkste bestemmingen tot maximaal 800 km van en naar Schiphol.

Hier wordt bevestigd dat de afname van de geluidgehinderden hoofdzakelijk door de "uitwisseltruc" van nacht (factor 10) naar dag (factor 1) vluchten wordt gerealiseerd. Immers stiller en E-vliegen is nog heel ver weg. En E-vliegen zal nooit voor grote toestellen gaan gelden, hierover zijn de experts heel duidelijk.

Citaat: Voor Schiphol wordt er -ondanks de groei van het aantal vliegtuigbeweging- een afname van het aantal geluidgehinderden verwacht ten opzichte van de huidige situatie door het stiller worden van vliegtuigen en de introductie van elektrisch vliegen en afname van het aantal vliegbewegingen gedurende de nacht.

Citaat: Er is een afname van het aantal slaapverstoorden -met name rondom Schiphol- door nachtvluchtbeperkingen.

Citaat: Toename van stille perioden rondom Schiphol. Rondom de regionale velden zullen stille perioden toenemen in de randen van de nacht, maar kunnen deze overdag afnemen indien het aantal vliegbewegingen stijgt.

De uitstoot, nu slechts tot 3.000 voet (goed) in beeld neemt toe, maar wordt voor lief genomen omdat uiteindelijk "juridisch gecompenseerd" mag worden door zowel intern als extern salderen. Het wordt zelfs als een voordeel gezien.... De luchtvaart kan andere sectoren helpen.... Of dat zo is laten we maar even in het midden. Echter als de eerste 3.000 voet "slechts" 10% is die goed in beeld is en deze neemt toe (welke vervolgens extern gesaldeerd wordt) wie "saldeert" dan de toename van de overige 90%? Netto is dan de toename van de 10% "in beeld" wel gesaldeerd (en onttrokken aan bv de landbouw) maar waar blijft de rest en waar blijft de enorme toename boven de 3.000 voet? De ADC-procedure moet vervolgens gebruikt worden om eea te legitimeren...

Citaat: Er is een risico dat de uitstoot van NOx en PM10 kan toenemen op verschillende luchthavens omdat hiervoor geen specifieke maatregelen zijn opgenomen in de Voorkeursstrategie. Dit soort maatregelen worden getroffen bij individuele projectbesluiten die parallel aan of in het vervolg van de Luchtvaartnota worden uitgewerkt.

Citaat: Dat laatste is in lijn met de voorwaarde dat 'groei van luchtvaart alleen mogelijk is als de stikstofemissie van de luchtvaartsector daalt', zoals geformuleerd in het Advies Luchtvaartsector (Adviescollege Stikstofproblematiek, 2020). Het Adviescollege geeft hierbij aan dat gebruik kan worden gemaakt van juridische mogelijkheden zoals interne en externe saldering. Daarmee kan de luchtvaart andere sectoren helpen met vermindering van NOx-emissies, waardoor de emissies per saldo dalen.

Citaat: Als het niet mogelijk is om significant negatieve effecten te voorkomen dient een ADC-procedure te worden doorlopen. Daarbij moet worden aangetoond dat er geen alternatieven zijn, dat er een dwingend belang bestaat en moeten er compenserende maatregelen getroffen worden.

Citaat: Emissies boven 3.000 voet zijn – op het schaalniveau van Nederland – niet zo scherp in beeld. Daarnaast worden niet alle emissies die samenhangen met de luchtvaartsector, zoals luchthavengerelateerde economische activiteiten op luchthavens en verkeersbewegingen van en naar luchthavens, gerapporteerd.

Citaat: Overigens wordt naar schatting 90% van de totale emissie van verontreinigende stoffen door vliegtuigen geëmitteerd in de luchtlaag boven de 3000 voet (Office of Environment and Energy, 2015).

Dat, zoals eerder geconcludeerd er geen harde koppeling zit in het aantal vliegbewegingen, gehinderde, en milieu doelstellingen wordt in de volgende passage bevestigd. Er is geen borging op deze manier dat "lusten en lasten" voor de sector evenredig en zelfs met afname van gevolgen voor mens, dier en omgeving waar te maken is. We kunnen er in 2030 achter komen dat het groeien van de sector wel prima gelukt is, maar alle beperkende doelstellingen "helaas" achter lopen... en dan...

Citaat: Het beleid van de Luchtvaartnota is niet in beton gegoten, maar beoogt om - waar nodig - zich te passen aan een nu nog onbekende toekomst. Om die reden is het voornemen om een goed monitoringsprogramma op te zetten. De uitkomsten daarvan helpen om tussentijds (en in elk geval na de eerste periode van 5-10 jaar) aanpassingen aan het beleid te doen in de richting van de doelen voor 2050.

Hieronder wordt bevestigd dat de uitwisseltruc van nacht naar dag ingezet wordt, samen met extern salderen. Geluidsbelasting (Lden) is immers berekend.

Citaat: Aan de groei van het aantal vliegbeweging tot 540.000 op Schiphol is de voorwaarde gesteld dat dit niet mag leiden tot meer hinder voor mensen. Op vergelijkbare wijze kan aan de toename van het aantal vliegbewegingen de voorwaarde worden gesteld dat dit alleen is toegestaan als er geen sprake is van een onacceptabele verhoging van geluidsbelasting van Natura 2000-gebieden, noch van een verhoging van stikstofemissie, leidend tot een verhoging van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden.

Wij verzoeken u alle effecten van de luchtvaart in beeld te laten brengen en in lijn te brengen met alle sectoren. Hiermee dus ook de effecten boven de 3000 voet zowel uitstoot als lawaai. Deze duurzaam maar hard te borgen in de luchtvaart visie en als harde voorwaarde te verbinden aan de luchtvaart en eventuele groei. Nogmaals wijzen wij u erop dat het uitruilen van NOx en NH3 juridisch niet houdbaar is. Immers bij de ontbranding komen ook andere stoffen vrij die niet

uitgeruild worden met stikstof vanuit de agrarische sector. Er zal dus sprake zijn van een enorme toename van milieu verontreiniging!

Daarnaast, veel zo niet alle zienswijzen en de luchtvaart visie hebben direct of indirect invloed op het woon- en leefgenot van mens, dier en omgeving. Hierdoor is deze onlosmakend verbonden aan overige wetgeving, zo ook de **aanvullingsregeling geluid omgevingswet**. Ook hierop hebben wij zienswijzen ingediend welke u als herhaald en ingelast dient te beschouwen, al waren ze letterlijk opgenomen, zie bijlage 1.

Slotwoord

In afwachting van uw goed gemotiveerde, transparante beantwoording van onze zienswijzen verblijven wij. Wij verzoeken u om ons te informeren over de verdere voortgang van het proces en de daarin door u te nemen stappen en mijlpalen.

Mocht u vragen, opmerkingen of onduidelijkheden aantreffen in onze zienswijzen dan verzoeken wij u die, bij voorkeur schriftelijk aan ons kenbaar te maken. Indien deze uitblijven gaan wij er vanuit volledig en duidelijk te zijn geweest bij het opstellen van onze zienswijzen.

Met vriendelijke groet,

Mede namens alle bij ons aangesloten inwoners

Correspondentie adres

Bijlage 1

Klarenbeek, 28 juni 2020

Betreft: consultatie aanvullingsregel geluid Omgevingswet [keten ID 11349] gepubliceerd op 8 juni 2020 op:

https://www.internetconsultatie.nl/aanvullingsregeling_geluid_omgevingswet

Kenmerk: LG24062020

Geachte Ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,

Hierbij doen wij u onze (pro forma) zienswijzen toekomen inzake bovenstaande consultatie. Wij merken hierbij het volgende op alvorens in te gaan op de inhoud. Door het ontbreken van bijlagen en verwijzingen naar bijvoorbeeld websites of minimaal de door ons niet met zekerheid vast te stellen vindplaats kunnen wij geen definitieve zienswijze indienen. Wij verzoeken u ons een termijn te geven van minimaal 4 weken na het ontvangen van alle ontbrekende stukken in de Wet om onze zienswijzen aan te passen en verder aan te vullen. Wij verzoeken u de ontbrekende bijlagen en websites verwijzingen aan ons kenbaar te maken.

Indien u toch besluit onze zienswijzen als definitief te beschouwen verzoeken wij u dit goed te motiveren, wij achten de ontbrekende bijlagen en website verwijzingen van cruciaal belang voor onze zienswijzen.

Wij verzoeken u bij het opstellen van de zienswijze nota (of daar aan door u gelijkgestelde overwegingen en verslaglegging) per onderdeel de zienswijze letterlijk te presenteren, ons te beantwoorden en duidelijk te motiveren waarom u een voorstel wel, niet of aangepast over neemt. Hierbij vragen wij u ook kennis te nemen van onderstaande.

Het beoogde resultaat van de Omgevingswet (bron:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/omgevingswet/vernieuwing-omgevingsrecht>)

De Omgevingswet bundelt en moderniseert de wetten voor de leefomgeving. Hierbij gaat het onder meer om wet- en regelgeving over bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur. De Omgevingswet staat voor een goed evenwicht tussen het benutten en beschermen van de leefomgeving.

De Omgevingswet bundelt en vereenvoudigt de regels voor ruimtelijke projecten. Met behulp van 1 digitaal loket wordt het makkelijker om ruimtelijke projecten te starten. Bijvoorbeeld woningbouw op oude bedrijventerreinen of de bouw van windmolenparken.

Hiermee is het doel van de Wetgever om alle effecten op de leefomgeving binnen 1 wet te borgen. Daarmee kan niet anders geconcludeerd worden dat ook alle effecten dan opgenomen moeten zijn in deze wet en op basis van gelijkwaardigheid worden gewogen.

Zienswijzen aanvullingsregeling geluid omgevingswet (hierna Wet)

1 Zoals hiervoor omschreven, gaat u in op ons verzoek om per onderdeel de beantwoording te verzorgen en deelt u onze mening dat er stukken waarin mogelijk cruciale gegevens staan ontbreken?

2 Zoals hiervoor omschreven, is het doel van de Wetgever om alle effecten op de leefomgeving binnen 1 wet te borgen, wij kunnen hierover niet voldoende vinden in de voorliggende stukken, kunt u dit bevestigen?

3 De Wet(gever) beoogd niet dat 1 of meerdere sectoren een bijzondere positie behouden en hierdoor moet onder andere de luchtvaart ook op gelijke wijze opgenomen worden in of minimaal verbonden worden aan deze Wet en de werking daarvan, bent u hiertoe bereid?

4 Op dit moment loopt er zowel de consultatie van de luchtvaartnota 2020-2050 als Wet, bent u het met ons eens dat de effecten van de luchtvaart en / of de luchtvaart nota 2020 - 2050 direct verwerkt dienen te worden en onder gelijkwaardige voorwaarden verwerkt moet worden in de Wet, wij kunnen hierover niet voldoende vinden in de voorliggende stukken?

5 De leefomgeving beperkt zich niet tot "de mens" maar gaat verder, wij vragen hiervoor aandacht voor onder andere de volgende (N2000) natuurgebieden:

- De Veluwe
- Fochteloërveen
- Het Brandemeer
- Rottige Meente
- Drents Friese Wold
- het 'Holtingerveld'
- Weerribben Wieden
- Flevopolders
- Nationaal Landschap IJsseldelta
- Nationaal Park 'Drents-Friese Wold'
- Nationaal Park Wieden-Weerribben
- Oostvaardersplassen

Kunt u aangeven dat onder andere deze gebieden ook onder de werkingssfeer van de onderhavige Wet valt, wij kunnen hierover niet voldoende vinden in de voorliggende stukken?

6 Wij zien niet of onvoldoende opgenomen dat ook de luchtvaart (volledig) onderdeel van deze Wet is of wordt.

Motivatie / toelichting:

De herindeling van het luchtruim is nog niet definitief en er is dus geen zekerheid dat er een einde komt aan het vliegen op bijvoorbeeld 6.000 voet (de laagvliegroutes). Er is geen zekerheid dat vliegtuigen kunnen doorstijgen tot een hoogte waarop er geen hinder van enige betekenis meer te verwachten is. Daarnaast zijn er ook onder andere luchthavens van regionale betekenis en militaire luchthavens, ook hier spelen landzijdige effecten een belangrijke rol in de leefomgeving, ook deze dienen opgenomen te worden in deze Wet. Dit is volledig in lijn met het doel wat gesteld wordt, zie citaat.

4. Wat is het doel?

Het doel is dat op een eenduidige manier geregeld wordt hoe geluidberekeningen uitgevoerd worden voor de verschillende instrumenten zodat het beschermingsniveau voor burgers overal op eenzelfde manier wordt gehandhaafd en het voor initiatiefnemers duidelijk is hoe bepaald wordt wat voor hen de mogelijkheden zijn binnen de aanwezige geluidruimte. Ook andere in de Aanvullingsregeling, geluid uit te werken aspecten bevorderen het gebruiksgemak en de werking van de nieuwe geluidregels onder de Omgevingswet.

Aangezien de Wet beoogt de burger te beschermen tegen de effecten en mogelijke gevolgen van onder andere geluid, dient ook de luchtvaart goed geborgd te worden. Mede maar niet uitsluiten in het verlengde van de luchtvaartnota en de daaruit mogelijk voortvloeiende effecten voor mens, dier en omgeving. Mede maar niet alleen vanwege de omschreven 6.000 voet maatregel:

Citaat: Bij de herziening van het luchtruim heeft het beperken van geluidsoverlast prioriteit in het luchtruim tot een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Boven die hoogte gaat het vooral om de kortste routes en staat het beperken van CO₂-uitstoot voorop.

Wijzigingsvoorstel: De luchtvaart dient volledig opgenomen te worden in deze wet, niet alleen op basis van de contouren rond een luchthaven maar ook daarbuiten. Daarbij kan niet worden aangenomen dat boven de 6.000 voet er geen geluidseffecten meer zijn. Daarnaast geven luchthavens, regionale luchthavens en militaire luchthavens ook landzijdige effecten welke opgenomen dienen te worden, zeer zeker binnen de contouren van een luchthaven, de in- en uitvliegroutes en in gebieden waarin er enige hinder van betekenis is te verwachten zoals onder de aansluitroutes waarbij hinder van enige betekenis niet uitgesloten kan worden.

7 De Wet beoogt eenduidige rekenregels om een goed beschermingsniveau te borgen.

Motivatie / toelichting:

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Het hebben van eenduidige rekenregels is zeer belangrijk. Met dergelijke regels wordt geborgd dat steeds op dezelfde manier bepaald wordt of voldaan wordt aan gestelde geluideisen van wegen, spoorwegen en industrieterreinen en wat de mogelijkheden zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van deze geluidsbronnen zodat een goed beschermingsniveau verzekerd is. Ook bevordert de Aanvullingsregeling het gebruiksgemak van de nieuwe geluidregels.

De effecten van de luchtvaart, vooral met de laagvliegroutes maar ook regionale vliegvelden en militaire vliegvelden dienen ook onderdeel te worden van de wet en grondig verankerd te worden. Het kan niet zo zijn dat geluid van de luchtvaart sector grotendeels buiten beschouwing wordt gelaten. Onder andere geluid "verdwijnt" niet als een vliegtuig net boven een bepaalde hoogte vliegt.

Wijzigingsvoorstel: Alle luchtvaart zo ook de regionale luchtvaart en militaire luchtvaart moet in de breedste zin onderdeel worden van de Wet en dient opgenomen te worden.

8 In hoofdstuk 3 worden de diverse bronnen omschreven, hier ontbreekt echter de luchtvaart en luchthavens.

HOOFDSTUK 3 BEHEER VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

AFDELING 3.1 BEHEERSING VAN GELUID AFKOMSTIG VAN WEGEN, SPOORWEGEN EN INDUSTRIETERREINEN

Motivatatie / toelichting:

Naast grondgebonden activiteiten heeft een luchthaven / de luchtvaart ook landzijdige effecten, denkende aan geluid maar ook uitstoot. Dit geldt zowel voor grote luchthavens, regionale luchthaven en militaire luchthavens. Ook dient de start- en landingsprocedure, het in- en uitvliegen en de aansluitroutes waar enige vorm van hinder niet uitgesloten kan worden voldoende geborgd te worden. Mede omdat ook deze voor grote landzijdige effecten zorgt, welke direct van invloed zijn op het woon- en leefgenot van inwoners. En daarmee direct verbonden zijn aan eventuele maatregelen, denkende aan geschiktheid woonlocatie, mitigerende maatregelen, hinder voor de natuur, enzovoort. Dit is nu niet of minimaal onvoldoende opgenomen.

Wijzigingsvoorstel: Alle luchtvaart zo ook de regionale luchtvaart en de militaire luchtvaart moet in de breedste zin onderdeel worden van de Wet en dient opgenomen te worden.

9 Hier wordt melding gemaakt over type asfalt.

Artikel 3.5 (correctie voor wegdektype)

1. Bij het berekenen van het geluid door een weg wordt voor wegen waarvoor de representatief te achten gemiddelde snelheid van lichte motorvoertuigen als bedoeld in bijlage IVd ten minste 70 km/uur bedraagt:

Motivatatie / toelichting:

Er is geen koppeling gemaakt tussen de aanleg en daarna exploitatiefase van onder andere zeer open asfalt en asfalt in het algemeen. Zoals uit diverse onderzoeken blijkt verliest asfalt zonder het juiste onderhoud, onder andere op gezette tijden reinigen van de deklaag zijn geluid reducerende werking, dit speelt zeer zeker bij zeer open asfalt. Er dient of een koppeling gemaakt te worden met de exploitatie fase of een correctiefactor te komen voor niet juist onderhouden asfalt. Daarnaast is niet geborgd welke maatregelen er gelden bij het verstrijken van de theoretische levensduur, waardoor de geluidsreductie nog verder terug loopt. Daarnaast wordt het geluid van overgangen en dilataties nergens opgenomen, en juist deze maken veel en hinderlijk lawaai. Deze dienen ook in de berekeningen meegenomen te worden bij het bepalen van de geluidseffecten.

Wijzigingsvoorstel: Duidelijke omschrijving hoe de geluid reducerende factor van onder andere zeer open asfalt en andere asfalt soorten dient te worden bepaald. Denk hierbij aan over welke levensduur wordt welk gemiddelde genomen bij welke onderhouds- en reinigingspatroon. Daarnaast dient de geluidsproductie van overgangen en dilataties opgenomen te worden in Wet alsmede in het berekenen van het geluid en de cumulatie van geluid.

10 Onder andere dit artikel gaat over cumulatie van geluid.

Motivatie / toelichting:

Artikel 3.7 (berekenen: gecumuleerd geluid)

1. Het gecumuleerde geluid wordt berekend door eerst het geluid door de geluidbronsporten en andere geluidbronnen om te rekenen naar het geluid door wegverkeer dat evenveel hinder veroorzaakt en dan het gecumuleerde geluid te berekenen volgens de formule uit het derde lid.
2. Het geluid door spoorwegverkeer, luchtvaart, industrie, wegverkeer, schietbanen en windturbines wordt omgerekend naar het geluid door wegverkeer dat evenveel hinder veroorzaakt, volgens de formules:

Er is geen eenduidige berekening van geluidshinder voor luchtvaart opgenomen en het omschreven bereik is veel te hoog gekozen.

Wijzigingsvoorstel: Er dient duidelijk opgenomen te worden dat waarden in deze Wet, annexen en bijlagen waarden zijn welke gelden vanuit de betreffende sector. Er dient duidelijk opgenomen te worden dat deze waarden omgerekend dienen te worden naar de werkelijke hinderwaarde. Daarbij dient tevens rekening gehouden te worden en aansluiting gezocht te worden bij onder andere de grenswaarden die de WHO heeft vastgesteld. Hierbij dient bijvoorbeeld een waarde uit een bepaalde sector eerst terug gerekend te worden naar de hinderwaarde om er voor te zorgen dat alle genoemde waarden onderling vergelijkbaar en gelijk strekkend zijn. Daarbij dient voor de luchtvaart het minimale geluidsniveau welke geldt als ondergrens minimaal gesteld te worden op 40Lden en alle gebieden waar enige hinder niet uit te sluiten is dienen opgenomen te worden.

11 Onder andere in artikelreeks 3.9 ontbreekt een lid welke specifiek gaat over luchtvaart, wederom zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire vliegvelden.

Artikel 3.9 (bepalen: geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen, gezamenlijk geluid en gecumuleerd geluid)

1. Bij het bepalen van het geluid, bedoeld in de artikelen 3.2 en 3.6, het gecumuleerde geluid, bedoeld in artikel 3.7, en het gezamenlijke geluid, bedoeld in artikel 3.8, op een geluidgevoelig gebouw:

2. Bij het bepalen van het gecumuleerde geluid, bedoeld in artikel 3.7, en het gezamenlijke geluid, bedoeld in artikel 3.8, worden bij het bepalen van het geluid door luchtvaart, windturbines, buitenschietsbanen en springterreinen als bedoeld in artikel 3.36, derde lid, onder b, c en d, van het Besluit kwaliteit leefomgeving, de gegevens uit het geluidregister gebruikt.

Wijzigingsvoorstel: In de artikel reeksen waaronder artikel 3.9 valt, ontbreekt een artikel of artikelen toegespitst op de luchtvaart, dus geredeneerd vanuit de luchtvaart ten opzichte van andere geluidsbronnen, deze dient toegevoegd te worden. Zoals vermeld er zijn ook grondgebonden effecten op en nabij een luchthaven en daarnaast zijn er landzijdige effecten, zeker bij de in- en uitvliegeroutes en de aansluitroutes waar enig effect niet met zekerheid kan worden uitgesloten.

12 Hoofdstuk 6 gaat volledig voorbij aan de luchtvaart.

Artikel 6.6 (bepalen: geluid door activiteiten, anders dan specifieke activiteiten, op een geluidgevoelig gebouw of op een andere locatie)

Wijzigingsvoorstel: Zoals vermeldt er zijn ook grondgebonden effecten op en nabij een luchthaven en daarnaast zijn er landzijdige effecten, zeker bij de in- en uitvliegeroutes en de aansluitroutes waar enig effect niet met zekerheid kan worden uitgesloten.

Verzocht wordt hier een passende reeks artikelen over toe te voegen waarbij er ook rekening gehouden wordt met deze effecten.

13 Participatie moet van meerdere kanten als vanzelfsprekend zijn, zo ook vanuit de overheid.

Artikel 7.4 (participatie)

1. Bij de aanvraag wordt aangegeven of burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding van de aanvraag zijn betrokken.
2. Als burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding van de aanvraag zijn betrokken, verstrekt de aanvrager bij de aanvraag gegevens over hoe zij zijn betrokken en wat de resultaten daarvan zijn.

Toelichting / motivatie: Er wordt hier rechtsongelijkheid en willekeur bevorderd, immers er wordt nergens aangegeven waaraan het participatie proces moet voldoen en welk minimale draagvlak er moet worden bereikt alvorens een participatieproces als minimaal voldoende geslaagd aan te merken. Hiermee is alleen het doorlopen van een willekeurig proces, zonder meetbare effecten al voldoende en heeft een burger geen middel om gebruik te maken van dit artikel.

Wijzigingsvoorstel: Er dient voldoende borging te komen waaraan participatie moet voldoen en waarop met meetbare factoren ook consequenties voor een initiatiefnemer aan kunnen worden verbonden in een proces.

14 Er wordt onvoldoende borging gegeven aan de veiligheid voor mens, dier en omgeving.

Artikel 7.30 (milieubelastende activiteit: zendmasten)

Bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor het omzetten van elektrische energie in elektromagnetische stralingsenergie, als het elektrisch vermogen groter is dan 4 kW, bedoeld in de artikelen 3.9 en 3.10 van het Besluit activiteiten leefomgeving, worden gegevens en bescheiden verstrekt over de aard en omvang van elektromagnetische velden.

Wijzigingsvoorstel: Dit artikel aanvullen met een voldoende wetenschappelijk onderbouwd onderzoek van alle effecten op de gezondheid van mens, dier en omgeving. Alleen de aard en omvang van een elektromagnetisch veld maakt niet dat in voldoende mate de effecten voor mens, dier en omgeving zijn vast te stellen door een bevoegd gezag. Hiermee kan niet worden voldaan aan het zorgvuldigheidsprincipe.

15 Dit artikel is veel te ruim ingegeven.

Artikel 7.31 (milieubelastende activiteit: windpark met 3 of meer windturbines)

1. Bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een windpark met 3 of meer windturbines als bedoeld in artikel 3.13 van het Besluit activiteiten leefomgeving, worden voor iedere windturbine de volgende gegevens en bescheiden verstrekt:

- a. het vermogen in kilowatt;
- b. de diameter van de rotors in centimeters;
- c. de hoogte van de masten in meters; en
- d. de berekende afstand in meters tot waar het plaatsgebonden risico ten hoogste een op de miljoen en een op de honderdduizend per jaar is en de aan de berekening ten grondslag liggende rekenbestanden.

2. Op het berekenen van de afstand voor het plaatsgebonden risico is artikel 4.11, aanhef en onder b, van overeenkomstige toepassing.

Wijzigingsvoorstel: Dit artikel aanpassen naar 1 of meer windturbines. Immers de effecten van 1 windmolen midden in dichtbebouwd gebied (bv hartje Den Haag) zijn extreem veel hoger ten opzichte van 3 windturbines midden in de woestijn.

16 Ontbreken van de luchtvaart, zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is.

Afdeling 7.1 milieu vergunning

Wijzigingsvoorstel: Onder andere in dit artikel (7.1) ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire luchthavens. Dit betekend zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden.

17 Ontbreken van de luchtvaart, zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is.

HOOFDSTUK 8 INSTRUCTIEREGELS OVER PROGRAMMA'S, OMGEVINGSPLANNEN, WATERSCHAPSVERORDENINGEN EN OMGEVINGSVERORDENINGEN

Wijzigingsvoorstel: Onder andere in hoofdstuk 8 ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire luchthavens. Dit betekend zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden.

18 Ontbreken van de luchtvaart, zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is.

Artikel 8.22 (bepalen: geluid door activiteiten, anders dan door specifieke activiteiten, op een geluidgevoelig gebouw)

1. ~~HOp het bepalen van het geluid door een activiteit als bedoeld in artikel 5.63 van het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt bepaald volgens bijlage IV op een geluidgevoelig gebouw, is de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van toepassing.~~
2. ~~De bedrijfsduurcorrectie, bedoeld in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai, wordt niet toegepast voor muziek.~~
3. ~~In afwijking van het eerste lid wordt het geluid door een schietbaan die ligt in een gebouw zonder open zijden en met een gesloten afdekking, als bedoeld in artikel 4.687 van het Besluit activiteiten leefomgeving bepaald volgens bijlage XXIV.~~
3. Bij het bepalen van het geluid op een geluidgevoelig gebouw wordt het door de gevel van het geluidgevoelige gebouw gereflecteerde geluid buiten beschouwing gelaten.
4. Bij het bepalen van het geluid, bedoeld in het eerste en ~~tweedede~~ derde lid, worden het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) en het maximale geluidniveau (L_{Amax}) afgerond op hele getallen, waarbij een halve eenheid wordt afgerond naar het meest dichtbijgelegen even getal.

Wijzigingsvoorstel: Onder andere in artikel 8 (.22) ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire luchthavens. Dit betekend zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden.

19 Ontbreken van de luchtvaart, zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is.

§ 8.2.3.2 Geluid

Wijzigingsvoorstel: Onder andere in artikel 8.2.3.2 ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire luchthavens. Dit betekend zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden.

20 Ontbreken van de luchtvaart, zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is.

HOOFDSTUK 9 OMGEVINGSVERGUNNINGEN

AFDELING 9.1 BEOORDELINGSREGELS OMGEVINGSVERGUNNING MILIEUBELASTENDE ACTIVITEIT

Wijzigingsvoorstel: Onder andere in artikel 8.2.3.2 ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire luchthavens. Dit betekend zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden.

21 Bijlage xxx is niet aangetroffen in de stukken.

AFDELING 9.2 VOORSCHRIFTEN OMGEVINGSVERGUNNING MILIEUBELASTENDE ACTIVITEIT – MINDER STRENGE EMISSIEGRENSWAARDEN

Artikel 9.6 (toepassingsbereik)

Deze afdeling is van toepassing op het verbinden van voorschriften aan een omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit als bedoeld in artikel 8.7 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Artikel 9.7 (voorschriften over minder strenge emissiegrenswaarden: beoordeling)

Bij de beoordeling of sprake is van buitensporig hogere kosten in verhouding tot de milieuvoordelen, bedoeld in artikel 8.28, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving, wordt bij emissies naar de lucht de methode, bedoeld in bijlage XXX, gebruikt.

Opmerking: door het ontbreken van de stukken kan geen volledige zienswijze worden ingediend, wij verzoeken u deze en overige ontbrekende bijlagen en verwijzingen aan te leveren.

22 De luchtvaart ontbreekt of is minimaal niet volledig opgenomen in onder andere dit artikel.

§ 12.2.1.2 Monitoring door meten

Motivatie / toelichting:

Luchthavens en omgeving (bv Lelystad airport) zijn niet opgenomen, alsmede gebieden onder de in- en uitvliegroutes, alsmede de aansluitroutes waar enige hinder niet uitgesloten kan worden. Aangezien op geen enkele manier vast staat dat bijvoorbeeld het bekende laagvliegen (bv 6.001 voet) ooit verdwijnt of aangepast blijft bestaan dient de Wet ook deze situatie mee te nemen in haar werkingsgebied. Er is geen zicht op een definitief verdwijnen van de effecten van laagvliegen waardoor deze ook moeten worden opgenomen in de Wet. Tevens dienen voor regionale vliegvelden (bv Teuge airport) ook meetpunten te worden opgenomen omdat ook hier sprake is van effecten voor mens, dier en omgeving. Hierbij naast de directe omgeving van een vliegveld ook rekening houden met de in- en uitvliegroutes en de aansluitroutes alsmede de landzijdige effecten die deze veroorzaken.

Wijzigingsvoorstel: ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en de militaire luchthavens. Dit betekent zowel rondom luchthavens, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden.

23 Ontbrekende gegevens en website, daarnaast geluidseffecten luchtvaart niet volledig opgenomen.

§ 12.2.4 Geluid

§ 12.2.4.1 Monitoring en gegevensverzameling geluidbelasting [Gereserveerd]

Artikel 12.71a (monitoring voor geluidproductieplafonds als omgevingswaarden)

1. Op het berekenen van de geluidproductie, bedoeld in artikel 10.21a van het Besluit kwaliteit leefomgeving, zijn de artikelen 3.2, eerste en tweede lid, 3.5, 3.6 en 3.9, vierde lid, van toepassing.

2. De geluidproductie wordt bepaald over een kalenderjaar.

Artikel 12.71b (bepalen: gemiddelde geluidemissie)

1. De gemiddelde geluidemissie in een kalenderjaar van gemeentewegen, waterschapswegen en lokale spoorwegen, voor zover deze niet bij omgevingsverordening zijn aangewezen, wordt berekend volgens bijlage XXXa en afgerond op één decimaal.

2. Bij het schatten van het verschil tussen de geluidemissie en de basisgeluidemissie, wordt de gemiddelde geluidemissie geacht niet hoger te zijn dan de basisgeluidemissie vermeerderd met 1,5 dB, als onderbouwd wordt dat het verkeer in het kalenderjaar per categorie voertuigen als bedoeld in bijlage IVd met minder dan 40% is toegenomen ten opzichte van de basisgeluidemissie bij omstandigheden die voor de geluidemissie gelijkwaardig of beter zijn, waarbij in elk geval de wegverharding, samenstelling van het verkeer en maximumsnelheid worden meegenomen.

3. Als geen ruimtelijke ontwikkelingen, veranderingen aan de infrastructuur of veranderingen in verkeersstromen hebben plaatsgevonden, kan in afwijking van het tweede lid, in plaats van een onderbouwing een kwalitatieve beschrijving worden gegeven.

Artikel 12.71c (Informatiemodel Geluid)

Gegevens voor het geluidregister worden aangeleverd met het Informatiemodel Geluid op [www.\(...\)](http://www.geonovum.nl).

De website staat niet ingevuld, kunt u bevestigen dat hiervoor onder andere deze website benaderd dient te worden en daarmee onlosmaken verbonden wordt aan deze Wet.

<https://www.geonovum.nl/geo-standaarden/informatiemodellen-nen3610-familie/informatiemodel-geluid>

Van 2 juni tot 3 juli 2020 ligt het Informatiemodel Geluid in consultatie, daarop wordt melding gemaakt van deze site:

<https://docs.geostandaarden.nl/cvvg/img/>

Indien wij deze wel als uitgangspunt moeten aanhouden dan het volgende.

Overig - overzicht — In domeinmodel Cumulatief staan objecttypen en relaties die nodig zijn voor cumulatieberekeningen waarbij het geluid van luchthavens, schiet- of springterreinen en windturbines betrokken moet worden. Voor luchthavens en schiet- of springterreinen betreft het geluidcontouren;

voor windturbines betreft het geluidbrongegevens. Een Geluidgegevenscollectie van cumulatieve gegevens bevat geen geluidaandachtsgebied. Informatie over de berekening van geluidcontouren wordt opgenomen in het geluidregister.

Toelichting / Motivatie:

Op deze site, welke daarmee niet volledig is, worden alleen contouren opgenomen, dus iedereen buiten het luchthavenbesluit (en de contouren en of de MER onderzoeken) vallen daarmee in een fictieve OdB zone, immers er staat daarover niets zover wij tot nu toe kunnen vinden. Dat betekent dat overal buiten contouren voor de cumulatie OdB hoeft te worden gerekend. Daarnaast is de minimale waarde veel te hoog, deze dient minimaal op 40 Lden respectievelijk gelijk getrokken te worden met de waarde welke de WHO heeft opgesteld. Ook in onder andere de volgende artikelen worden de geluidswaarden van de luchtvaart sector veel te hoog weer gegeven, ook deze dienen minimaal bij 40 Lden te beginnen en in lijn te worden gebracht met de adviezen van de WHO.

Artikel 12.74 (geluidbelastingkaarten voor agglomeraties: tabellen)

1. In de tabellen van een geluidbelastingkaart voor een agglomeratie worden per geluidbelastingklasse weergegeven:

a. het aantal geluidgevoelige gebouwen dat is blootgesteld aan:

1°. een geluidbelasting L_{den} die groter is dan, of gelijk is aan 55, 60, 65, 70 en 75 dB; en

2°. een geluidbelasting L_{night} die groter is dan, of gelijk is aan 50, 55, 60, 65 en 70 dB;

b. het aantal bewoners van de geluidgevoelige gebouwen, bedoeld onder a, die woningen zijn; en

c. voor zover beschikbaar, het aantal woningen dat op grond van de wet, de Wet milieubeheer, de Wet geluidhinder, de Woningwet of de Wet luchtvaart is voorzien van extra geluidwering.

2. Het aantal bewoners, bedoeld in het eerste lid, onder b, wordt bepaald overeenkomstig de gemiddelde huishoudengrootte volgens de meest recente publicatie van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

3. De aantallen, bedoeld in het eerste lid, onder a en b, worden afgerond op honderdtallen.

Artikel 12.77 (verbeelding van luchthavens op geografische kaarten)

1. Luchthavens als bedoeld in artikel 10.23, eerste lid, onder b, van het Besluit kwaliteit leefomgeving worden op geografische kaarten weergegeven door verbeelding van:

a. de ligging van de luchthaven,

b. een beperkingengebied als bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart;

c. de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting door de luchthaven, door:

1°. contouren, die liggen buiten de luchthaven, die overeenkomen met een geluidbelasting L_{den} van 55, 60, 65, 70 en 75 dB; en

2°. contouren, die liggen buiten de luchthaven, die overeenkomen met een geluidbelasting L_{night} van 50, 55, 60, 65 en 70 dB; en

d. de geluidgevoelige gebouwen die liggen binnen de contouren, bedoeld onder c.

2. De luchthaven Schiphol wordt op geografische kaarten verbeeld door verbeelding van:

a. de ligging van de luchthaven;

b. de waarde of waarden van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting;

c. de punten buiten de luchthaven waar de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting door de luchthaven is bepaald; en

d. de geluidgevoelige gebouwen die de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting door de luchthaven ondervinden.

Artikel 12.82 (geluidbelastingkaarten voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en belangrijke luchthavens: tabellen)

1. In de tabellen van een geluidbelastingkaart worden per geluidbelastingklasse en, als het wegen of spoorwegen als bedoeld in artikel 10.23, tweede en derde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving betreft, per gemeente, weergegeven:

a. het aantal geluidgevoelige gebouwen buiten agglomeraties als bedoeld in artikel 2.40 dat is blootgesteld aan:

1°. een geluidbelasting L_{den} die groter is dan, of gelijk is aan 55, 60, 65, 70 en 75 dB; en

2°. een geluidbelasting L_{night} die groter is dan, of gelijk is aan 50, 55, 60, 65 en 70 dB;

b. het aantal bewoners van de geluidgevoelige gebouwen, bedoeld onder a, die woningen zijn;

c. voor zover beschikbaar, een opgave van het aantal woningen dat op grond van de wet, de Wet milieubeheer, de Wet geluidhinder, de Woningwet of de Wet luchtvaart is voorzien van extra geluidwering; en

d. een opgave van de totale oppervlakte in km^2 die is blootgesteld aan een geluidbelasting L_{den} die hoger is dan 55, 65 en 75 dB.

2. Het aantal bewoners, bedoeld in het eerste lid, onder b, wordt bepaald overeenkomstig de gemiddelde huishoudengrootte volgens de meest recente publicatie van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

3. De aantallen, bedoeld in het eerste lid, onder a en b, worden afgerond op honderdtallen.

4. Als een geluidbelastingkaart wordt vastgesteld voor twee of meer wegen of voor twee of meer spoorwegen als bedoeld in artikel 10.23, tweede en derde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving, kunnen de gegevens, bedoeld in het eerste lid, worden aangegeven voor de gezamenlijke wegen of spoorwegen.

Artikel 12.83 (verbeelding van belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens op geografische kaarten)

Wegen, spoorwegen en luchthavens als bedoeld in artikel 10.23, tweede en derde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving worden op geografische kaarten weergegeven door verbeelding van:

a. de ligging van de betrokken weg, spoorweg of luchthaven met het banenstelsel;

b. de geluidbelasting door de betrokken weg, spoorweg of luchthaven, aangegeven door:

1°. contouren die overeenkomen met een geluidbelasting L_{den} van 55, 60, 65, 70 en 75 dB; en

2°. contouren die overeenkomen met een geluidbelasting L_{night} van 50, 55, 60, 65 en 70 dB;

c. de geluidgevoelige gebouwen die liggen binnen de contouren, bedoeld onder b;

d. de gemeentegrenzen binnen de contouren, bedoeld onder b;

e. de grenzen van agglomeraties binnen de contouren, bedoeld onder b; en

f. de grenzen van de stille gebieden, bedoeld in de artikelen 4.23, tweede lid, en 4.24, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving, voor zover deze liggen:

1°. nabij de betrokken luchthaven; of

2°. binnen een afstand van 2,5 km tot de betrokken weg of spoorweg, gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook respectievelijk de buitenste spoorstaaf.

Wijzigingsvoorstel: ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire luchthavens. Dit betekent zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden. daarbij dienen de minimale waarden op 40 Lden gesteld te worden en in lijn gebracht te worden met de WHO adviezen.

Aanvullende motivatie voor alle zienswijzen beschouwd ten opzichte van de luchtvaartnota 2020-2050.

Aangezien de luchtvaartnota de ambitie weergeeft van de minister dient deze mee gewogen te worden in de overwegingen bij de omgevingswet, zo ook bij de voorliggende Wet. Wet- en regelgeving dient immers ook te voorzien in toekomstige ontwikkelingen van enige zekerheid, hetgeen hier overduidelijk sprake van is.

Alle hieronder aangegeven citaten en opmerkingen dienen bij alle genoemde zienswijzen als herhaald en ingelast te worden beschouwd als verdere motivatie en onderbouwing en maken dus onderdeel uit van onze zienswijzen.

Groeiruimte luchtvaart

De ruimte van o.a. Schiphol wordt bepaald door een aantal vluchten in combinatie met de weging dag (1), avond (5) en nacht (10). De visie gaat uit van het loslaten op sturen op aantal vluchten en op het verminderen van het aantal nachtvluchten. Wel blijven de zelfde rekenmodellen toegepast.

Citaat: Op termijn kan de sector groei verdienen langs de uitgangspunten en voorwaarden uit de Luchtvaartnota. Centraal staat hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen.

Citaat: Daarom vermindert de rijksoverheid het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur.

Citaat: De Rijksoverheid stelt de grenzen vast voor geluidsoverlast van luchthavens. Dit gebeurt met rekenmodellen. Volgens het RIVM is de Lden een goede maat om geluidsbelasting uit te drukken en de relatie met ernstige hinder te beschrijven.

Citaat: Het sturen op aantallen vliegtuigbewegingen past niet bij deze ambitie. Daarom kiest het Rijk ervoor, net als bij Schiphol, te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat. Dit vermindert de geluidsbelasting en de milieudruk. Voor de luchthavens betekent dit een prikkel om groeiruimte te verdienen.

Hiermee is in principe alles gezegd, de minister spreekt hier de ambitie uit om de luchtvaart ongehinderd door te laten groeien. Immers jaarlijks 1,5% groei betekend in 2030 655.705 vluchten (5.705 meer dan in de visie) en dat nog los van de "winst" door nachtvluchten om te zetten naar dag vluchten. Voorbeeld, Stel er worden 1.000 nachtvluchten per jaar verminderd, dan geeft dit 10.000 dag vluchten ruimte. Hiermee neemt ook de geluidsbelasting verder toe.

Daarnaast wordt gesproken over de groei van de luchtvaart en niet over de groei van het aantal vluchten. Als de luchtvaart (de sector) wil groeien met 5% per jaar is die ruimte er dus ook.

Citaat: In een optimistisch scenario is de verwachting dat het Ontwerpakkoord Duurzame luchtvaart ruimte biedt voor gematigde groei van de luchtvaart, ook na 2030.

Citaat: ...ruimte voor gematigde groei van 1 à 1,5% per jaar van de luchtvaart in heel Nederland. Dit betekent van ongeveer 565.000 vluchten voor handelsverkeer nu, naar zo'n 650.000 vluchten in 2030 en 800.000 in 2050.

Geen koppeling met milieu doelstellingen en aantal vluchten

Nergens in de visie worden harde koppelingen gemaakt tussen de enorme "groene en duurzame" verwachtingen en het aantal vluchten. Er wordt veelvuldig verwacht, gehoopt, ingeschat en al zo meer over wat de sector allemaal gaat ontwikkelen, maar als, kan, mogelijk, geen garantie, enzovoort komen minimaal even vaak voor.

Daarnaast wordt aangegeven dat door alle milieu doelstellingen de "korte" vluchten zullen verdwijnen en plaats maken voor verdere bestemmingen. Dit geeft naast een toename aan uitstoot (dat geldt ook al voor Lelystad door de nieuwe VVR, dus de MER2018 is ook nooit juist) ook een grotere geluidsbelasting. Immers, verder vliegen = meer brandstof = meer stuwkracht = meer lawaai = mogelijk grotere vliegtuigen. Hoe de rekenmodellen omgaan met het lawaai en hoe zuiver deze berekeningen zijn hoeft geen verdere uitleg, dat is al veelvuldig aangetoond.

Herindeling luchtruim

De visie is helder, laagvliegroutes zijn het nieuwe normaal, tot een hoogte van 6.000 voet (1.800 mtr) wordt geluid mee genomen, vanaf 6.001 voet niet meer. Het nu al over volle luchtruim kan simpelweg de (enorme potentiële) groei niet aan en er wordt alvast voor gesorteerd op volledig laagvliegen. De termen als zo efficiënt mogelijk doorklimmen zijn mooi, echter als dit doorklimmen maar tot 6.001 voet gebeurd blijven we eenvoudig zitten met heel veel lawaai. Nergens wordt het doorklimmen gekoppeld aan een waarde, daarmee is de enige waarde de 6.000 voet. Efficiënter is in deze dus niet juist, hier zou vermeld moeten worden, om de groei mogelijk te maken verruimen we het luchtruim door ook op 6.001 voet te gaan vliegen.

Citaat: Door een herindeling kan het luchtruim efficiënter worden gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en kleine luchtvaart.

Citaat: Bij de herziening van het luchtruim heeft het beperken van geluidsoverlast prioriteit in het luchtruim tot een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter) . Boven die hoogte gaat het vooral om de kortste routes en staat het beperken van CO2-uitstoot voorop.

Citaat: Vliegtuigen kunnen in het herziene luchtruim efficiënter vliegen. De Rijksoverheid bekijkt dan hoe het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van minimale vlieghoogten in besluiten

zo goed mogelijk kan worden geborgd. Door efficiëntere routes en door tijdens de start of landing uit te gaan van verbeterde daal- en klimprofielen, worden resultaten geboekt wat betreft brandstof en uitstoot van CO₂.

Passende beoordeling / samenvatting plan MER

Vorenstaande conclusie wordt verder onderbouwd in de passende beoordeling en samenvatting plan MER (het gehele plan MER hebben we niet door genomen omdat de samenvatting al voldoende "samenvat" om onze conclusie te onderbouwen).

Met deze passage wordt onderbouwd dat vluchten op verdere bestemmingen (meer brandstof = meer stuwkracht) nogmaals bevestigd wordt. Aangezien de effecten tot 3.000 voet "slechts 10%" van de uitstoot geven (volgens de documenten) is het theoretische effect klein (zie straks compensatie mogelijkheden).

Citaat: Eén van de maatregelen om slim met die schaarste om te gaan, is het beter benutten van capaciteit op de grond en in de lucht. Op de grond betekent dit het inzetten van grondvervoer als alternatief voor vluchten naar bestemmingen op korte afstanden waarbij dat reëel is. Zo kan in 2030 de trein 1,9 tot 3,7 miljoen passagiersbewegingen vervangen op de 13 belangrijkste bestemmingen tot maximaal 800 km van en naar Schiphol.

Hier wordt bevestigd dat de afname van de geluidgehinderden hoofdzakelijk door de "uitwisseltruc" van nacht (factor 10) naar dag (factor 1) vluchten wordt gerealiseerd. Immers stiller en E-vliegen is nog heel ver weg.

Citaat: Voor Schiphol wordt er -ondanks de groei van het aantal vliegtuigbeweging- een afname van het aantal geluidgehinderden verwacht ten opzichte van de huidige situatie door het stiller worden van vliegtuigen en de introductie van elektrisch vliegen en afname van het aantal vliegbewegingen gedurende de nacht.

Citaat: Er is een afname van het aantal slaapverstoorden -met name rondom Schiphol- door nachtvluchtbeperkingen.

Citaat: Toename van stille perioden rondom Schiphol. Rondom de regionale velden zullen stille perioden toenemen in de randen van de nacht, maar kunnen deze overdag afnemen indien het aantal vliegbewegingen stijgt.

De uitstoot, nu slechts tot 3.000 voet (goed) in beeld neemt toe, maar wordt voor lief genomen omdat uiteindelijk "juridisch gecompenseerd" mag worden door zowel intern als extern salderen. Het wordt zelfs als een voordeel gezien.... De luchtvaart kan andere sectoren helpen.... Of dat zo is laten we maar even in het midden. Echter als de eerste 3.000 voet "slechts" 10% is die goed in beeld is en deze neemt toe (welke vervolgens extern gesaldeerd wordt) wie "saldeert" dan de toename van de overige 90%? Netto is dan de toename van de 10% "in beeld" wel gesaldeerd (en onttrokken aan bv de landbouw) maar waar blijft de rest en waar blijft de enorme toename boven de 3.000 voet? De ADC-procedure moet vervolgens gebruikt worden om eea te legitimeren...

Citaat: Er is een risico dat de uitstoot van NOx en PM10 kan toenemen op verschillende luchthavens omdat hiervoor geen specifieke maatregelen zijn opgenomen in de Voorkeursstrategie. Dit soort maatregelen worden getroffen bij individuele projectbesluiten die parallel aan of in het vervolg van de Luchtvaartnota worden uitgewerkt.

Citaat: Dat laatste is in lijn met de voorwaarde dat 'groei van luchtvaart alleen mogelijk is als de stikstofemissie van de luchtvaartsector daalt', zoals geformuleerd in het Advies Luchtvaartsector (Adviescollege Stikstofproblematiek, 2020). Het Adviescollege geeft hierbij aan dat gebruik kan worden gemaakt van juridische mogelijkheden zoals interne en externe saldering. Daarmee kan de luchtvaart andere sectoren helpen met vermindering van NOx-emissies, waardoor de emissies per saldo dalen.

Citaat: Als het niet mogelijk is om significant negatieve effecten te voorkomen dient een ADC-procedure te worden doorlopen. Daarbij moet worden aangetoond dat er geen alternatieven zijn, dat er een dwingend belang bestaat en moeten er compenserende maatregelen getroffen worden.

Citaat: Emissies boven 3.000 voet zijn – op het schaalniveau van Nederland – niet zo scherp in beeld. Daarnaast worden niet alle emissies die samenhangen met de luchtvaartsector, zoals luchthavengerelateerde economische activiteiten op luchthavens en verkeersbewegingen van en naar luchthavens, gerapporteerd.

Citaat: Overigens wordt naar schatting 90% van de totale emissie van verontreinigende stoffen door vliegtuigen geëmitteerd in de luchtlaag boven de 3000 voet (Office of Environment and Energy, 2015).

Dat, zoals eerder geconcludeerd er geen harde koppeling zit in het aantal vliegbewegingen, gehinderden, en milieu doelstellingen wordt in de volgende passage bevestigd. Er is geen borging op deze manier dat "lusten en lasten" voor de sector evenredig en zelfs met afname van gevolgen voor mens, dier en omgeving waar te maken is. We kunnen er in 2030 achter komen dat het groeien van de sector wel prima gelukt is, maar alle beperkende doelstellingen "helaas" achter lopen... en dan...

Citaat: Het beleid van de Luchtvaartnota is niet in beton gegoten, maar beoogt om - waar nodig - zich te passen aan een nu nog onbekende toekomst. Om die reden is het voornemen om een goed monitoringsprogramma op te zetten. De uitkomsten daarvan helpen om tussentijds (en in elk geval na de eerste periode van 5-10 jaar) aanpassingen aan het beleid te doen in de richting van de doelen voor 2050.

Hieronder wordt bevestigd dat de uitwisseltruc van nacht naar dag ingezet wordt, samen met extern salderen. Geluidsbelasting (Lden) is immers berekend.

Citaat: Aan de groei van het aantal vliegbeweging tot 540.000 op Schiphol is de voorwaarde gesteld dat dit niet mag leiden tot meer hinder voor mensen. Op vergelijkbare wijze kan aan de toename van het aantal vliegbewegingen de voorwaarde worden gesteld dat dit alleen is toegestaan als er geen sprake is van een onacceptabele verhoging van geluidsbelasting van Natura 2000-gebieden, noch van een verhoging van stikstofemissie, leidend tot een verhoging van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden.

Slotwoord

In afwachting van uw goed gemotiveerde, transparante beantwoording van onze zienswijzen verblijven wij. Wij verzoeken u om ons te informeren over de verdere voortgang van het proces en de daarin door u te nemen stappen en mijlpalen.

Mocht u vragen, opmerkingen of onduidelijkheden aantreffen in onze zienswijzen dan verzoeken wij u die, bij voorkeur schriftelijk aan ons kenbaar te maken. Indien deze uitblijven gaan wij er vanuit volledig en duidelijk te zijn geweest bij het opstellen van onze zienswijzen.

Met vriendelijke groet,

Aan:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft:
Zienswijze gemeente Teylingen op de luchtvaartnota

Voorhout, 9 juli 2019

Excellentie,

De gemeenteraad van de gemeente Teylingen heeft op 9 juli een motie m.b.t. de ontwerp luchtvaartnota 2020-2050 aangenomen (zie bijlage).

Wij verzoeken u deze motie als de zienswijze van de gemeente Teylingen te beschouwen.

Met vriendelijke groet,

Gemeentesecretaris

MOTIE (artikel 33 RvO)

(Ieder lid kan ter vergadering een motie indienen)



gemeente
TEYLINGEN

Van (naam raadslid of fractie) Fracties PvdA, GL, CDA, D66, Fractie Piket en

Aan De voorzitter

Onderwerp: Nieuwe Luchtvaartnota

Datum raad in openbare vergadering bijeen: 9 juli 2020

De fractie(s) van PvdA, GL, CDA, D66 en Fractie Piket

stellen de raad voor de volgende motie aan te nemen:

gelezen hebbende

- de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 c.a. en begeleidende brief aan de Tweede Kamer;

constaterende, dat:

- het kabinet toestaat dat het aantal vluchten van en naar Schiphol 1 tot 1,5% per jaar groeit;
- daardoor het aantal vluchten van nu 500.000 toeneemt tot maximaal 730.000 per jaar (ca. 32%) in 2050;
- de reeds bestaande hinder door geluidsoverlast en de uitstoot van o.a. CO2 en fijnstof voor de inwoners van ook Teylingen daardoor dienovereenkomstig zullen toenemen;
- de optie van de aanleg van een tweede parallelle Kaagbaan door het kabinet wordt onderzocht met voorziene besluitvorming in 2021;
- bij realisering van deze extra Kaagbaan de geluids- en milieuhinder voor de inwoners van Teylingen nog extra significant zal toenemen;

voorts constaterende, dat de gemeenteraad van Teylingen:

- op 7 maart 2019 een motie heeft aangenomen die zich uitspreekt tegen een toename van het aantal (nacht)vluchten van en naar Schiphol en van oordeel is dat die juist moeten worden verminderd;
- en op 3 november 2016 een motie heeft aangenomen tegen de toenemende overlast van het vliegverkeer naar en van Schiphol;

Overwegende, dat

- de Ontwerp-Luchtvaartnota, het plan-MER c.a. vanaf 29 mei tot en met 9 juli 2020 voor een zienswijze ter inzage liggen;

van oordeel, dat

- Teylingen haar zienswijze over de voorgenomen uitbreiding van het aantal vluchten van en naar Schiphol aan de regering moet kenbaar maken;
 - Teylingen zich daarin moet verzetten tegen de optie van de aanleg van een extra parallelle Kaagbaan;
 - Teylingen daarin moet pleiten voor **geen geluidsoverlast van vliegtuigen** in de nacht. Mensen moeten kunnen slapen tussen 11:00 uur 's avonds en 07:00 uur 's ochtends;
 - daarbij tevens ten nauwste wordt aangesloten bij de eerder door de gemeenteraad aangenomen moties;
-

- waar mogelijk, daarnaast ingezet moet worden op een gezamenlijke reactie op de Ontwerp-Luchtvaarnota c.a. door de Omgevingsraad Schiphol, Cluster Zuidwest;

verzoekt het college:

- zich, middels de vertegenwoordiger van Teylingen, in de Omgevingsraad Schiphol, Cluster Zuidwest, én in de Bestuursregio Schiphol ten sterkste uit te spreken
 - tegen deze voorgenomen groei van het aantal vluchten, nauw in lijn met de eerder door de gemeenteraad aangenomen moties hierover
 - tegen de aanleg van een extra parallelle Kaagbaan;
 - voor het zo snel en zo ver mogelijk terug brengen van het aantal nachtvluchten en hierbij het gepland vertrek en aankomst van vliegtuigen in de nacht onmogelijk wordt gemaakt.
- een zienswijze van de gemeente Teylingen op te stellen met de strekking van het eerste dictum en tijdig in te dienen in reactie op de Ontwerp-Luchtvaarnota c.a.

en gaat over tot de orde van de dag.

Besluit raad:

stemmen voor
stemmen tegen

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van <datum>
de griffier, de burgemeester,



MOTIE

Inleiding

Het "Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad van de gemeente Teylingen" (hierna: RvO) bevat in artikel 1 de volgende definitie: "een motie is een korte en gemotiveerde verklaring over een onderwerp waardoor een oordeel, wens of verzoek wordt uitgesproken"

Een motie is dus gericht op het doen van een uitspraak. Het kan o.a. gaan om het uitspreken van een wens (van inhoudelijke, politieke of procedurele aard), of het uitspreken van instemming dan wel afkeuring over bepaalde ontwikkelingen.

Een motie betreft dus niet een concreet besluit dat op rechtsgevolg is gericht; zij heeft geen juridische, maar politieke betekenis. Burgemeester en wethouders zijn formeel niet gebonden aan een motie of tot uitvoering ervan verplicht. Wel kan het naast zich neerleggen van een motie door het college leiden tot een vertrouwensbreuk tussen raad en college, waaruit het college en/of de raad consequenties kunnen trekken. De raad kan bijvoorbeeld het college verzoeken een uitspraak te doen omtrent het al dan niet uitvoeren van de motie.

Vereisten voor de indiening en behandeling; besluitvormingsprocedure (ontleend aan art. 34 RvO)

- een motie kan ter vergadering door ieder raadslid worden ingediend;
- de indiening geschiedt schriftelijk bij de voorzitter;
- over een motie wordt een apart besluit genomen;
- de behandeling van een motie over een aanhangig onderwerp vindt niet plaats in afzonderlijke termijnen, maar tegelijk met de beraadslaging over dat onderwerp;
- de behandeling van een motie over een niet geagendeerd onderwerp vindt aan het einde van de vergadering plaats (dergelijke moties benaderen de in artikel 36 geregelde initiatiefvoorstellen).

Afhandeling moties:

Ingediende moties die een raadsmeerderheid hebben worden op de actielijst van de raad geplaatst. Deze moties blijven op de actielijst staan totdat de raad besluit dat deze kunnen worden afgevoerd. Het instemmen van de raad met een motie is ook een raadsbesluit zodat naderhand ondertekening van de motie door de griffier en de voorzitter zal plaatsvinden.





Indien van toepassing: Datum reactie van college of burgemeester: nvt

Indien van toepassing: Inhoud advies van college of burgemeester aan de gemeenteraad

RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Teylingen besluit:

het initiatiefvoorstel aan te nemen/niet aan te nemen

Aldus besloten in de raad van 9 juli 2020

De raad voornoemd,

de griffier

de voorzitter

Bijlagen:

motie zienswijze Ontwerp-Luchtvaarnota c.a. versie 8 juli 2020.

INITIATIEFVOORSTELLEN



Inleiding

Het is de taak van burgemeester en wethouders aan de raad de nodige voorstellente doen. Maar raadsleden kunnen ook zelf een voorstel voor een ontwerpverordening of ontwerpbesluit doen. Hiervoor is het recht van initiatief toegekend.

Signalen uit de samenleving kunnen zo vertaald worden in concrete voorstellen voor gemeentelijk beleid.

Of een initiatiefvoorstel mogelijk en wenselijk is, kan beoordeeld worden aan de hand van de volgende vragen:

1. Onderwerpskeuze

Voorafgaande afweging door raadslid:

- wil hij met het desbetreffende onderwerp worden geassocieerd?
- heeft hij voldoende tijd, expertise en motivatie om de gehele procedure van een initiatiefvoorstel tot een goed einde te brengen?

2. Aard van het op te lossen probleem

- welk probleem wil het raadslid aanpakken?

(na globale vaststelling onderwerp preciezere probleemstelling formuleren; een complex/difffuus probleem tot hanteerbare proporties terugbrengen)

3. Wat kan de gemeente doen aan de oplossing van het probleem?

Te onderscheiden deelvragen:

- in hoeverre is de oplossing van het probleem "überhaupt" vatbaar voor beïnvloeding door de gemeente?
- zo ja, ligt het dan op de weg van de gemeente op dit vlak stappen te ondernemen?

4. Bestaat er ten aanzien van het onderwerp al gemeentelijk beleid of is er beleid in ontwikkeling?

Zo ja:

- kan er met het initiatiefvoorstel gesproken worden van toegevoegde waarde, gelet op het al bestaande of toekomstige gemeentelijke beleid, voldoende?

5. Alternatieven

- is er niet een beter alternatief voorhanden (vooral indien het onderwerp primair een collegebevoegdheid betreft), zoals het indienen van een motie (bij de begroting, de voorjaarsnota, of een andere geschikte gelegenheid);
- het opvoeren van het onderwerp als agendapunt voor een commissievergadering of een plenaire raadsvergadering, of het stellen van mondelinge dan wel schriftelijke vragen aan het college?

Vereisten voor de indiening en behandeling (ontleend aan art. 147a Gemeentewet en art. 36 RvO)

- een raadslid kan een voorstel voor een verordening of een ander voorstel ter behandeling in deraad indienen;
- een initiatiefvoorstel moet schriftelijk bij de voorzitter worden ingediend;
- de voorzitter plaatst het voorstel op de agenda van de eerstvolgende vergadering, of, zo de schriftelijke oproep hiervoor reeds verzonden is, op die van de daaropvolgende vergadering (onverlet de raadsbevoegdheid tot o.a. toevoeging bij vaststelling van de agenda – art. 8, derde lid, RvO);
- de behandeling van het voorstel vindt plaats nadat alle op de agenda voorkomende voorstellen en onderwerpen zijn behandeld, tenzij de raad oordeelt dat
- het met het oog op de orde van de vergadering tezamen met een ander geagendeerd voorstel of onderwerp dient te worden behandeld;
- het eerst dient te worden behandeld in een raadscommissie,
- of voor advies naar het college dient te worden gezonden (in het laatste geval bepaalt de raad in welke vergadering het voorstel opnieuw geagendeerd wordt);
- de raad kan voorwaarden stellen aan de indiening en behandeling van een voorstel, niet zijnde een voorstel voor een verordening.



Opstellen initiatiefvoorstel

Door de diversiteit aan mogelijke oogmerken van het initiatiefvoorstel en de variërende vorm van onderdelen, leent het zich niet voor toepassing van een eenvormig model. Bij het opstellen van een dergelijk voorstel kunnen de volgende drie stappen worden onderscheiden:

A. Wat moet er in het initiatiefvoorstel?

Mogelijke opties:

- a. het voeren van een discussie over een bepaald probleem in de raad (mogelijk ook met burgers en maatschappelijke organisaties)
 - meer op het proces gericht; oplossingen hoeven slechts in voorlopige zin te worden genoemd en kunnen de uitkomst van de discussie zijn; dergelijke oplossingen kunnen eventueel voorwerp van een vervolgvorstel zijn;
- b. uitgewerkte voorstellen voor inhoudelijke oplossingen, zoals:
 1. gemeentelijke regelgeving;
 2. feitelijk beleid (voor zover het raadsbevoegdheid betreft);
 3. een verzoek aan het college t.a.v. de uitoefening van zijn bevoegdheden (in goede afweging met alternatieven: motie, vragen);
 4. een combinatie van 1, 2 en 3.

B. Andere praktische voorbereidingen

Aandachtspunten:

- eventuele inschakeling assistentie (intern of extern);
- te volgen tactiek (wenselijkheid breed politiek draagvlak, of juist niet – profilering);
- tijdschema (voor formele procedure en externe communicatie);
- communicatie (persbericht, bericht op website, persconferentie).

C. Schrijven initiatiefvoorstel

Een initiatiefvoorstel bestaat in het algemeen uit

a. een ontwerp-besluit

Het ontwerp-besluit, dat de kern van het initiatiefvoorstel vormt, bevat zowel inhoudelijke als procedurele deelbesluiten. De inhoudelijke besluiten betreffen een of meer van de eerder bij A.b genoemde onderwerpen:

- regelgeving;
- feitelijk (raads)beleid;
- verzoeken aan het college.

De procedurele aspecten betreffen:

- de verdere tenuitvoerlegging van de besluiten (meestal opgedragen aan het college);
- de datum van inwerkingtreding van de besluiten;
- de eventuele evaluatie van de besluiten;
- de eventuele datum van buitenwerkingtreding van de besluiten (horizonbepaling).

De formulering van de bedoelde onderdelen moet nauwkeurig en duidelijk zijn, o.a. met het oog op de mogelijkheid tot amendement en de uitvoering van het besluit. De bedoelde eisen gelden in het bijzonder indien het initiatiefvoorstel gericht is op regelgeving: de vaststelling van een nieuwe verordening dan wel de wijziging of aanvulling van een bestaande verordening. Juist ook dan kan consultatie van de griffie en/of het inroepen van ondersteuning door de ambtelijke organisatie van belang zijn.

Een bijzonder aandachtspunt bij initiatiefvoorstellen kan de verwerking van de lasten in de begroting vormen. Ook hierbij is deskundige hulp vaak onontbeerlijk.

b. een toelichting

De toelichting is vormvrij. Bij een omvangrijker ontwerp-besluit kan naast een algemene toelichting een op afzonderlijke deelbesluiten gerichte, meer gedetailleerde (bijvoorbeeld artikelsgewijze) toelichting gewenst zijn. De toelichting moet de volgende vragen adequaat beantwoorden:

- waarom is terzake gemeentelijk beleid nodig?
- waarom is dit beleid nodig?
- waarom zijn de regels in het voorstel zo geformuleerd (hoe helpen ze het gewenste doel naderbij te brengen)?

c. een aanbiedingsbrief

Ontwerp-besluit en toelichting worden de raad met een aanbiedingsbrief aangeboden. Voor wat de inhoud van deze aanbiedingsbrief betreft kan doorgaans worden volstaan met:

- een korte aanduiding van het hoe en waarom van het voorstel;
- vermelding van enkele elementaire procedurele aspecten, in het bijzonder de data van behandeling door de raadscommissie(s) en de plenaire raad (in overleg met resp. de commissievoorzitter(s) en het presidium).

De aanbiedingsbrief wordt door de indiener(s) ondertekend.

Bron: "Initiatiefvoorstellen; wanneer en hoe?" (Vernieuwingsimpuls Dualisme en lokale democratie)



Op- en aanmerkingen en aanbevelingen Luchtvaartnota 2020-2050



Inhoudsopgave

Voorwoord	03
Op- en Aanmerkingen Luchtvaartnota 2020-2050	04
Aanbevelingen Stichting Freedom Of Mobility	27
Nawoord	



Inleiding

Luchtvaart was en is van grote waarde voor Nederland. KLM en Schiphol zijn een twee-eenheid. Schiphol is poort vanuit Nederland naar de wereld en KLM is naast harde infra ook een thuis en vlag die Nederland op de wereldkaart zet. Fokker maakt dan wel geen hele vliegtuigen meer van hoge kwaliteit, maar is wel toonaangevend in complexe materialen en levert vele componenten van civiele en militaire vliegtuigen. Fokker is toonaangevend in de maakindustrie en kan een belangrijke waarde leveren voor een verdere duurzame luchtvaart, maar ook voor bijvoorbeeld de spoorsector.

Was luchtvaart vroeger een elitaire sector, vandaag de dag is het een sector geworden in ons dagelijks leven. Dat betekent dat luchtvaartmaatschappijen en luchthavens naast een taak ook een verantwoordelijkheid hebben naar de burger. Er moet een balans zijn tussen economie en milieu.

Luchtvaart is een van de schakels in het mobiliteitsketen en elke vorm van mobiliteit heeft invloed op de andere. De luchtvaartnota kun je dan ook niet vanuit alleen de luchtvaart behandelen. Door andere vormen van mobiliteit niet alleen te benoemen en meer te betrekken bij de luchtvaart hebben de beleidsmakers de instrumenten in handen om veel meer te kunnen sturen. Dat kan al een heel ander verhaal geven dat de luchtvaartnota veel evenwichtiger maakt richting economie en milieu. De andere vormen van transport komen aan echter aan hun grenzen. Zowel op de weg als het spoor.

De NS verwacht op basis van het "Vervoerplan NS 2019" een groei tussen de 27% en 45%. Prorail geeft aan dat de spoorcapaciteit aan zijn grenzen komt. In toekomstbeeld OV 2040 worden actieplannen voorgesteld. Echter, daarin ontbreekt de bereikbaarheid naar de luchthavens.

In de huidige situatie zijn de schakels in het mobiliteitsnetwerk niet goed of ontbreken zelfs. De overheid rekent echter wel met de parameters van dit incomplete mechaniek waardoor de uitkomsten in principe dus altijd vertekend zijn. Verschillende instanties en personen geven dan ook een terechte kritische blik op die parameters en uitkomsten.

In dit document toetst Stichting Freedom Of Mobility de verbindingen die de huidige luchthavens maken met zowel de luchtlijnen als weg- en OV-verbindingen. Achterin dit document vindt u aanbevelingen waarmee het mechaniek van luchthavens, luchtlijnen, wegtransport en OV samen beter functioneren. De cijfers die er dan uit komen zijn dan veel beter uit te leggen naar alle belanghebbenden. En nog belangrijker, het vertrouwen terug krijgen. We hebben zinnen en alinea's uit de luchtvaartnota uitgelicht en geplaatst in een groen kader. Daaronder hebben we ons commentaar gegeven. Daarbij kunnen we ook verwijzen naar alinea's of zinnen uit de "Witboek transport 2050" (turquoise) of de nota "Advies van het adviescollege Stikstofproblematiek 15 januari 2020" (blauw).

Laat u inspireren en laten we met zijn allen gaan bouwen aan de toekomst vanuit een gezamenlijke visie.



3 Goed verbinden.

3.0 Nederland is ook in 2050 internationaal goed verbonden met de voor Nederland belangrijke plekken in de wereld. Zowel Schiphol luchthavens, spoor- en busverbindingen spelen daarin een rol.

Luchtvaart en overige mobiliteitsvormen zijn samen een eenheid. Invloed uitoefenen op het één heeft absoluut invloed op de andere mobiliteitsvormen. De vraag is welke keuzes er gemaakt gaan worden. Blijven luchthavens in Nederland parkeergarages of worden het multimodale OV knooppunten die goed bereikbaar zijn?

Belangrijke beslissingen

De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen.

Regio's in Nederland zijn te klein in inwoners aantallen om zelfstandig vanuit de regio een luchtvaartmaatschappij een stabiele vluchtoperatie aan te bieden. Ook reizigers buiten de regio gebruiken de lijn- en chartervluchten omdat deze een verbinding is die niet van Schiphol of andere luchthaven gaat en/of de vlucht op een bepaalde datum en/of tijd beschikbaar is en/of deze prijstechnisch de beste keuze is.

Door de regionale luchthaven als regionaal te benaderen mis je de kans om vanuit communicerende vaten samen te werken wat bijvoorbeeld handig is bij een uitwijk. Ook beperk je hiermee de kansen om vluchten beter te verdelen zodat lust en last beter verdeeld wordt.

3.2 Het verbindingsnetwerk dat luchtvaartmaatschappijen aanbieden vanaf Schiphol is groter dan je op basis van de thuismarkt mag verwachten.

De Kracht van Schiphol en KLM samen is dat ze op deze manier een Hub en Spoke knooppunt met de bijbehorende harde infrastructuur aanbieden die grote waarde heeft voor de Nederlandse economie. Deze manier door vele landen en luchtvaartmaatschappijen wordt nagedaan. Dubai met Emirates is daar een goed voorbeeld van. Turkije is met Turkisch Airlines en het net geopende Istanbul Havalimani Airport op dezelfde manier een netwerk aan het opbouwen.

Ook de regionale luchthavens dragen bij aan de internationale verbondenheid van Nederland. Aandeel is naar 11% gegaan in 2018.

Nog een reden waarom een regionale luchthaven niet slechts als zodanig bestempeld kan worden. Alle inwoners van Nederland en de grensstreken maken gebruik van ook de regionale luchthavens naast Schiphol.



3.2.1 Kenmerken luchtvracht.

Schiphol handelt 92% van de luchtvracht in Nederland. De overige 8% handelt Maastricht Aachen Airport af.

Een gegeven waar je gebruik van kan maken. Waar liggen de kansen om ook vracht met het achterland te bedienen? Blijf je alleen vasthouden aan vrachtauto's of gaan Schiphol en Maastricht-Aachen ook aangesloten op het Nederlandse goederenvervoer? Zeker met de CO2-opgaves zal de trein van meer waarde gaan worden. Schiphol zou via de HSL-Zuid, wat nu nog een HogeSnelheidsLijn, is goed verbonden kunnen worden met de Amsterdamse haven, Aalsmeer, de Kijfhoek en de Betuweroute. In de toekomst heeft een conventionele hogesnelheidstrein geen waarde meer omdat andere technieken in de harde geleide transport een veel beter product leveren. Lees de aanbevelingen van Stichting Freedom of Mobility achter



3.3.1 De luchtvaartindustrie

Vanwege de korte afstanden in Nederland en de uitstekende logistieke faciliteiten is Nederland vanuit internationaal perspectief één luchtvaartregio.

Niet alleen vanuit logistieke faciliteiten, maar de eigenschappen en toepassingen van een vliegtuig zelf zorgt dat je Nederland als één kleine luchtvaartregio moet zien.

3.3.2

Sommige plekken in Nederland worden bezocht door grote aantallen toeristen, wat overlast kan geven. De Rijksoverheid zet in op het aantrekken van toeristen met een hoge toegevoegde waarde. Het Nederlandse bureau voor Toerisme & Congressen stimuleert toeristen minder bekende plekken te bezoeken, en bekende plekken op rustige momenten.

De vraag is dus hoe je makkelijk en in korte tijd vanuit de Nederlandse luchthavens naar alle regio's kan reizen. Het huidige binnenlandse netwerk van wegen zou dit enigszins kunnen faciliteren, maar dat komt omdat luchthavens vooral vanuit landzijde vanuit de auto wordt benaderd. Echter dit sluit toch onvoldoende aan op de wensen van spreiding. Hier liggen kansen voor de spoorwegen en overig OV om spreiding in korte tijd en met gemak mogelijk te maken. Naast spreiding kan het spoor/OV ook een antwoord zijn op de Stikstofvraagstukken. Lees de aanbevelingen volgens Stichting Freedom of Mobility achter in dit document.

3.4.1

In Nederland moet de herziening van het luchtruim (gericht op meer capaciteit, een efficiëntere benutting en minder hinder) vanaf 2023 voor verbetering zorgen.

Capaciteit: Stichting Freedom of Mobilty vindt dat de bestaande Nederlandse luchthavens exclusief luchthaven Lelystad al voldoende capaciteit hebben. Je kunt niet onbeperkt doorgaan en er moeten keuzes gemaakt worden. Een lijndienst die naar bijvoorbeeld het Noorden gaat hoeft niet per definitie vanuit Zuid Nederland te vertrekken. Voorwaarde is wel dat de reizigers makkelijk naar Schiphol of naar de Noord gelegen luchthaven kunnen gaan om noordwaarts te gaan vliegen. Met de huidige infra van weg en (vooral) spoor/OV is dat erg moeilijk. Een efficiëntere benutting is een voorwaarde voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Dit kan alleen als alle bestaande luchthavens met elkaar gaan samenwerken en vanuit één regisseur bepaald wordt welke overige lijnvluchten naar welke richting gaan vliegen vanaf één van de luchthavens anders dan Schiphol. Schiphol is met KLM, moederbedrijf Air France KLM en Skyteam de aangewezen luchthaven voor vele lijnvluchten. En voor lijnvluchten door andere nationale luchtvaartmaatschappijen naar Nederland. Een betere verdeling moet ook zorgen voor minder hinder. Dat het inpassen van luchthaven Lelystad met de bijbehorende aan- en afvliegroutes (SID's en STARs) al conflicten geeft met de aan- en afvliegroutes van Schiphol, Eelde en Rotterdam The Hague Airport, met de toewijzing van luchtruim voor een bepaalde doelgroep dat het inpassen zeer moeizaam is wat ten koste gaat aan veiligheid en efficiëntie van het luchtruim.

3.4.2

Kleine elektrische vliegtuigen worden momenteel ontworpen en getest.

Elektrische vliegtuigen zullen hun energie aan de elektromotoren geven via batterijen. Het vliegtuig zal de gehele vlucht het zelfde gewicht dragen, Dit heeft invloed op de efficiëntie van het vliegtuig. Ten eerste zijn batterijen gewoon zwaar wat ten koste gaat van de payload. Omdat het vliegtuig veel zwaarder is moeten de constructie van vleugels en romp ook zwaarder uitgevoerd worden. Ook moet het landingsgestel veel meer krachten verwerken en zal dus zwaarder uitgevoerd moeten worden. Omdat een elektrisch vliegtuig veel zwaarder is en lucht alleen maar verplaatst wordt via een propeller heeft het dezelfde eigenschappen als een conventionele propellervliegtuig met zuigermotor zonder turbo. Dat heeft invloed op de vlieghoogte en kan het vliegtuig niet boven het weer vliegen. Ook zijn er vraagtekens bij de endurance van het vliegtuig. Is het mogelijk dat batterijen onder alle vliegcondities dezelfde energie in dezelfde tijd te kunnen leveren en te kunnen voldoen aan vliegen van A naar B met eventueel een uitwijk en dan nog energie over hebben voor de wettelijke 45 minuten?

Als er een elektrisch vliegtuig komt zit deze in het segment van de kleine luchtvaart en kleine drones. Natuurlijk moet men blijven ontwikkelen en testen, maar inzetten op een brandstof die als vervanger kan dienen van kerosine met minder schadelijke uitstoot lijkt me beter om in te zetten voor de grote luchtvaart waar een trein geen luchtroute kan vervangen.



Bedrijfsmodellen van luchtvaartmaatschappijen worden meer hybride. Sommige budgetmaatschappijen richten zich op transferreizigers en intercontinentale bestemmingen, terwijl dit voorheen vooral door netwerkmaatschappijen werd gedaan.

Een goede ontwikkeling waarbij netwerkmaatschappijen en budgetmaatschappijen elkaar kunnen versterken. Echter budgetmaatschappijen die aansluiting willen hebben op de netwerkmaatschappijen betalen wel een prijs die concurrerend is met de overige feedermaatschappijen die naar hub- en spoke luchthavens vliegen. Als een budgetmaatschappij echt goedkopere tickets wil aanbieden dan zullen de gebruik moeten maken van de overige Nederlandse luchthavens. Een voorwaarde is dan wel dat de overige luchthavens verbonden zijn met het Nederlandse achterland. Lees ook de aanbevelingen van Stichting Freedom of Mobility achter in dit document.

3.4.3 gevolgen schaarste voor netwerk Schiphol.

Door capaciteitsrestricties krijgen nieuwe luchtvaartmaatschappijen moeilijker voet aan de grond op Schiphol. Pas wanneer een maatschappij capaciteit op Schiphol vrijgeeft, ontstaat ruimte voor nieuwe maatschappijen en nieuwe routes. Bijvoorbeeld door vluchten te verplaatsen naar Lelystad Airport of, noodgedwongen, door een faillissement.

Ook als Lelystad Airport open gaat is er een beperkte capaciteit. Immers vluchten van Lelystad hebben invloed op de vluchten van Schiphol. De vraag is of je onbeperkt vluchten kan toevoegen of dat er moeten worden afgevraagd of een lijndienst of luchtvaartmaatschappij een toegevoegde waarde heeft voor het totale Nederlandse netwerk. Je moet dus kijken vanuit alle luchtlijnen van alle Nederlandse luchthavens samen. Ook moet er ruimte blijven voor charters en voor niet geplande vluchten van bijvoorbeeld een uitwijk.

3.4.4 Veranderend belang hub-and-spoke

Het hub-and-spoke-model op Schiphol zorgt voor directe verbindingen met een groot aantal (intercontinentale) bestemmingen. Veel meer dan op basis van de omvang van de Nederlandse markt kan worden verwacht. Ook nieuwe type vliegtuigen maken meer directe verbindingen mogelijk.

Vooraf de kleinere toestellen zoals de Boeing 737 en Airbus 320 hebben een veel groter bereik gekregen. Dat betekent ook dat in plaats van één vliegtuig meerdere kleinere vliegtuigen gevuld kunnen worden. De frequentie en daarmee de aantrekkelijkheid van een bepaalde route gaat daarmee omhoog. De vraag is ook of bepaalde directe lijnvluchten van bepaalde bestemmingen wel naar Schiphol moeten of dat één van overige luchthavens ook heel goed kan voldoen.

Naar verwachting van de onderzoekers van SEO blijft Air France-KLM voor de meeste langeafstand routes afhankelijk van transferpassagiers. Ook zal de maatschappij transfermarkten willen blijven bedienen waar hoge opbrengsten per passagier kunnen worden behaald.

Dat is de kracht van Schiphol en KLM. Deze twee bedrijven zijn een twee-eenheid die elkaar altijd versterken en ook nu nog navolging krijgt.

3.5 Nederland goed verbonden houden met de wereld

Op een aantal Nederlandse luchthavens komen er voorlopig niet of nauwelijks vluchten bij.

De vraag die gesteld moet worden is waarom er geen vluchten op de deze luchthavens bij komen. Een luchtvaartmaatschappij heeft goederen en reizigers nodig voor een gezonde bedrijfsvoering. Omdat vliegen niet een dagelijkse vorm van reizen is voor de individu en vele mensen überhaupt niet vliegen moet een luchthaven een groot achterland bedienen. De regio is te klein om aan deze eis te voldoen. Een Nederlandse luchthaven moet minimaal Nederland kunnen bedienen. Dat betekent dat men ook snel en gemakkelijk naar deze luchthaven moet kunnen reizen op ook de stille uren. Dit omdat vliegtuigen per dag zo efficiënt gebruikt moet kunnen worden. De auto voldoet hier aan, maar niet iedereen kan beschikken over een auto of heeft een autorijbewijs. Dit betekend dat er mensen achter gesteld worden. Een luchthaven is geen parkeergarage voor auto's, maar een OVknooppunt. Hier liggen kansen voor het OV en de landelijke spoorwegen. De luchthavens moeten aangesloten worden op het Nationale spoorwegnet. Als je een lijn zo ontwerpt dat alle vijf de luchthavens aangedaan worden kan een spoorlijn als een verbinding zorgen die als een communicerend vat werkt. Lees ook de aanbevelingen van Stichting Freedom of Mobility achter in dit document.

Schiphol kan op termijn, onder bepaalde voorwaarden, groeien.

Het doel moet niet zijn groei, maar het doel is dat Schiphol vluchten moet kunnen faciliteren voor lijnvluchten, charters, vracht en general aviation, als uitwijkvluchthaven en voor nood. Er moet een balans zijn tussen economie, wat nodig is voor regio, land en milieu.

De nieuwe beschikbare ruimte is een kostbaar goed, en de Rijksoverheid wil dat die zo zinvol mogelijk gebruikt wordt voor Nederland.

Nederland is een dichtbevolkt land en een luchthaven is met zijn luchtroutes en zijn omsluitende wegennet dominant aanwezig. Met de beschikbare ruimte moet dus verstandig omgegaan worden. Nederland heeft met de vijf luchthavens Schiphol, Eindhoven Airport, Rotterdam-The Hague Airport, Maastricht-Aachen airport en Eelde voldoende capaciteit. De vraag is hoe je deze luchthavens veel beter met elkaar kan laten samenwerken.

Het Rijk wil verder de bestaande infrastructuur voor het vervoer over de weg en het spoor beter benutten. Het vermindert de druk op de schaarse luchthavencapaciteit. Regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. Dit draagt bij aan de netwerkkwaliteit op de luchthavens.

Het snelwegennet heeft genoeg capaciteit om auto's te verwerken. Echter bij de toe- en afritten is er file vorming. Dit komt niet alleen door de hoeveelheid auto's, maar door trechtervorming naar de stad of regio en de manier waar mensen reageren op de vernauwing. Mensen communiceren voornamelijk met lichaam en ogen en kunnen zodoende anticiperen. Het koetswerk van een auto zorgt voor een blokkade waardoor er een communicatiefout ontstaat tussen de mensen die de auto's besturen. Verder speelt menselijk gedrag een rol die afhankelijk is van de toestand waar een individu in zit. Er zijn geschreven en ongeschreven regels die we met zijn allen op onze eigen manier interpreteren. De toe- en afritten hebben dus een beperkte capaciteit. Meer asfalt betekent eigenlijk dat je het probleem verschuift. De luchthavens zijn nu al aangesloten op het wegennet en ondanks dat is er geen verbinding met de vijf luchthavens waardoor ze niet kunnen en moeten samenwerken. Dit komt voornamelijk door de reistijd tussen de luchthavens die te lang is en op bepaalde uren is het bereik ook nog te onbetrouwbaar.

Het huidige spoorwegennet is gebouwd in een tijd dat luchtvaart nog niet bestond. Het huidige spoor wordt gebruikt voor reizigerstreinen (Hogesnelheidstrein, IC en stoptrein) goederen en werktreinen. Doordat de frequenties van het treinaanbod omhoog is gegaan en ze allemaal gebruik maken van dezelfde spoorinfra met de bijbehorende stations zijn er vele knelpunten ontstaan. Bij onderhoud of ongeval is er een totale infarct waar voor de reiziger niet direct een oplossing voor handen is.

Meer seinen en/of ERTMS (European Rail traffic management System) zijn middelen om de capaciteit op het spoor iets te verbeteren naast verdubbeling van bepaalde spoorge-deeltes. Knelpunten blijven bestaan waardoor de betrouwbaarheid van het huidige spoor onder druk blijft bestaan. Verder kunnen gemiddelde snelheden en frequenties niet omhoog en biedt geen kansen voor de bereikbaarheid van de luchthavens. Vasthouden aan de huidige infra zal de netwerkkwaliteit van de luchthavens niet verbeteren.

3.5.1 De internationale bereikbaarheid van Nederland is een optelsom van de beschikbare modaliteiten: door de lucht, via het spoor, over de weg en over het water. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli, 2019) adviseert daarom te inventariseren hoeveel en welke verbindingen nodig zijn om onze internationale bereikbaarheid te waarborgen. De opvang en kwaliteit van de benodigde luchtvaartnetwerk van Nederland, dat wil zeggen van Schiphol en de regionale luchthavens samen, moet daarvan een afgeleide zijn volgens de raad. Het kabinet neemt dit idee over.

Om goed te kunnen inventariseren zijn wel voorwaardes van toepassing. Elk vervoersmiddel moet wel op de juiste manier gebruikt worden. Verder moeten de luchthavens beter met elkaar verbonden worden. De regionale luchthaven voor alleen de regio is dan ook niet meer van toepassing.

De vijf luchthavens moeten aansluiten op het nationale spoorwegnet. Ook moet de regionale bereikbaarheid via OV veel beter.

Om een trein te kunnen te verantwoorden kun je een trein niet één op één vergelijken met een vliegtuig. Treinen zijn een vervoersmiddelen voor massatransport en komen door regio's en zelfs in de stad om reizigers te kunnen bedienen. De spoorinfra kan alleen door nationale overheden betaald worden. Het spoorsysteem moet dan ook goed gebruikt worden. Beprijzing mechanieken en/of reserveringen zijn een hindernis om de trein eenvoudig te gebruiken en zijn dan ook niet wenselijk. De spoorinfra wordt door IC en stoptreinen gebruikt op reizigers te vervoeren en door goederentreinen voor het vervoer van goederen. Reizigers treinen hebben een nutstaak om Nederland dagelijks draaiende de houden. Een internationale trein heeft niet deze nutstaak maar gebruikt wel de spoorinfra en daarmee de capaciteit. Een internationale trein zal tussen het hoge frequente binnenlandse treindienst geplaatst moeten worden wat tot conflicten voor de binnenlandse treindienst kan leiden.

Een vliegtuig heeft geen dure infra nodig. De lucht is gratis en een vliegtuig navigeert met satelliet navigatie en/of radiobakens. De start- en landingsbaan en de bijbehorende taxibanen en platforms zijn ook de kosten niet. Het aantal reizigers dat geruik maakt van een luchtlijn zijn met een aantal vliegtuigen van het type Boeing 737 of Airbus 320 makkelijk te vervoeren en te weinig voor een hogesnelheidstrein met de bijbehorende infra. Reserveren is noodzakelijk in verband met payload en weight and balance en dat mensen moeten zitten.

Wil men een luchtlijn vervangen door een trein dan moet deze trein de snelheid hebben om in reistijd van begin tot eindpunt gelijk of beter zijn dan een vliegtuig.

Moet de spoorinfra zo gemaakt zijn dat men ook de trein voor dagelijks gebruik gebruiken zonder reservering en dat de reiziger het kan gebruiken voor alle bestemmingen op de tussen gelegen stations.

Dat de luchthavens door de trein aangedaan kunnen worden.

Dat luchtreizigers makkelijk kunnen overstappen naar trein of vliegtuig.

Dat bagage en/of goederen makkelijk overgezet kan worden.

Dat tickets van het vliegtuig ook gebruikt kunnen worden voor de treinreis.

Dat de luchtreiziger ook al op de treinstations kan inchecken.

Een hogesnelheidstrein kan niet voldoen aan de eis dat ook de tussengelegen stations aangedaan worden in Nederland. Een conventionele IC kan niet het reistijd verschil maken dat kan concurreren met het vliegtuig.

Hoe het wel kan leest u in de aanbevelingen van Stichting Freedom of Mobilty achter in dit document.

3.5.3 Versteving van het netwerkkwaliteit

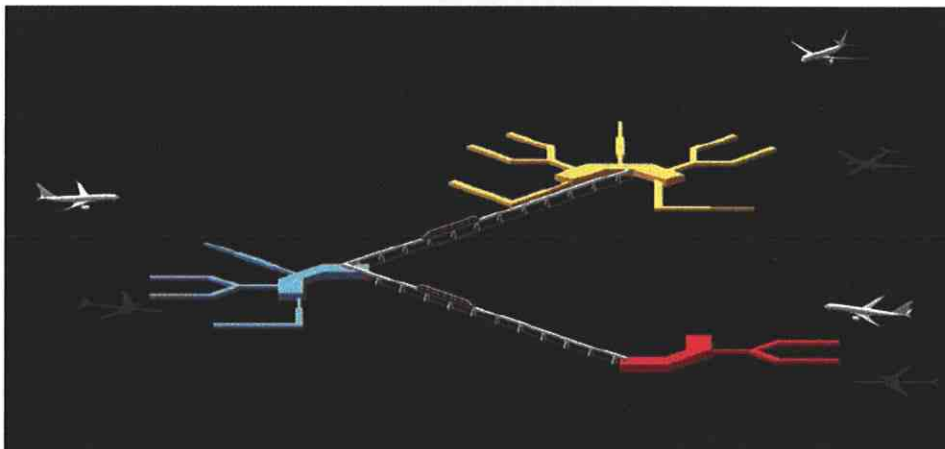
De Rijksoverheid kan direct invloed uitoefenen op het netwerkkwaliteit door het luchtvaartpolitieke beleid. Bijvoorbeeld door het verlenen van routevergunningen. Meer indirect doet het Rijk dit door de opening van Lelystad airport., in combinatie met de introductie van een verkeerverdelingsregel en het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van luchthavens.

De landzijdige bereikbaarheid moet vooral komen van nieuwe OV lijnen op regionaal-, nationaal en zelfs internationaal vervoer. Er is een grote rol weggelegd voor de OV-autoriteiten en de spoorwegen in Nederland. Door vooral te investeren in het OV voldoet men ook aan de adviezen die in het rapport Advies Luchtvaartsector staan.

"Beïnvloeding van emissies van en naarde luchthavens voor woon- /werkverkeer, passagiers en vracht.

Het Adviescollege ziet goede mogelijkheden om door het beperken van emissies van de vervoersbewegingen van en naar de luchthaven een bijdrage te leveren aan het verminderen van de NOx-emissies die samenhangen met het ontwikkelen van luchthavens. Schiphol geeft aan dat wegverkeer van en naar de luchthaven 30% van de emissies bedraagt.

Het ontmoedigen van autoverkeer van en naar de luchthavens vraagt om een aanpak op (minimaal) nationaal niveau, omdat anders slechts sprake kan zijn van verplaatsingen van emissies (als passagiers ervoor te kiezen naar een andere luchthaven te rijden)."



3.5.4 Verbondenheid regionale luchthavens.

De Rijksoverheid vindt dat de regionale luchthavens (waarvoor ICAO bevoegd gezag is) zich moeten ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens liggen in de omliggende regio.

De regio kan en moet zeker profiteren van een luchthaven. Echter, de regio is in Nederland te klein en luchtvaart te groot voor de regio. Door vast te houden aan de regiofunctie laat men nationaal kansen liggen om efficiëntie-, veiligheids- en milieuvraagstukken aan te pakken. De vier regionale luchthavens moeten ook als overloopluchthaven dienen. Daarbij moeten de regionale luchthavens wel voldoen aan dezelfde faciliteiten die Schiphol te bieden heeft. Dit kan alleen als de vier luchthavens met elkaar en Schiphol verbonden worden zodat de luchthavens elkaar in hun rol kunnen versterken.

Lelystad Airport heeft dan wel een terminal, maar heeft niet alle voorzieningen en faciliteiten voor de landzijdige bereikbaarheid zoals Schiphol die wel heeft. Het heeft geen spoorverbindingen met een groot achterland en de dienstregeling van bus en trein zijn niet aangesloten op de dienstregeling van de eerste en laatste vliegtuigen. Het gemis van een aansluiting op het nationale spoorwegnet zorgt ook dat de luchthaven geen groot achterland kan bedienen in een bepaalde tijd. Alleen maar inzetten op de bereikbaarheid per auto zorgt ook niet voor een groot achterland in tijd. En je beperkt mensen die geen gebruik kunnen maken of beschikking hebben van een auto. Een luchthaven is een openbare multimodaal knooppunt waar iedereen gebruik van moet kunnen maken.

Andere redenen waarom Lelystad niet van toegevoegde waarde is, maar een inefficiënt blok in de schaarse ruimte is waar de veiligheid aan de grenzen komt 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.
- De ligging van Natuurgebied Oostvaardersplassen is ongunstig. Het trekt veel vogels aan voor voedsel en rust. Tevens liggen de Oostvaardersplassen en vliegveld Lelystad op de routes van trekvogels.
- Hierdoor is de kans op vogel aanvaringen is vrij hoog.
- 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 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.
- Molens die nu in de polder staan zijn een grote hindernis vanwege hun hoogte.
- Molens hebben een generator die een elektrisch veld opwekt. Dit veld werkt verstorend voor navigatie apparatuur.
- Dronten en Almere liggen in de aanvliegroutes.

De overige vier luchthavens hebben dit ook niet, maar aan airsite is daar wel alles op orde en aan landzijde zitten ze in een geografische positie dat ze wel op termijn aangesloten kunnen worden op het nationale spoorwegnet. Het spoorwegnet moet toch op de schop om te voldoen aan de eisen van deze tijd in waardes van frequenties, hogere gemiddelde snelheden, betrouwbaarheid en 24/7 beschikbaar zijn voor de reiziger.

3.6. Grondvervoer als alternatief voor korte vluchten.

Door alternatieve vervoersmiddelen voor de korte afstand aantrekkelijk te maken, wil het Rijk ruimte maken voor langeafstandsvluchten op Schiphol.

Alternatieve vervoersmiddelen gebruiken voor korte vluchten is een optie die zeker mogelijk is, maar wel onder voorwaarden. Een trein en bus hebben in de mobiliteit dezelfde functie, namelijk vervoer van mensen en/of goederen. Alleen in het totaal aanbod van vervoersmiddelen kun je vliegtuigen, treinen en bussen niet als hetzelfde benaderen en behandelen. Elke vorm van vervoer heeft zijn voor-/en nadelen en elke vorm heeft zijn beste toepassing. Een trein is een massavervoersmiddel die infra heeft die alleen door treinvuortuigen gebruikt kan worden. Infra die alleen door de belastingbetaler betaald kan worden. De trein heeft dan ook een maatschappelijke taak en mensen kunnen het dagelijks gebruiken. Reserveren en prijsmechanismes hebben een remmende werking op het gebruik wat voor een trein niet wenselijk is. Daarbij hebben internationale treinreizen geen taak, maar is het een niche. Omdat een internationale trein of hogesnelheidstrein ook deels gebruik maakt van de binnenlandse spoorinfra kunnen of zorgen deze treinen voor hinder. Nachttreinen rijden in de nachtelijke uren wanneer er weinig tot geen treinverkeer is, maar wel onderhoud gepleegd wordt. Omrijden zal onvermijdelijk zijn, maar de reistijd van een nachttrein moet weer niet te kort zijn in verband met de nachtrust.

Een vliegtuig heeft geen massa mensen nodig voor een vluchtlijn. De frequenties op een vluchtlijn kunnen variëren van enkele vluchten per dag tot één vlucht in de week.

Reserveren is noodzakelijk in verband met weight and balance en stoelbezetting. De infra is beperkt tot satellieten, radiobakens en een stuk asfalt en een stuk grond wat niet gebruikt kan worden in verband met lawaaicontouren van klimmende en naderende vliegtuigen.

De bus kan gebruik maken van de infra die ook gebruikt kan worden voor personen- en vrachtverkeer. Alleen de bus heeft voor internationale reizen een hele andere comfortwaarde en zijn de snelheden van dien aard dat de reistijd vele uren zijn.

Ongeveer 70% van de vluchten vanaf Schiphol heeft een Europese bestemming. De trein kan volgens onderzoek van het KIM (2018b) in 2030 tussen 1,9 en 3,7 miljoen vliegreizen vervangen op de belangrijkste bestemmingen tot 800km vanaf Schiphol. Dan moet de reistijd, frequentie, prijs en comfort wel verbeteren.

Het huidige nationale en internationale spoorwegnet kan hier niet voor zorgen. Een conventionele hogesnelheidstrein kan reistijden iets verbeteren, maar zijn eigenschappen maken het nog geen vervanger voor het vliegtuig. Hoe het wel kan leest u in de aanbevelingen van Stichting Freedom of Mobility achter in dit document.

London springt er uit wat betreft het aantal vliegreizen per jaar. De snelle trein naar London kan een groot aantal vliegreizen vervangen door de reistijd aanzienlijk te verkorten en meer vertrek mogelijkheden te bieden.

De vraag is hoeveel mensen ook daadwerkelijk de eindbestemming London hebben. Ook London Heathrow is een Hub. Ook British Airways is een netwerkmaatschappij die graag zijn vliegtuigen vult voor de lange afstanden. Kan de huidige hogesnelheidstrein deze functie vervullen? Veel zaken reizen gaan naar London City. Deze reizigers zijn niet twee uur van te voren op Schiphol. Deze reizigers zijn al ingecheckt en gaan direct naar de gate waar het vliegtuig staat. Met een Privium abonnement kan de reizigers in zeer korte tijd langs de grenscontrole en security check. In reistijd kan de hogesnelheidstrein niet concurreren met het vliegtuig. De Eurostar hogesnelheidstrein rijdt Schiphol voorbij en kan dus geen overstappende reizigers meenemen en stopt ook niet op London Heathrow om daar de vliegtuigen te vullen.

Het terughalen van de nachttrein naar Nederland draagt ook bij aan het stimuleren van grondvervoer als alternatief voor luchtvaart.

Voor een deel van de reizigers kan de nachttrein een uitkomst zijn. De nachttrein is echter geen alternatief voor het vliegtuig als we ook kijken naar de belangen van een luchtvaartmaatschappij.



Het actieplan Air/Rail is onder meer gericht op het beter benutten van de bestaande spoorinfrastructuur.

Elk land heeft spoorinfra die gebruikt wordt door treinmaatschappijen met een eigen dienstregeling. De infra wordt in elk land anders gebruikt en in sommige landen laat de dienstregeling nog voldoende treinen toe. In Nederland zit de capaciteit van het spoor al tegen grenzen aan en kunnen hogesnelheidstreinen of internationale treinen niet zomaar meer ingepast worden zonder aanpassingen in de infra.

Investeren in nieuwe infra betekent ook kansen creëren voor de spoor- en luchtvaartsector, alsmede voor de maakindustrie in Nederland.

Treinen met een lineaire elektromotor zijn klaar om op grote schaal in gezet te worden en kunnen binnen Nederland zowel de spoorsector als de luchtvaartsector sterk verbeteren. Daarbij kan het in korte tijd meer steden aan doen en kan de reiziger er ook zonder reservering dagelijks gebruik van maken.

Elk land heeft spoorinfra die gebruikt worden door treinmaatschappijen met een eigen dienstregeling. De infra wordt in elk land anders gebruikt en in sommige landen laat de dienstregeling nog voldoende treinen toe. In Nederland zit de capaciteit van het spoor al tegen grenzen aan en kunnen hogesnelheidstreinen of internationale treinen niet zomaar meer ingepast worden zonder aanpassingen in de infra. Investeren in nieuwe infra betekend ook kansen creëren voor de spoor- en luchtvaartsector, maar ook de maakindustrie in Nederland. Treinen met een lineaire elektromotor zijn klaar om op grote schaal ingezet te worden en kunnen binnen Nederland zowel de spoorsector als de luchtvaartsector sterk verbeteren. Daarbij kan het in korte tijd meer steden aan doen en kan de reiziger er zonder reservering dagelijks gebruik van maken.

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur spelen de infrastructuurkosten door de overheid en de externe kosten mee in de overweging.

De vraag is welke vorm van geleidetransport zowel in reistijd kan concurreren met het vliegtuig of zelfs een lijnvlucht kan overnemen, maar ook voor dagelijks gebruik gebruikt kan worden voor de binnenlandse reiziger die ook kan opstappen en een bestemming heeft op een van de tussen gelegen stations. Alleen dan kun je dure infra met belastinggeld financieren en verantwoorden naar de belastingbetaler.

Een conventionele hogesnelheidstrein heeft eigen infra nodig en moet vele steden, en daarmee potentiële reizigers, voorbijrijden. Daarbij zal de hogesnelheidstrein zich bij de stations vermengen met overig treinverkeer, waarbij het de treinpaden van binnenlandse treinen moet bezetten.

Een elektrische trein met een lineaire elektromotor (Maglev) is wel in staat om in reistijd te concurreren met het vliegtuig en zelfs een lijnvlucht over te nemen. Bovendien kan een Maglev ook nog de tussengelegen stations aandoen zonder reistijdverlies, zodat er meer mensen gebruik van kunnen maken.

Voorbeeld:

*Schiphol – Centrum Berlijn kan in 2h40m inclusief 15 halteringen in de vijftien tussengelegen steden.

*Schiphol – Centrum Hamburg kan in 2h 00 inclusief 12 halteringen

*Schiphol – Centrum Frankfurt kan in 1h11 inclusief 5 halteringen

*Schiphol – Centrum Brussel kan in 1h10 inclusief 11 halteringen. De Thalys doet het in 1h40 inclusief

*op basis van de rij karakteristieken van de TransrapidSMT die in Shanghai leviteert tussen Longyang Road en Pudong International Airport.

5 Duurzame luchtvaart.

5.2.3 Aanvullende maatregelen

Nederland wil in 2030 horen bij de internationale koplopers op het gebied van hybride elektrisch vliegen. De Nederlandse kennisinfrastructuur en maakindustrie kunnen zo bijdragen aan de nieuwe vliegtuigconcepten met verbeterde aerodynamische eigenschappen, materialen, componenten, aandrijflijnen en energieopslag.

De luchtvaart is een sector die van nature constant bezig is met het vernieuwen en verbeteren van vliegtuigen en toebehoren. De sector heeft immers baat bij elke gram dat het minder hoeft mee te nemen aan vliegtuiggewicht wat ten koste gaat van de payload. Ook heeft het baat bij elke vorm van brandstof die per gewicht meer energie kan geven. De sector heeft er ook direct baat bij als het vliegtuig minder geluid of fijnstof genereert.

Als er elektrische of hybride vliegtuigen komen dan zal het door hun eigenschappen in de kleine luchtvaart zijn. Ook dat is een industrie waar kennis en kunde is te halen. Echter, Nederland zou ook moeten inzetten op brandstoffen die kerosine op eigenschappen sterk kan verbeteren. Waar Nederland een hele grote rol kan spelen is ook de spoorwegen. Maglev treinen horen net als vliegtuigen zeer licht te zijn om zo min mogelijk energie te eisen.

Ook de bouw van infra vereist kennis en innovatie. Daar kan de Nederlandse maak- en bouwindustrie een koppositie pakken. Nu is China leidend aan het worden.

Het Witboek Transport 2050 zegt hier ook over:

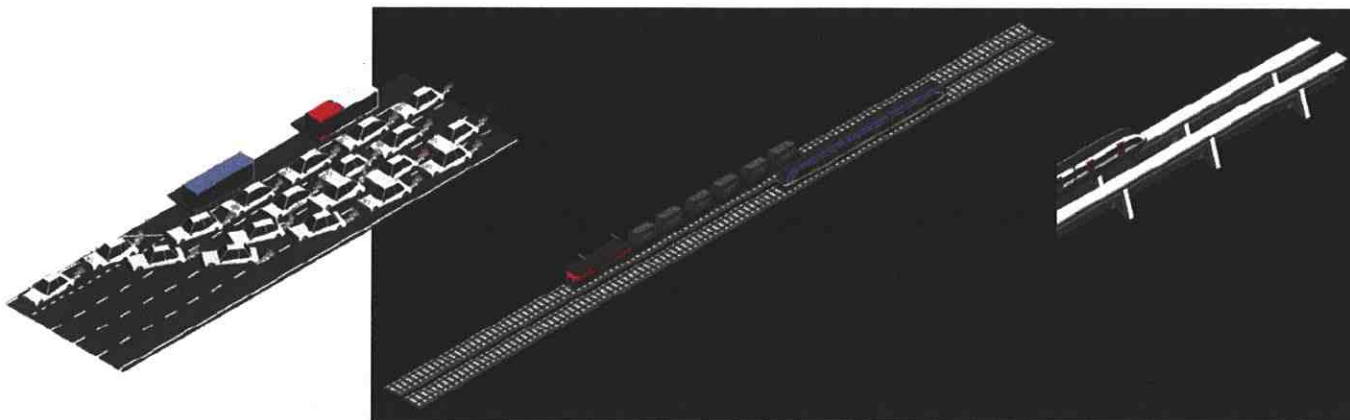
Nieuwe voertuig- en verkeersbeheertechnologieën zijn essentieel om de uitstoot in de EU en de rest van de wereld terug te dringen. De race naar duurzame mobiliteit wordt op wereldschaal gelopen. Uitstel en een te voorzichtige invoering van nieuwe technologieën kan een onomkeerbare terugval van de Europese vervoersindustrie teweegbrengen.

Talrijke Europese bedrijven zijn wereldleider op het gebied van infrastructuur, logistiek, verkeersbeheersystemen en de bouw van vervoersuitrusting, maar nu andere regio's in de wereld enorme programma's opzetten om hun vervoer te moderniseren en te investeren in infrastructuur, is het essentieel dat het Europees vervoer zich blijft ontwikkelen en investeert om zijn concurrentiepositie te handhaven.

6 Capaciteit en capaciteitsverdeling.

6.0 Van ongeclausuleerde groei van de luchtvaart kan niet langer sprake zijn. De Rijks-overheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden voor groei vanuit publieke belangen.

Het is belangrijk dat er regie gevoerd gaat worden. Regie kan je alleen voeren als er kennis en visie is. Niet alleen van luchtvaart, maar alle disciplines van mobiliteit zijn noodzakelijk om een evenwichtig te kunnen sturen. Groei moet niet het doel zijn, vluchten faciliteren is dat wel, maar daar zitten wel voorwaarden aan of het een verbetering is voor KLM, de Nederlandse economie waaronder de vrijetijdsindustrie, diensten- en handelsindustrie en bereikbaarheid met een evenwicht naar het milieu.



Om ervoor te zorgen dat Nederland internationaal bereikbaar blijft, zijn investeringen nodig in de luchthavens en het wegen- en spoornet.

Investeren in spoor is belangrijker dan investeren in wegen. Bredere snelwegen zullen capaciteitsproblemen bij de toe- en afritten niet verbeteren. Daarbij worden files bij de vernauwingen niet alleen veroorzaakt door de hoeveelheid auto's, maar vooral door gedrag, communicatie en interpretatie van geschreven en ongeschreven regels. Spoor is een vorm van geleide transport kun je gedrag, miscommunicatie en ongeschreven regels veel makkelijker elimineren en is spoor een beste vervoerssysteem voor massa transport. Dat geldt voor mensen en/ of goederen. Met spoor kun je reistijden tussen de grote steden en luchthavens veel kleiner maken. Meer nog dan met de auto. Elke vorm van geleide transport heeft zijn beste toepassing. Rail-wiel kun je het beste toepassen voor urbane metro's, stop-trein en goederentreinen. Rail-wiel kan ook toegepast worden voor hogesnelheden, maar kent wel grenzen en vereist veel aandacht. Veel beter is om maglev techniek toe te passen voor IC treinen tussen de luchthavens, grote steden en provinciehoofdsteden. Met maglev-techniek kun je reistijden met een factor twee tot vijf verminderen en zijn operationele kosten veel lager dan conventionele treinen. Ook heeft het weer minder invloed op de operatie.

Door herindeling kan het luchtruim efficiënter worden voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en kleine luchtvaart.

Het Nederlandse luchtruim is zeer goed gevuld voor de verschillende toepassingen. Een CTR bijplaatsen ten behoeve van luchthaven Lelystad is de grenzen verder opzoeken. Luchtruim bijplaatsen gaat in Nederland altijd ten koste van ander luchtruim. Daarbij worden luchtkaarten ook onduidelijker en komt de veiligheid in het geding. In de schaarse ruimte een luchtruim bijplaatsen heeft ook invloed op de bestaande Standaard Instrument Departure-routes en standaard Arrival-routes van de overige luchthavens. Ook op grondniveau zijn er meer beperkingen betreffende hoogbouw en natuur.

Er is meer regie op de inzet van regionale luchthavens, zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden op een manier die aansluit bij de behoefte vanuit de regio.

Regie is een vereiste om luchthavens samen te laten werken. Niet alleen de luchthavens moeten samenwerken, maar ook de spoorwegen waaronder NS en ProRail moeten er bij betrokken worden om als eenheid te kunnen functioneren. De vijf bestaande luchthavens moeten ook onderling verbonden gaan worden. Stichting Freedom of Mobility stelt dan ook de Luchthavenlijn voor. Hierover leest u meer in de aanbevelingen achter in dit document.

Belangrijke beslissingen

1. Het Rijk werkt (in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, ruimte en Transport, MIRT) met Schiphol, de spoorsector en decentrale overheden aan een investeringsstrategie voor de lucht- en landzijdige infrastructuur van de luchthaven op de lange

Dat betekent niet alleen samenwerken, maar vooral een gezamenlijke visie hebben die vanuit één regisseur verder uitgewerkt wordt. Ook moet men niet uitgaan van de gelden die men nu beschikbaar heeft, maar vooral eerst kijken naar het totale netwerk en vanuit daar stapje voor stapje investeren. Dus nooit vanuit project basis kijken.

2 Er komt voorlopig geen aanvullend onderzoek naar een luchthaven in zee. Het Rijk stelt randvoorwaarden waar eerst voldaan aan moet worden.

Nederland heeft met vijf luchthavens meer dan voldoende capaciteit. Alleen ze moeten wel meer met elkaar samenwerken. Dit kan alleen als ze ook direct met elkaar verbonden zijn. Wat wel een aandachtspunt is dat regio's, provincies en steden niet gaan bouwen op plekken waar overlast van vliegtuigen (te verwachten) is. Of regio's moeten bewoners tijdig informeren.

3 Het huidige banenstelsel van Schiphol wordt optimaal benut.

Het banenstelsel is teveel uitgestrekt. De Polderbaan ligt te ver van de terminal en vliegtuigen moet tussen de 20 en 30 minuten taxiën met een motorvermogen wat een zeer slecht rendement heeft. Dit heeft dan gevolgen voor geluidsoverlast en uitstoot van fijn- en stikstof. Een taxibot kan een oplossing zijn, maar ook hier geldt dat een taxibot energie gebruikt waarbij afgevraagd kan worden of de luchthaven niet beter ingedeeld kan worden. De afdruk van Schiphol is met zijn zes banen ook zeer ruim en beperkt de schaarse grondgebruik. Door de overige vier luchthavens met elkaar en Schiphol te verbinden zorgt men dat de luchthavens veel beter benut kunnen worden en Schiphol zelfs kleiner kan worden.

6.2 Brede investeringsstrategie Schiphol

Aanvullende investeringen zijn nodig vanwege de toenemende vraag naar luchtvaart en op Schiphol bereikbaar te houden via het spoor en over de weg. Schiphol is daarbij verantwoordelijk voor voldoende terminalcapaciteit, de overheden voor de landzijdige ontsluiting, en de OV-sector voor goede en betrouwbare vervoersverbindingen. De strategie richt zich op drie onderdelen, waarbij elke partij zijn eigen verantwoordelijkheden heeft.

Alle partijen hebben een verantwoordelijkheid, maar er moet wel vanuit één visie gebouwd en uitgevoerd worden. Er is dus een instantie nodig die de eindverantwoording heeft. Een regisseur met kennis van zaken van de verschillende disciplines.



6.2.1 Ontsluiting multimodale knoop

De reizigersgroei heeft ook invloed op de bereikbaarheid van Schiphol. Het verbeteren van de aansluiting tussen internationaal spoor en luchtvaart vraagt om aanvullende maatregelen in het station Schiphol en het verdere spoornetwerk. Nieuw of aangepast station Schiphol.

Nieuw of aangepast station Schiphol. Het huidige spoorstation en het bovenliggende busstation moeten zo gemaakt worden dat ook nieuwe modaliteiten zoals een maglevtrein en urbane metro's kunnen aansluiten. Men moet makkelijk en in korte tijd en weinig loopafstand tot de verschillende modaliteiten komen.

Doorgetrokken Noord-Zuidlijn. De Metropool regio Amsterdam had met de Amstelveense sneltram een mooie kans om de Noord-Zuidlijn via Westwijk door te trekken naar Schiphol Oost, P40 en Schiphol Centrum. Helaas is deze lijn gedegradeerd van sneltram naar stadstram in de richting Uithoorn. Een metrolijn aanleggen langs een snelweg is misschien goedkoop, maar daar rijdt al een conventionele stoptrein.

Een urbane metro hoort buitengebieden, stadsdelen en stadscentra met elkaar te verbinden van OV knooppunt naar OV knooppunt en niet voorbij te rijden.

Aanvullende capaciteit spoor. Het huidige spoor zit aan zijn capaciteit. Daarbij is het huidige spoor een compromis voor stop- en IC treinen. Stoptreinen moeten de tussengelegen stations aandoen waar de IC alleen de grote steden en knooppunten moet aan doen. IC en stoptreinen hinderen elkaar als gemiddelde snelheden van de IC omhoog gaan en/ of frequenties verhoogt worden. Bij een calamiteit of onderhoud is er een totale verstoring wat uiteindelijk met bussen opgelost moet worden. De kwaliteit gaat dan in comfort en reistijd enorm achteruit. De dienstregeling is met huidige spoor complex en redelijk betrouwbaar. Stichting Freedom of Mobility stelt voor om spoor het te ontvlechten. Het conventionele huidige spoor is er voor de InterRegio stoptrein en goederentreinen en de IC gaat via een geheel nieuw netwerk verzorgd door een magneettrein. Beide soorten treinen gaan over zelfvoorzienende eigen corridors. Alleen zo kan de Interregionale stoptrein en de IC elkaar versterken. Kan de frequentie van treinvoytuigen ophoog en de reistijd tussen de IC station met een factor twee tot vijf omlaag. Bij een verstoring is er geen infarct en heeft de reiziger direct een alternatief.

Doordat je voor de IC een geheel nieuw netwerk gaat aanleggen zijn er kansen om de luchthavens met elkaar te verbinden en zijn er kansen voor de Nederlandse maak- en bouwindustrie. Deze kunnen weer leidend zijn voor de industrie in Europa.

De magneettrein op basis van de Transrapid 09 gaat in de visie van stichting Freedom of Mobility de conventionele IC vervangen. Omdat de reistijden ook richting het eindstation beter is dan van de hogesnelheidstrein gaat de magneettrein ook de hogesnelheidstrein vervangen. De Thalys, Eurostar en ICE hebben voor Nederland geen waarde meer.

De HSL Zuid kan een waarde hebben voor goederen treinen. De HSL Zuid verbindt dan de Amsterdamse haven, Schiphol, De Aalsmeerse bloemenveiling met de Rotterdamse haven, De Kijfhoek en de Betuweroute.

6.2.3 Banenstelsel Schiphol en ruimtelijke reservering parallelle Kaagbaan.

Het banenstelsel is teveel uitgestrekt. De Polderbaan ligt te ver van de terminal en vliegtuigen moet tussen de 20 en 30 minuten taxiën met een motorvermogen wat een zeer slecht rendement heeft. Dit heeft dan gevolgen voor geluidsoverlast en uitstoot van fijnstof en stikstof.

Een taxibot kan een oplossing zijn, maar ook hier geldt dat een taxibot energie gebruikt waarbij afgevraagd kan worden of de luchthaven niet beter ingedeeld kan worden. De afdruk van Schiphol is met zijn zes banen ook zeer ruim en beperkt het schaarse grondgebruik. Door de overige vier luchthavens met elkaar en Schiphol te verbinden zorgt men dat de luchthavens veel beter benut kunnen worden en Schiphol zelfs kleiner kan worden. Een parallelle Kaagbaan zorgt ook weer voor een grotere footprint van Schiphol en de bijbehorende SID's en STAR's komen weer in conflict met andere SID's en STAR's van andere banen en/ of andere luchthavens. En het luchtruim is al schaars in Nederland waardoor er ook meer conflicten kunnen ontstaan.

6.4 Functie van regionale luchthavens en hun onderlinge samenhang

Reizigers, zo blijkt uit onderzoek (KiM, 2018a), vertrekken graag van een luchthaven die dichtbij ligt. Regionale luchthavens zijn, met uitzondering van Lelystad Airport die als overloopluchthaven fungeert, daarmee belangrijk voor de bereikbaarheid van regio's. regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen in lijn met de regio's waarin ze liggen.

Lelystad Airport heeft dan wel een terminal, maar heeft niet alle voorzieningen en faciliteiten voor de landzijdige bereikbaarheid zoals Schiphol die wel heeft. Het heeft geen spoorverbindingen met een groot achterland en de dienstregeling van bus en trein zijn niet aangesloten op de dienstregeling van de eerste en laatste vliegtuigen. Het gemis van een aansluiting op het nationale spoorwegnet zorgt ook dat de luchthaven geen groot achterland kan bedienen in een bepaalde tijd. Alleen maar inzetten op de bereikbaarheid per auto zorgt ook niet voor een groot achterland in tijd. En je beperkt mensen die geen gebruik kunnen maken of beschikking hebben van een auto. Een luchthaven is een openbare multimodaal knooppunt waar iedereen gebruik van moet kunnen maken.

Juist de overige vier luchthavens kunnen ook als overloop dienen voor Schiphol mits luchthavens met elkaar zijn aangesloten en alle gelijkwaardig benaderd worden vanuit een nationaal perspectief. Door de luchthavens met elkaar te verbinden kunnen worden de luchthavens en de bijbehorende luchtruim veel efficiënter ingericht. De luchtreiziger kan 24/7 makkelijk naar elke luchthaven toe vanuit elke regio.

Betrokkenheid van regionale overheden en belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar.

We adviseren als Stichting Freedom of Mobility dat er een instantie komt die vanuit visie de regie neemt. Deze instantie heeft het totale overzicht. De lokale overheden hebben inzicht in de lokale situatie en moeten advies geven over de wensen die zij hebben.

De regionale luchthavens willen samen met Schiphol intensiever samenwerken en pleiten voor een systeem benadering. Het Rijk is voorstander daarvan en wil hierin meer regie in voeren op samenwerking en kennisdeling. Met een systeem benadering kunnen de luchthavens de beschikbare capaciteit optimaal benutten. Daarbij moet aandacht zijn voor elkaars kansen en specialismen.

Een systeem benadering is een eis. Hoe het kan leest u in de aanbevelingen van Stichting Freedom of Mobility achter in dit document.

Het Rijk wil geen luchthavensysteem waarbij twee of meer luchthavens de luchtverbindingen van eenzelfde stad of agglomeratie verzorgen.

Hoe het wel kan leest u in de aanbevelingen van Stichting Freedom of Mobility achter in dit document.

Het Rijk vindt het ook niet wenselijk of nodig om regionale luchthavens in één holding samen te brengen.

Wil je samenwerken en zorgen dat alles op elkaar aansluit, dan is er een instantie nodig die een totaal overzicht heeft.

Duurzaamheid

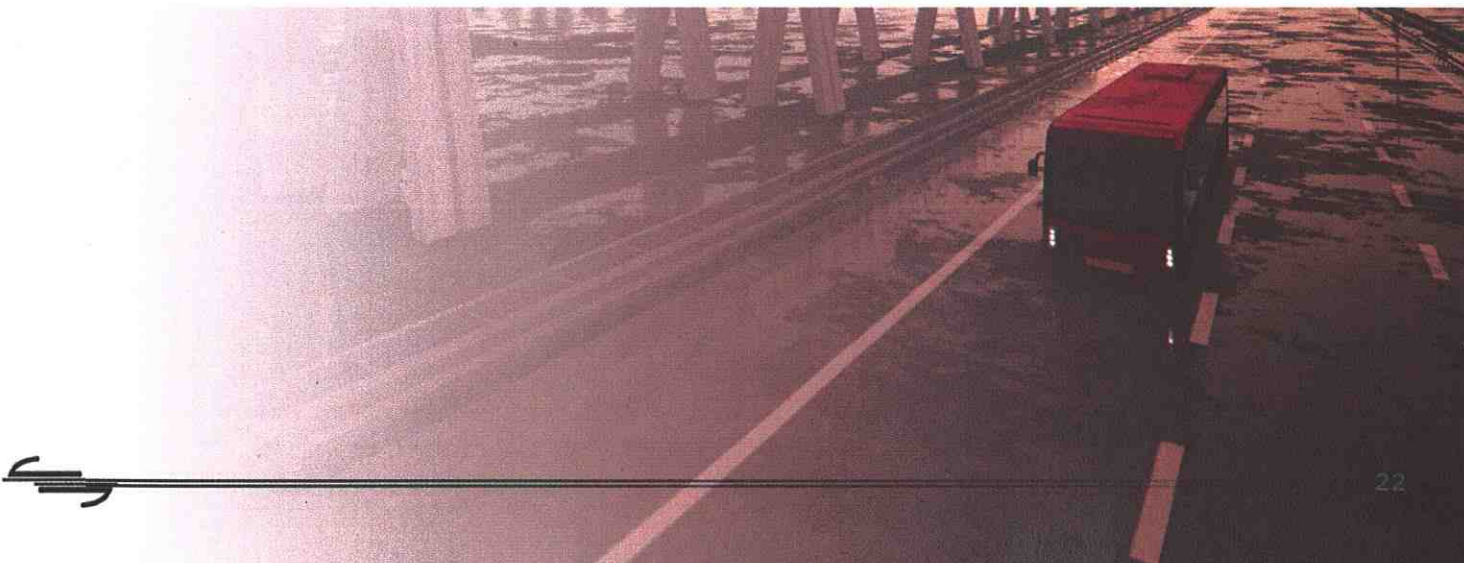
De Rijksoverheid wil de grondgebonden activiteiten op regionale luchthavens in 2030 emissieloos zijn. Elektrisch taxiën moet een standaardprocedure zijn.

Niet alleen elektrische taxiën, maar vooral investeren in de landzijdige bereikbaarheid met OV.

Versterken regionale inbedding.

Verbeteren van de regionale landzijdige bereikbaarheid
Afstemmen verbindingennetwerk op de regionale behoefte.

De regionale verbindingen van en naar de luchthavens in Nederland moet sterk verbeterd worden. Daarbij adviseert Stichting Freedom of Mobility dat ook regionale OV-lijnen van een OV-knooppunt naar OV-knooppunt gaan. Dit om de lijn in beide richtingen sterk te maken en zwakke delen van de lijn mee kunnen doen met de sterke delen van de lijn.



Aandachtspunt is ten slotte de levensvatbaarheid van de luchthavens. Met name voor Eelde en Maastricht Aachen geldt dat de provincies flink geïnvesteerd hebben in het overleefden van de luchthavens. Het Rijk ziet de luchthavens als zelfstandige ondernemingen en levert daarom geen financiële bijdrages.

Er is misschien wel geïnvesteerd, maar niet op een manier waarop de luchthaven een luchtvaartmaatschappij kan versterken. Luchtvaartmaatschappijen hebben reizigers en/of goederen nodig voor een stabiele vluchtuitvoering. Als het gegeven is dat maar 58% van de mensen in Nederland één of twee keer per jaar vliegen dan moet een maatschappij uit een groot achterland zijn reizigers vandaan halen. Dat kan alleen als een luchthaven een groot achterland heeft. Dit kan door een netwerk te hebben aan airsite zoals KLM dat heeft en/of aan landzijde de verbindingen in reistijd heel erg goed is. Eelde Airport heeft geen van beide en kan daarom ook niet functioneren. Dat geldt ook voor de overige luchthavens in Nederland alleen in iets mindere mate. Investeren in een groot achterland is echter wel een voorwaarde. De spoorsector heeft daar een belangrijke rol in.

6.5.1 keuzes indeling luchtruim

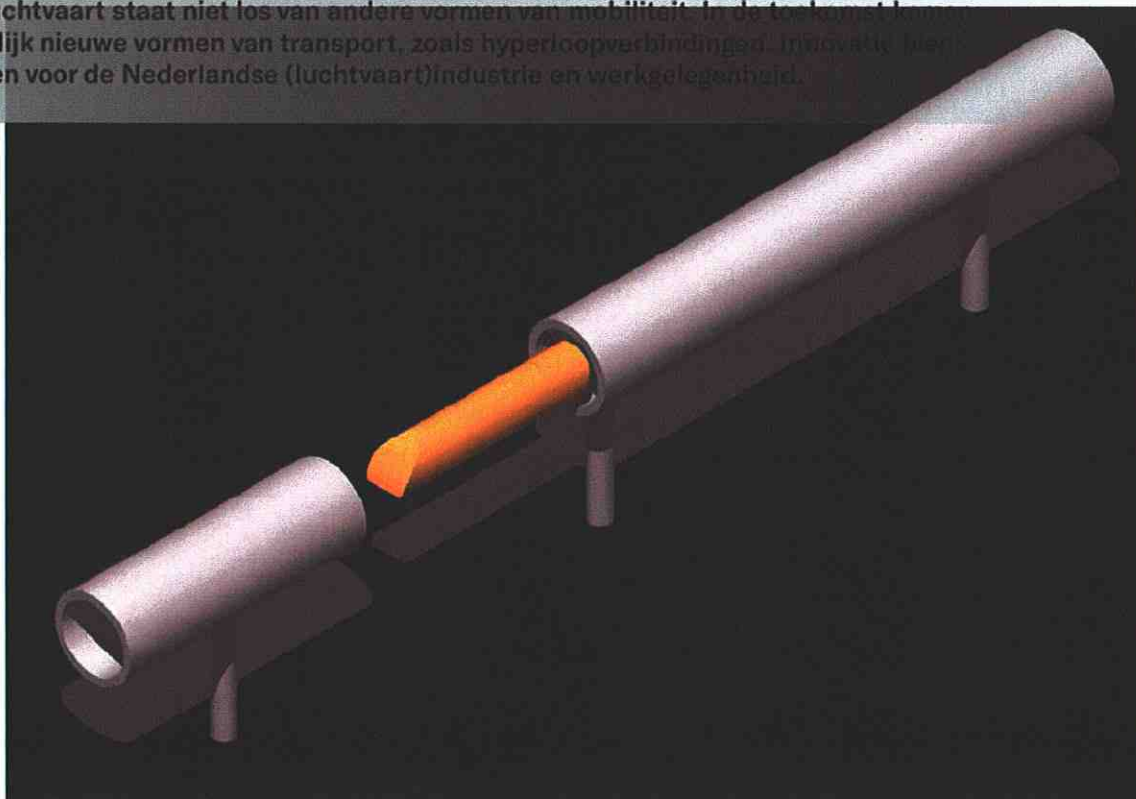
Bij de herziening van het luchtruim geldt een toetsingskader. De toetsingscriteria betreffen onder meer:

Geluid, emissies, natuur, efficiëntie, capaciteit, ruimtebeslag op de grond.

Het Nederlandse luchtruim is zeer goed gevuld voor de verschillende toepassingen. Een CTR bijplaatsen ten behoeve van luchthaven Lelystad is de grenzen verder opzoeken. Luchtruim bijplaatsen gaat in Nederland altijd ten koste van ander luchtruim. Daarbij worden luchtkaarten ook onduidelijker en komt de veiligheid in het geding. In de schaarse ruimte een luchtruim bijplaatsen heeft ook invloed op de bestaande Standaard Instrument Departure routes en standaard Arrival routes van de overige luchthavens. Ook op grondniveau zijn er meer beperkingen betreffende hoogbouw en natuur.

7 Innovatie.

7.0 Luchtvaart staat niet los van andere vormen van mobiliteit. In de toekomst komen mogelijk nieuwe vormen van transport, zoals hyperloopverbindingen. Innovatie biedt kansen voor de Nederlandse (luchtvaart)industrie en werkgelegenheid.



Hyperloop is een idee dat al begin twintigste eeuw al werd genoemd. Technisch zul je een capsule wel door een bijna vacuümbuis kunnen verplaatsen. Echter, om mensen veilig te vervoeren zijn er eisen van brandveiligheid en evacuatie. Ook moeten buizen onderhouden worden. Dit betekent dat de buis ook onder druk moet kunnen komen. Het gehele traject heeft dan luchtsluizen en de bijbehorende ventilatoren nodig. Deze ventilatoren en luchtsluizen heb je ook nodig bij de stations. De capsule is een vliegtuigromp zonder vleugels die constant drukverschillen moet doorstaan. Daarbij heeft het waarschijnlijk geen ramen, maar beeldschermen kunnen ook niet in verband met verwachte duizeligheid bij de inzittenden. Beeld en beweging zullen nooit synchroon lopen. Veder heb je ook zuurstof maskers nodig. Bij brand kan niemand ontsnappen.

De capsules zijn klein en kunnen niet meer dan 30 personen vervoeren. Ook hier geldt dat de infra in blokken moet worden ingedeeld zodat een volgend voertuig pas weg kan als een capsule een volgend blok voorbij is. Dit in verband met veiligheid. De capaciteit is laag en de infra te duur. De infra zal in vele regio's en steden en zelfs landen geplaatst worden zonder dat ze er gebruik van kunnen maken. Wel de last, maar niet het voordeel. Dat zal niet geaccepteerd worden.

Het gaat het vliegtuig dan ook niet vervangen omdat een vliegtuig al met weinig mensen op de route efficiënt kan zijn. De kosten van infra zijn nihil ten opzichte van de kosten van een Hyperloop. Men moet innoveren en uit elke test komt weer kennis. Echter een innovatie moet ook gebruikt kunnen worden. Dat is bij Hyperloop niet het geval.

Beter is innoveren in onder andere maglev techniek. China heeft nu heel veel kennis opgedaan en gaat deze techniek verder toepassen voor hoge en lage snelheid maglev treinen. Er zijn kansen voor VDL, Ebusco, Fokker, Daf en bouwbedrijven om mee te doen in een techniek die zich wel bewezen heeft en klaar is om uitgerold te worden in zowel Nederland als Europa. Hoe het wel kan leest u in de aanbevelingen van Stichting Freedom of Mobilty achter in dit document.

7.2.2. Hybride-elektrisch vliegen en drones.

Vliegtuigen met een elektrische aandrijving op batterijen stoten geen vervuilende stoffen uit. Voor korte afstandsvluchten kan dit op middellange termijn kansrijk zijn.

Elektrische vliegtuigen zullen hun energie aan de elektromotoren geven via batterijen. Het vliegtuig zal de gehele vlucht het zelfde gewicht dragen, Dit heeft invloed op de efficiëntie van het vliegtuig. Ten eerste zijn batterijen gewoon zwaar wat ten koste gaat van de payload. Omdat het vliegtuig veel zwaarder is moeten de constructie van vleugels en romp ook zwaarder uitgevoerd worden. Ook moet het landingsgestel veel meer krachten verwerken en zal dus zwaarder uitgevoerd moeten worden. Omdat een elektrisch vliegtuig veel zwaarder is en lucht alleen maar verplaatst wordt via een propeller heeft het dezelfde eigenschappen als een conventionele propellervliegtuig met zuigermotor zonder turbo. Dat heeft invloed op de vlieghoogte en kan het vliegtuig niet boven het weer vliegen. Ook zijn er vraagtekens bij de endurance van het vliegtuig. Is het mogelijk dat batterijen onder alle vliegcondities dezelfde energie in dezelfde tijd te kunnen leveren en te kunnen voldoen aan vliegen van A naar B met eventueel een uitwijk en dan nog energie over hebben voor de wettelijke 45 minuten?

Als er een elektrisch vliegtuig komt zit deze in het segment van de kleine luchtvaart en kleine drones.

Daarnaast worden ook innovaties ontwikkeld en geïmplementeerd voor het landzijdige deel.

Lees de aanbevelingen van Stichting Freedom of Mobility.

Terugbrengen emissies door elektrisch taxiën.

Ook elektrisch taxiën vereist energie. Beter is om de start en landingsbanen dicht bij de terminal te houden. Voor Schiphol moet afgevraagd worden of de Polderbaan wel nodig is? Lees de aanbevelingen van Stichting Freedom of Mobility.

Ontwikkeling alternatieven voor- en natransport (first en last mile)

Lees de aanbevelingen van Stichting Freedom of Mobility.

Vermindering en gebruik van duurzame grondstoffen.

Lees de aanbevelingen van Stichting Freedom of Mobility.

8 Bestuur en samenwerking.

De enige opmerking die we hier willen maken is dat er vanuit een overheidsinstantie wel regie gevoerd moet gaan worden. Luchtvaart is een publieke voorziening die nu bij het dagelijkse leven hoort. Luchtvaart is geen sector meer voor de 'happy few'. De sector gaat ons allemaal aan, zowel positief als negatief. Vanuit verschillende belangen van milieu tot economie en zelfs als identiteit van Nederland. In de visie van Stichting Freedom of Mobility moet er een instantie komen die kennis van zaken heeft en vanuit het grote overzicht regie kan voeren en die evenwichtige en betrouwbare keuzes maakt. Deze instantie kan andere partijen wel aanwijzen in de uitvoering, maar de instantie is wel eindverantwoordelijk.

9 Uitvoering en financiën.

Geen op- of aanmerkingen of wordt in een ander deel van dit document al besproken.

10 Verantwoording

Geen op- of aanmerkingen of wordt in een ander deel van dit document al besproken.

Aanbevelingen Stichting Freedom of Mobility

Als aanvulling op de Luchtvaartnota 2020-2050



Aanbevelingen Stichting Freedom Of Mobility

In de visie van Stichting Freedom of Mobility vormen de luchthavens samen met de overige modaliteiten een mechaniek, of anders gezegd, het is een gezamenlijk systeem dat als zodanig benaderd zou moeten worden. De volgende tekst 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.

Naast zuinigere vliegtuigen, moet vanuit de politiek en luchtvaartsector samen gekeken worden welke vormen van luchtvaart Nederland en de regio versterken. We moeten niet inzetten op onbegrensde groei, maar wel vluchten faciliteren voor een gezonde bedrijfsvoering en een balans tussen economie en leefmilieu. Maar naast de ontwikkeling van betere toestellen om brandstof en geluid prestaties te verbeteren, vragen stellen naar de groei van luchtvaart kan er ook een belangrijke rol voor de luchthavens zelf zijn. Alleen deze luchthavens moeten wel de instrumenten hebben om te kunnen sturen. Dit sturen kan vooral als ze zijn aangesloten op een groot achterland via landzijdige OV-voorzieningen.

In Europa zullen andere luchthavens de poort van Europa willen zijn, zoals bijvoorbeeld 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 bediend 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. Dit advies wordt ook gedaan door het Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek:

"Het Adviescollege ziet goede mogelijkheden om door het beperken van emissies van de vervoersbewegingen van en naar de luchthaven een bijdrage te leveren aan het verminderen van de NO_x-emissies die samenhangen met het ontwikkelen van luchthavens. Schiphol geeft aan dat wegverkeer van en naar de luchthaven 30% van de emissies draagt."

Daarbij zijn er wel al initiatieven om elektrische bussen in te zetten, maar een bus en het bijbehorende lijnennet is nog geen alternatief voor veel automobilisten die de luchthaven willen bereiken. Het soort OV en het bijbehorende lijnennet moeten sterk verbeterd worden met o.a een metronetwerk en inzetten op fiets.
Het witboek transport 2050 zegt hierover:

“2.4. Schoon stedelijk vervoer en woon-werkverkeer.

30 Door de hogere bevolkingsdichtheid en omdat de autonomie van een voertuig in de stad minder belangrijk is, is het in steden gemakkelijker om over te schakelen op schonere voertuigen. Er is meer openbaar vervoer beschikbaar en men kan zich ook te voet en met de fiets verplaatsen. Steden leiden het meest onder congestie, slechte luchtkwaliteit en lawaaihinder.

31 Een toename van het openbaar vervoergebruik in combinatie met minimumdienstverplichtingen zal het mogelijk maken de densiteit en frequentie te verhogen en een nieuwe dynamiek op gang brengen in het openbaar vervoer. Verplaatsingen te voet en met de fiets faciliteren, moet een integrerend onderdeel worden van stedelijke mobiliteit en infrastructuurontwerp.”

Op dit moment ligt de focus vooral op de groei van Schiphol door het verder ontwikkelen van vliegveld Lelystad als overloop van Schiphol.

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.
- De ligging van Natuurgebied Oostvaarder plassen is ongunstig. Het trekt veel vogels aan voor voedsel en rust. Tevens liggen de Oostvaardersplassen en vliegveld Lelystad op de routes van trekvogels. De kans op vogel aanvaringen is vrij hoog.
- 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.
- Molens die nu in de polder staan zijn een grote hindernis i.v.m hun hoogte.
- Molens hebben een generator die een elektrisch veld opwekt. Deze werkt verstorend voor navigatie apparatuur.
- Dronten en Almere liggen in de aanvliegeroutes.

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 en voor demontage van vliegtuigen in elke maat. 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. Waar men een getalsmatige barrière van het aantal vliegbewegingen heeft bepaalt kun je met de communicerende vaten methode de verdeling tussen de luchthavens opnieuw organiseren. Tevens kunnen we zo een aantal vraagstukken aanpakken, waarvan verdere brandstofbesparing voor de luchtvaart de belangrijkste is. Schiphol zelf kan in de visie van Stichting Freedom of Mobility kleiner worden. 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.
- Schiphol kan kleiner worden. De Polderbaan kan gesloten worden. Luchtvaartmaatschappijen kunnen makkelijker één van de andere vier luchthavens kiezen omdat de reiziger ook vanuit de andere luchthavens makkelijk geheel Nederland kunnen bereiken.
- Er is een direct alternatief als vliegtuigen moeten uitwijken voor weer of een calamiteit.

Een luchtvaartmaatschappij kan alleen een stabiele vliegoperatie houden als het voldoende mensen en reizigers kan vervoeren. Omdat het aantal mensen die het vliegtuig per persoon per jaar nemen vrij laag is moet een luchtvaartmaatschappij uit een zeer grote vijver vissen. Men andere woorden. Een luchthaven moet een groot achterland hebben.

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 op goede spooraansluitingen met de andere 4 luchthavens en het aansluiten van het regionaal OV. 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. Het witboek Transport 2050 zegt hierover:

“2.5. Tien doelstellingen van een concurrent vervoerssystemen met een efficiënt gebruik van hulpbronnen: stappen op weg naar een reductie van de broeikasgasemissies met 60%.

3 tegen 2030 moet 30% van het goederenvervoer via de weg over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water gebeuren en tegen 2050 meer dan 50 % dankzij efficiënte en groene goederen corridors; om die doelstelling te bereiken, moet een aangepaste infrastructuur worden uitgebouwd.

4 het Europese hogesnelheidsnet tegen 2050 voltooien; de lengte van het bestaande hogesnelheidsnet tegen 2030 verdrievoudigen en in alle lidstaten een dicht spoornet in stand houden.

6 alle grote luchthavens tegen 2050 aansluiten op het spoornet, bij voorkeur op het HST-net;”

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. Het huidige spoor wordt geschikt gemaakt voor goederen- en stoptreinen en de IC wordt bedient door een hogesnelheid maglevtrein op basis van de Transrapid 09.



Het Europese hogesnelheidsnet moet bediend worden door maglevtreinen omdat deze ook de binnenlandse markt kunnen bedienen op IC niveau. Daarin wijkt het advies wel af van het Witboek Transport 2050.

Omdat de maglev de hogesnelheidstrein in Nederland moet vervangen komt er ruimte vrij op de HSL zuid. Dit kan een goederenlijn worden van de Amsterdamse haven, Schiphol, Aalsmeer naar de Rotterdamse Haven, de Kijfhoek en de Betuweroute.

Omdat nieuwe infrastructuur toch noodzakelijk is kunnen de bestaande luchthavens meteen aangesloten worden op het spoorsysteem. Zo is eindelijk 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. De luchthavenlijn voorziet hierin. Echter de luchthavenlijn is één van de negen ICmaglev lijnen zoals Stichting Freedom of Mobility dit ziet. De eindpunten van de luchthavenlijn zoals de stad Groningen kan eventueel verlengd worden naar Hamburg en Scandinavië. Schiphol en Rotterdam The Hague zijn ook aangesloten op de residentiële lijn en deze kunnen weer aangesloten worden richting Brussel en Berlijn. Luchthaven Eindhoven en Eindhoven kunnen ook een aftakking krijgen richting Frankfurt en München. Daarmee kunnen luchtreizigers overstappen op een trein en bepaalde luchtlijnen vervangen worden door de trein.

Alleen een elektrische trein met een lineaire elektromotor (maglev) is in staat om in reistijd te concurreren met het vliegtuig en zelfs een lijnvlucht over te nemen en nog belangrijker is dat het ook nog de tussen gelegen stations aandoet zodat mensen het ook dagelijks kunnen gebruiken zodat infra ook naar de belastingbetaler verantwoord kan worden.

Voorbeeld:

- *Schiphol Centrum Berlijn kan in 2h40m inclusief 15 haltingen in de vijftien verschillende steden.
- *Schiphol Centrum Hamburg kan in 1h54 inclusief 13 haltingen
- *Schiphol Centrum Frankfurt kan in 1h11 inclusief 5 haltingen
- *Schiphol Centrum Brussel kan in 1h10 inclusief 11 haltingen.
- *Schiphol Parijs Gare du Nord in 1h48 inclusief 12 haltingen.

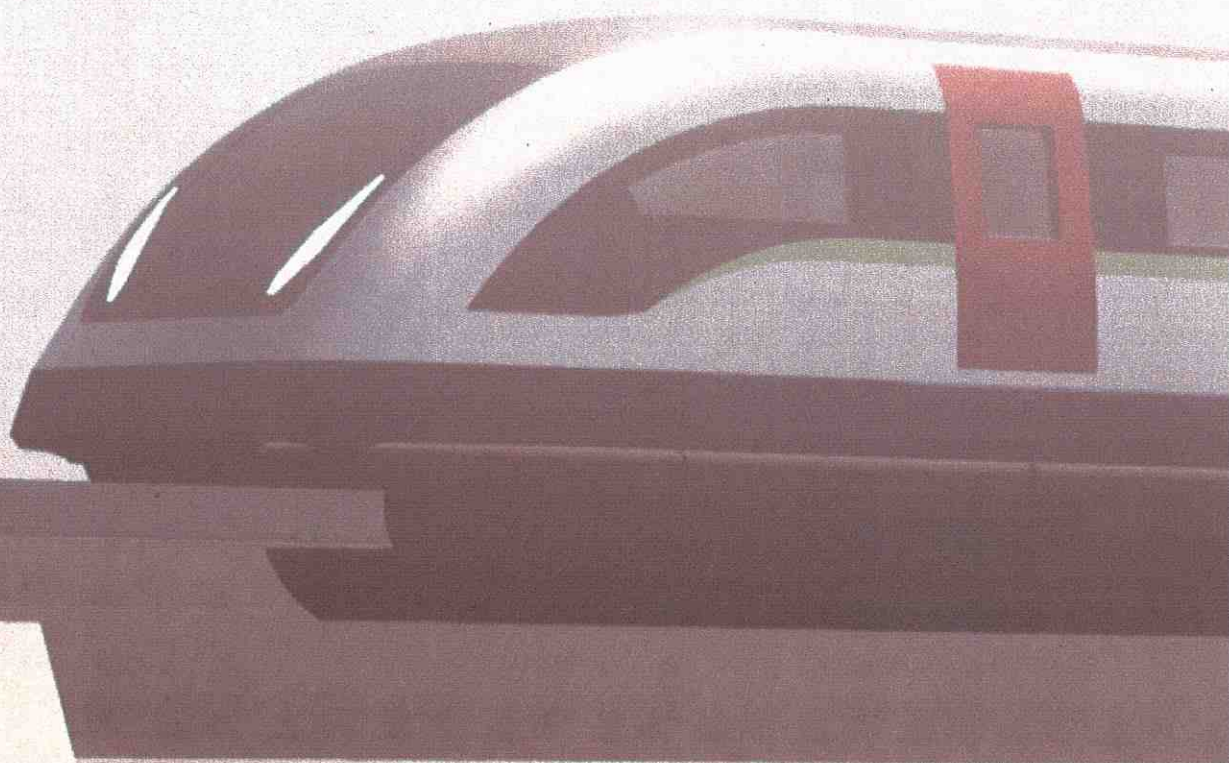
De Thalys doet Schiphol Brussel Zuid/midi in 1h34 met 2 haltingen en Schiphol Parijs Gare du Nord in 3h01 met 3 haltingen.

Naast een reguliere IC die overal stopt kan tussen de belangrijkste steden en luchthavens ook een Internationale maglevtrein leviteren.

De reistijden zijn dan:

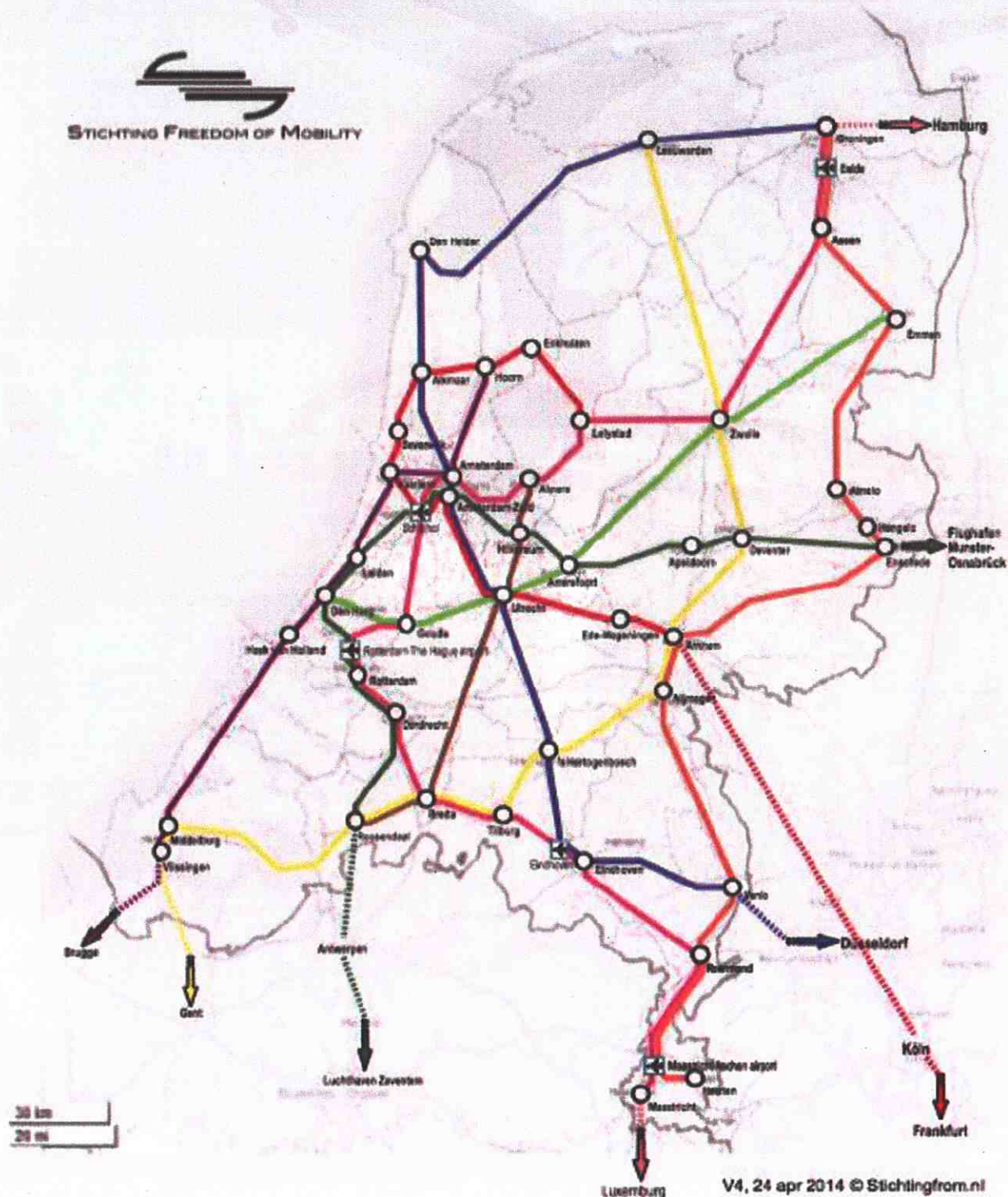
- *Schiphol Amsterdam Zuid, Eelde, Hamburg Hbf, Hamburg Airport Helmut Schmidt 1h02.
- *Schiphol Den Haag CS Rotterdam The Hague Airport Zaventem Airport Brussel centraal 00h45.
- *Brussel centraal Parijs Charles de Gaulle airport is 00h34
- *Parijs Charles de Gaulle airport Gard du Nord is 00h07
- *Schiphol Parijs Charles du Gaulle is 1h20.
- *Den Haag CS Schiphol Amsterdam Zuid Berlijn Brandenburg Airport Berlijn Hbf is 1h45
- *Schiphol Amsterdam Zuid Luchthaven Frankfurt Frankfurt am main is 1h04.

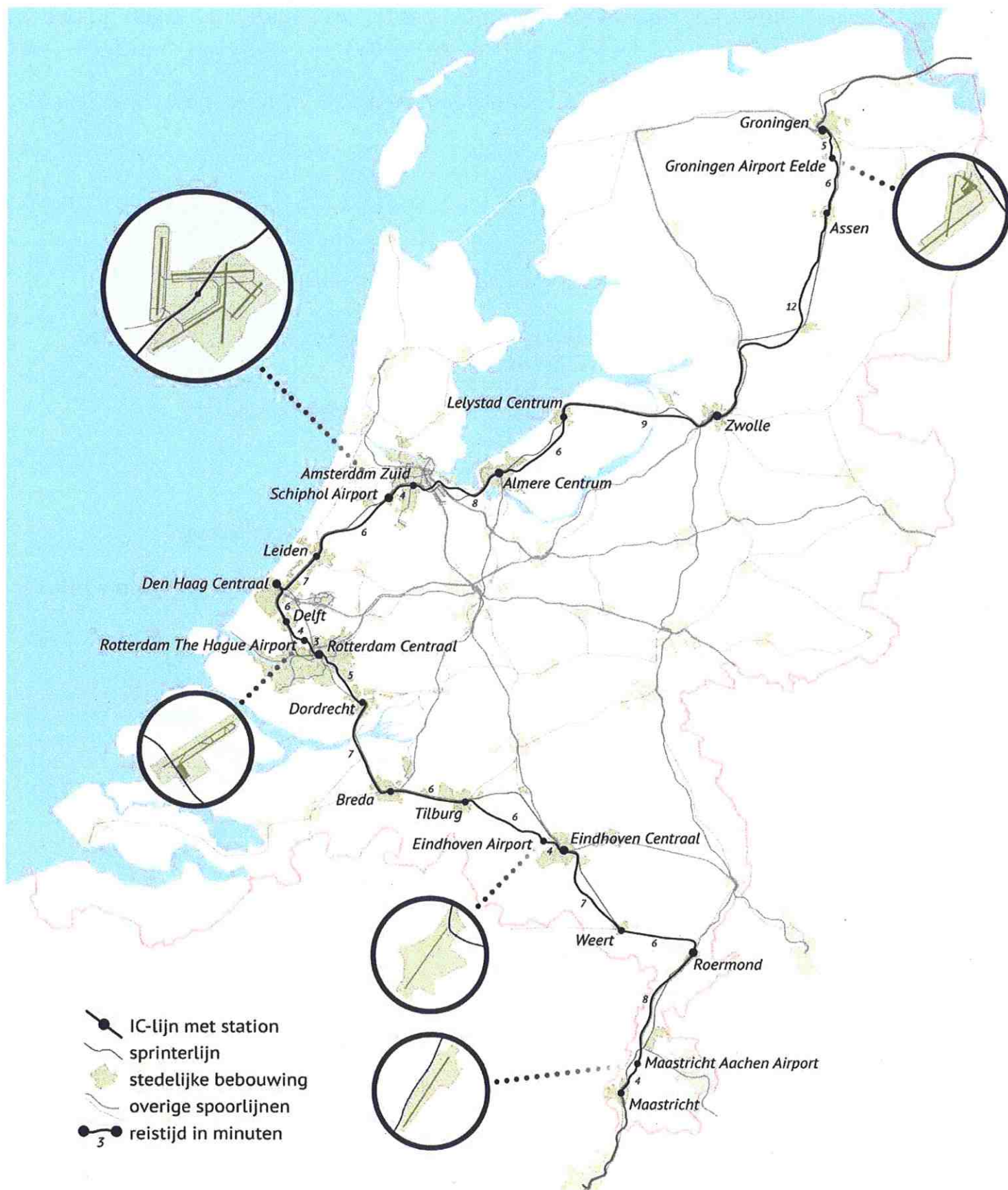
*op basis van de rij karakteristieken van de TransrapidSMT die in Shanghai leviteert tussen Longyang Road en Pudong International Airport.



In de afbeelding hieronder ziet u een totaal plaatje van hoe de IClijnen er uit kunnen komen te zien. Lijn 1 is de Luchthavenlijn en lijn 5 de Residentielijn. Deze lijnen zijn het belangrijkste om nationaal en internationaal de luchthavens te versterken. In een eerste fase van de bouw kunnen je de Luchthavenlijn 1 en Residentielijn 5 tussen Rotterdam CS en Amsterdam Zuid vermengt worden. Je krijgt dan een tracé kaart zoals de tweede afbeelding laat zien.

Intercity-lijnenplan Nederland





De luchthavens aangesloten op de luchthavenlijn hebben weer ieder hun eigen functie in het totale netwerk.

Eelde Airport is een luchthaven voor vooral noordwest, noord, noordoost, oost gaande vliegtuigen voor:

Netwerkmaatschappijen

Budgetmaatschappijen

Charters

Zakenluchtvaart naar alle richtingen

General aviation waaronder trainingen

Uitwijkvluchthaven zijn voor de overige vier luchthavens aangesloten via de luchthavenlijn.

Schiphol is de luchthaven voor alle netwerkmaatschappijen naar alle richtingen voor:

De thuisvluchthaven van KLM, Transavia, TUI, Easyjet

Luchtvaartmaatschappijen die aangesloten zijn bij het Skyteam.

Budgetmaatschappijen die de KLM en Skyteam luchtvaartmaatschappijen versterken.

Charters

Cargovluchten

Zakenluchtvaart naar alle richtingen

Beperkte general aviation.

Uitwijkvluchthaven zijn voor de overige vier luchthavens aangesloten via de luchthavenlijn.

Rotterdam-The Hague Airport is een vluchthaven die vooral noordwest, west, en zuidwest georiënteerd is voor:

Netwerkmaatschappijen

Budgetmaatschappijen

Charters

Zakenluchtvaart naar alle richtingen

General aviation

Uitwijkvluchthaven zijn voor de overige vier vluchthavens aangesloten via de vluchthavenlijn.

Eindhoven is een gecombineerde burger/militaire vluchthaven.

En is voor de burgervluchtvaart vooral zuidwest, zuid en zuidoost georiënteerd voor:

Netwerkmaatschappijen

Budgetmaatschappijen

Charters

Militaire vluchten naar alle richtingen

Zakenvluchten naar alle richtingen

General aviation

Uitwijkvluchthaven zijn voor de overige vier vluchthavens aangesloten via de vluchthavenlijn.

Maastricht- Aachen is een vluchthaven die vooral zuid, zuidoost en oost georiënteerd is voor:

Netwerkmaatschappijen

Budgetmaatschappijen

Charters,

Cargovluchten in alle richtingen

Zakenvluchten in alle richtingen

General aviation.

Uitwijkvluchthaven zijn voor de overige vier vluchthavens aangesloten via de vluchthavenlijn.



Wat nu volgens de stichting moet gebeuren is dat de luchtvaartsector en spoorsector van passief naar actief moet gaan. Zij moeten vanuit een groter perspectief samen werken. Regie vanuit de landelijke overheid is noodzakelijk. De luchtvaartsector en spoorsector moeten elkaar versterken en daarom moeten ze 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.

De Luchthavenlijn is in de visie van stichting Freedom of Mobility een Transrapid 09 magneettrein. De luchthavenlijn is één van de negen 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, reistijden aanzienlijk te verminderen en meer mensen dagelijks te bedienen is een magneettrein de enige optie. De luchthaven lijn doet alle vijf bestaande luchthavens aan en tevens verschillende grote provinciehoofdsteden en grote plaatsen aan. Daarbij is de luchthavenlijn ook geen lijn naast het bestaande spoor en OVAanbod van de spoorwegen, maar gaat het de huidige conventionele IC vervangen. De luchthaven gaat van Groningen, luchthaven Eelde, Assen, Zwolle, Lelystad, Almere centrum, Amsterdam CS, Schiphol, Gouda, Rotterdam-The Hague Airport, Rotterdam CS, Dordrecht, Breda, Tilburg, Luchthaven Eindhoven, Eindhoven Centraal, Roermond. Maastricht-Aachen Airport naar Maastricht.

De stad Den Haag is ook aangesloten op Schiphol en Rotterdam- The Hague Airport via de residentie ICmaglevlijn.

De luchthavens

Groningen Airport Eelde

Luchthaven Groningen Airport Eelde ligt tussen de stad Groningen en Assen in de provincie Drenthe. Aan airsite is alles op orde. Echter aan landzijde ontbreekt het aan een groot achterland. Daardoor is het voor lijndiensten niet interessant en blijft het een sprokkel-luchthaven. Immers het aantal mensen die het vliegtuig nemen per jaar is toch zeer laag en een luchtvaartmaatschappij moet een groot achterland kunnen bedienen. Het huidige luchthaven Groningen Airport Eelde heeft niet de beschikking over een groot achterland. Met een aansluiting op de IC maglev luchthavenlijn is er wel een beschikking over een groot achterland. Daarmee kan het ook vluchten van Schiphol overnemen zoals budget airlines en vliegtuigen die toch richting het noorden vliegen en geen feeder zijn van KLM-Air France.

Schiphol

Schiphol is een passagiers en vracht luchthaven en is het de thuisbasis van de KLM. Door het lijnennet van de KLM heeft Schiphol een groot achterland en kan het als hub functioneren voor overstappende passagiers. Echter het heeft ook redelijk goede aansluiting van spoor naar het achterland. Het huidige Schiphol komt aan zijn maximaal van het aantal vliegbewegingen. Stichting Freedom of Mobility stelt dan ook voor om een aantal vliegbewegingen.



wegingen van Schiphol te verplaatsen naar de overige bestaande luchthavens. Echter deze luchthavens moeten dan wel aan dezelfde kwaliteitseisen voldoen aan zowel airtaxi als landsite. De IC maglev luchthavenlijn kan hierin voorzien. Omdat de overige vier luchthavens nu zijn aangesloten kunnen ze als uitwijk dienen in geval van weersinvloeden, storing of calamiteit. Reizigers, vracht en personeel kunnen nu sneller naar de andere luchthavens verplaatst worden en hoeft een vliegtuig niet eerst naar Schiphol gevlogen te worden wat invloed heeft op o.a. overnachtingen van reizigers. Schiphol zelfs kan kleiner worden met minder vliegbewegingen door verspreiden van vliegtuigen en luchtlijnen en een deel van de luchtlijnen worden vervangen door de IC maglev. De Polderbaan kan gesloten worden wat invloed heeft op geluidsbeleving en brandstofverbruik.

Luchthaven Rotterdam-The Hague

Een ander OV knooppunt in de eerste fase kan de Luchthaven Rotterdam zijn. Door de terminal te verplaatsen naar het noordoosten ter hoogte van de N471 en Bovendijk, kan de start/landingsbaan met bijbehorende SID's en STARS behouden blijven. De Randstadrail krijgt er een nieuw station bij tussen de stations Meijersplein en Rodenrijs. De Randstadrail kan dan 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. De terminal is dus een ov knooppunt waar naast vliegtuigen ook stadsbussen, Randstadrail en een IC maglev hun stationnement hebben.

Luchthaven Eindhoven

Luchthaven Eindhoven is een gedeelde burger- en militaire luchthaven. De terminal van luchthaven Eindhoven moet vergroot worden zodat het een OV knooppunt kan worden waar de nationale Interregiotrein, de IC maglev en lokale bussen hun stationnement hebben. 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. Eindhoven is dan een OV knooppunt die landelijke en Europese verbindingen met elkaar samenvoegt. Ook zal er een lightrail of BusRapidTransit verbinding komen die de omliggende regio's met elkaar verbindt. Een plan om een perron ter hoogte van Acht te plaatsen en dit airport te noemen vind Stichting Freedom of Mobility niet geloofwaardig ook al is dit een snel en goedkoop alternatief. Immers men komt niet meteen bij de terminal aan.

Maastricht- Aachen Airport.

Maastricht-Aachen is een luchthaven voor passagiers en vracht en moet het concurreren met luchthaven Luik. Ook Maastricht-Aachen heeft een te klein achterland om goed te functioneren voor luchtvaartmaatschappijen. Het is zeer lastig te bereiken met OV vanuit de Randstad en Noord Brabant. Met de IC maglev luchthavenlijn is het wel veel makkelijker en sneller te bereiken en kan het Schiphol ontlasten.

Vliegveld Lelystad.

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 voor de kleine luchtvaart. 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 en tevens het vliegveld te voorzien van een



ILS en VOR/DME baken naast de ADF voor trainingsdoeleinden. 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.

Vliegveld Twente

Vliegveld Twente was een militaire luchthaven met reizigers voorzieningen. Echter het is in de nabijheid van luchthaven Munster Osnabrück en zien we geen kansen voor reizigers vervoer. Het veld is zeer geschikt voor de kleine luchtvaart, onderhoud van kleine en grote vliegtuigen, parkeerplaats voor overtollige vliegtuigen en demontage van verschillende vliegtuigen in alle maten. Een IC lijn zien we hier dan ook niet komen. Wel een goede OV verbinding op regionaal niveau die ook de IC stations Enschede, Hengelo en Oldenzaal aandoet.

De Kooy Den Helder Airport.

Dit was een militaire luchthaven voor de marine. Nu is het vooral voor de offshore en kleine luchtvaart. Ook in de toekomst is dat de belangrijkste functie. Een IC lijn zien we hier dan ook niet komen. Wel een goede OV verbinding op regionaal vervoer die ook de IC stations Alkmaar en Den Helder aandoet.

Landzijdige OV verbindingen.

In de huidige situatie is alleen Schiphol aangesloten op het hoofdrailnetwerk van Nederland. De overige vier luchthavens zijn dit niet. Deze zijn in tijd en vanuit de ruimtelijke ordening redelijk tot onvoldoende aangesloten op het fijnmazige OV. De vijf luchthavens zijn vooral vanuit de auto bedacht. Echter luchthavens zijn OVknooppunten waar zowel het hoofdrailnet als het fijnmazige OV op aangesloten moet worden zodat de auto-afhankelijkheid afneemt en daarmee de geluid, CO2 en overige milieu aandachtspunten af kan nemen en de hoeveelheid groenvoorzieningen toe kan nemen. InterRegiotreinen, urbane metro's op basis van conventionele rails, urbane maglev, monorail of Bus Rapid Transit zijn dan de aangewezen middelen.

Inkomsten uit parkeergelden moeten op een andere manier verkregen worden. Te denken valt hier ook aan kantoren, winkels en misschien zelfs voor musea of concerten.

Hogesnelheidstrein.

De hogesnelheidstrein is een treinsoort die voor Nederland geen binnenlandse vervoersfunctie heeft. Het moet vele steden voorbij om op snelheid te komen. Een hogesnelheidstrein heeft een behoorlijke afstand nodig om op snelheid te komen en weer te vertragen om tot stilstand te komen. Daarbij moet je ook voor dit soort treinen reserveren. Omdat de hogesnelheidsspoorlijn bij de steden die ze wel aandoen weer aansluiten op het conventionele spoor hindert het de binnenlandse IC en stoptreinen. De hogesnelheidstrein is in Nederland altijd een internationale trein en daarmee een niche, maar de infra is te duur om door een particulier gebouwd dan wel in stand gehouden te worden dat het per definitie een overheidstaak is. Er is dus belastinggeld mee gemoeit. De vraag is of je een niche met belastinggeld gefinancierd wil zien. Je betaald ervoor, maar je kunt het niet dagelijks gebruiken voor ontmoeting, zaken of werk.

Schiphol is dan wel indirect aangesloten op een hogesnelheidslijn, maar de Thalys en Eu-

rostar behoren niet tot het binnenlandse netwerk, maar ook niet tot het netwerk van een luchtvaartmaatschappij.

De luchthavenlijn en residentielijn van de binnenlandse ICmetro kunnen doorgetrokken worden richting Hamburg, Berlijn, Frankfurt, Brussel en Parijs. Daarbij is ondanks alle stops de IC maglev in reistijd sneller dan de een hogesnelheidstrein. En de ICmetro is wel een trein die door iedereen dagelijks gebruikt kan worden voor de dagelijkse activiteiten. Ook fiets, vracht en scootmobielen kunnen makkelijk meegenomen worden. De kwaliteit en toepassing van de ICmetro op basis van de Transrapid maglev zijn hoger dan die van een hogesnelheidstrein. De hogesnelheidstrein heeft in Nederland dan ook geen functie meer. De hogesnelheidslijn kan dan beter opgebouwd worden naar een goederenlijn die de Amsterdamse haven, Schiphol, Aalsmeer kan verbinden met de kijfhoek en de Betuweroute.

Bagage, Cargo containers voor fiets en kleine voertuigen.

De luchthavens zijn en de grote stations kunnen functioneren als distributiecentrum van goederen. De ICmaglev is zo ontworpen dat het makkelijk fietscontainers kan meenemen. Deze fietscontainers kunnen op de stations makkelijk en snel op fietsen of kleine E voertuigen geplaatst worden om de binnensteden te bevoorraden en vv.

Ook zou bagage makkelijk van stations van en naar de verschillende luchthavens kunnen worden vervoert. Dat betekend ook dat je op elk station op de luchthavenlijn en de lijnen die direct naar de luchthaven gaan kunt inchecken.

Spreiding van Toerisme.

Door dat de luchthavenlijn verschillende steden aandoet binnen de Randstad en daar buiten en je snel op bestemming kan zijn kan toerisme zich sneller spreiden. Steden en regio's met de bijbehorende bezienswaardigheden kunnen zich nu makkelijker profileren. Andere delen van Nederland worden aantrekkelijker anders dan wat de toerist nu snel bezoekt. Er is nu een mogelijkheid op een eenvoudige en snelle manier andere delen te zien wat de aantrekkelijkheid van Nederland verbeterd en daarmee de kans zich voordoet om nog een keer naar Nederland te komen.

Nederlandse maak- en bouwindustrie

Stichting Freedom of Mobility ziet kansen voor de Nederlandse maak- en bouwindustrie. Ondanks dat op dit moment Duitsland niets doet met de Transrapid magneettrein heeft deze magneettreinen wel een enorme waarde voor de toekomstige mobiliteit in Nederland en Europa. De waarde voor de magneettrein wordt wel erkend door China en Japan die bezig zijn om zowel highspeed- als lowspeed maglevtreinen verder te ontwikkelen en te implementeren voor dagelijks gebruik. China is vooral verder gegaan met de kennis die ze opgedaan hebben met de Transrapid 08 SMT terwijl Japan vooral bezig is met een eigen ontwerp magneettrein die volgens een andere principe leviteert dan de Transrapid.

Omdat China zijn eigen familie magneettreinen aan het ontwikkelen is gaat deze ook marktleider worden op wereldniveau. Ondanks dat de magneettrein een Europese uitvinding is uit Engeland en Duitsland doen doet Europa er niets mee, terwijl er nu antwoorden moeten komen op vraagstukken. Deze vraagstukken zijn o.a voor Europa de CO2 en andere milieuvraagstukken waarbij onder ander afgevraagd wordt of treinen een deel van de luchlijnen kan overnemen. Meer op landelijk niveau zijn er vraagstukken zoals filevraagstukken die niet met extra wegen opgelost kunnen worden en de spoorinfra met de bijbehorende treinen die aan hun capaciteit zitten.



De magneettrein is in Nederland en Europa een goed antwoord om een aantal luchtlijnen verder te vertreinen op basis van de kracht van treinen. Veder kan het in Nederland al goed ingezet worden als vervanger van de conventionele IC en hogesnelheidstrein en kan het in reistijd zelfs een sterke verbetering zijn ten opzichte van de auto. Zeker als de fiets ook meegenomen kan worden. Voor de magneettrein is nieuwe infra nodig naast het conventionele spoor. Daarnaast moeten de bestaande stations in de steden en luchthavens aangepast worden. Dit betekend heel veel werk voor de bouwindustrie. Ook zien we kansen voor de Nederlandse en Duitse maakindustrie om maglev voertuigen voor Nederland, Europa en zelfs de wereld te gaan bouwen. Dit zou o.a kunnen door Fokker, Daf, Ebusco, VDL en overige bedrijven. Stichting Freedom of Mobility zet dan ook in om de Transrapid 08 en Transrapid 09 verder te ontwikkelen samen met Duitsland.

Daarmee voldoet men ook aan de suggesties die gedaan worden in het Witboek Transport 2050:

"3.2. Innovatie voor de toekomst-technologie en gedrag.

44 Technologische innovatie kan helpen om sneller en goedkoper een efficiënter en duurzamer Europees vervoerssysteem tot stand te brengen door te werken aan drie belangrijke factoren: de efficiency van voertuigen dankzij nieuwe motoren, materialen en ontwerpen; een schoner energiegebruik dankzij nieuwe brandstoffen en aandrijfsystemen; een betere benutting van het netwerk en een veiligere exploitatie dankzij informatie- en communicatiesystemen.

3. De strategie-de nodige maatregelen

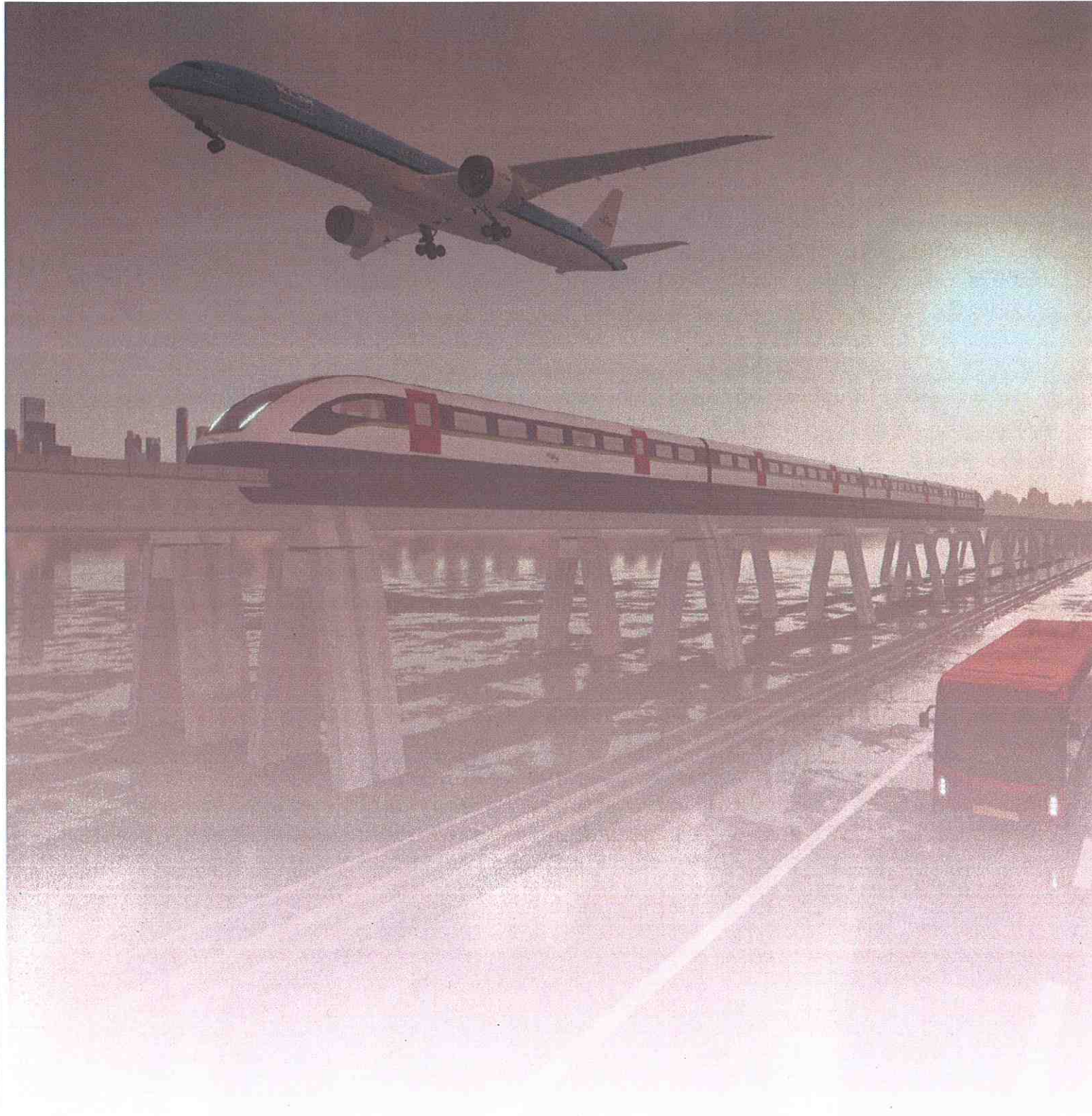
3.2. Innovatie voor de toekomst-technologie en gedrag.

44 Technologische innovatie kan helpen om sneller en goedkoper een efficiënter en duurzamer Europees vervoerssysteem tot stand te brengen door te werken aan drie belangrijke factoren: de efficiency van voertuigen dankzij nieuwe motoren, materialen en ontwerpen; een schoner energiegebruik dankzij nieuwe brandstoffen en aandrijfsystemen; een betere benutting van het netwerk en een veiligere exploitatie dankzij informatie- en communicatiesystemen."

Stichting Freedom of Mobility ziet luchthavens niet als een parkeerplaats van auto's met een slurf naar het vliegtuig, maar als een OVknooppunt waar alle vormen van OV bij elkaar komen. Echter OV heeft schakels die goed met elkaar moeten samenwerken. Op dit moment sluiten veel schakels niet goed op elkaar aan en de aansluiting van de luchthavens is matig tot onvoldoende. Het is als een klok waar de tandwielen redelijk of niet goed op elkaar aansluiten en daarmee niet of een onbetrouwbare tijd aangeeft. En zo een klok is waardeloos. De luchtvaart en de bijbehorende luchtvaartnota horen aan te sluiten op plannen voor het verbeteren van het OV/ mobiliteitsalliantie. Als luchtvaart als OV te benaderen sluit je mensen niet uit en creëert men draaiknoppen om vanuit leefbaarheid en andere milieuvraagstukken beter aan te sluiten op de wensen. Alleen zo kan de luchtvaartnota een succes worden.

Voorzitter van Stichting Freedom of Mobility





COLOFON

Samenstellers:

- , Voorzitter, vlieger en machinist
- , 3D tekenaar en grafisch ontwerper
- , Technologiedeskundige Welsterra
- , Mobiliteitsdeskundige

3D model Schiphol

3D model Boeing 787

Lowpoly 3D model vliegtuig

Overige illustraties en 3D modellen

Stichting Freedom of Mobility
Parkstraat 35
1544 AM Zaandijk
Mobiel: 06-46064181
stichtingfrom@gmail.com
www.stichtingfrom.nl

Stichting Freedom of Mobility heeft een ANBI status



Luchtwachters Holland Rijnland

Aan de minister
Van Infrastructuur en Waterstaat
Hare excellentie mw
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Oegstgeest, Leiderdorp, Leiden 9 juli 2020

Betreft: Zienswijze met betrekking tot ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050

Excellentie,

Met belangstelling hebben we kennis genomen van de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050. Hierbij bieden we onze zienswijze op deze nota aan. Ook het landelijk bewonersberaad luchtvaart (LBBL) heeft op deze ontwerp-luchtvaartnota een zienswijze aangeboden, welke wij onderschrijven en wij verzoeken u deze zienswijze hier als herhaald en ingelast te beschouwen.

De zienswijze is een vervolg op onze eerdere zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van de luchtvaartnota 2050, welke eveneens moet worden beschouwd als zijnde hier herhaald en ingelast.

Luchtvaartnota Algemeen

We zijn positief over het ontwikkelen van een luchtvaartnota. Hier hebben wij in eerdere zienswijzen ook voor gepleit. De uitwerking valt echter tegen, redenen daartoe zijn:

> Op dit moment bestaat nog steeds voor Schiphol geen luchtvaartbesluit waarop handhaving mogelijk is. Bestaande handhavingspunten worden als niet verbindend beschouwd, maar een nieuw normen en handavingsstelsel (NNHS), heeft nog geen juridische status gekregen. Er is formeel sprake van "anticiperend handhaven", maar in de praktijk wordt er niet gehandhaafd. Als teleurstellend wordt daarom ervaren dat voor de rechtszekerheid voor omwonenden in de toekomst, geen prominente plek is gevonden in de luchtvaartnota. Zoals in onze eerdere zienswijze naar voren is gebracht denken wij, dat het belangrijk is om harde milieugrenzen, in de nota vast te leggen waarop dan uiteindelijk daadwerkelijk kan worden gehandhaafd. Op dit moment wordt "normeren" als een scenario beschreven, wij zien het als een voorwaarde.

> Het besluit om Lelystad Airport te openen wordt in de nota als een voldongen feit beschreven, terwijl dat plan in de luchtvaartnota allerm minst als een vast gegeven kan worden gezien. We verwijzen daarbij naar eerdere zienswijzen waarin we hebben aangegeven, dat het niet wenselijk is om voorafgaand aan de vaststelling van de luchtvaartnota groeibesluiten te nemen. Maar ook de noodzaak en de wenselijkheid van andere noodlijdende luchthavens zoals Eelde en Maastricht worden onterecht niet in de nota ter discussie gesteld.

> De coronacrisis laat zien, dat pandemieën en andere eventualiteiten verstrekken de gevolgen kunnen hebben. Wij zijn bezorgd dat een komende klimaatcrisis zich op vergelijkbare manier kan manifesteren. De luchtvaartnota blijkt echter geen rekening te houden met dergelijke impactvolle gebeurtenissen en beschrijft niet hoe hiermee moet worden omgegaan. Ook worden kansen om belangrijke klimaatdoelstellingen mogelijk te maken niet benut, deze kansen zijn ontstaan door een veel lagere vraag naar het vliegverkeer in het afgelopen voorjaar. De nota gaat hier niet op in.

Economische beschouwing

HUB-functie

In de nota is er aandacht voor de relevantie van de HUB- functie van Schiphol. Maar de argumentatie hiervoor is achterhaald. Terecht wordt in de nota geconstateerd dat steeds meer verbindingen via directe vluchten worden gerealiseerd en dat internationaal het aantal HUB-vliegvelden steeds verder afneemt. Vliegtuigmaatschappijen leveren daarbij een steeds beter aanbod welk is afgestemd op de daadwerkelijk primaire reisbehoeften, en trachten onnodig overstappen zo veel mogelijk te voorkomen. Overstappen brengt immers onnodige vervuiling en kosten met zich mee, en is zowel ecologisch als ook financieel niet duurzaam. In de nota worden een aantal steden genoemd zoals Barcelona, Milaan maar ook Brussel, waarbij de HUB- functie recent is komen vervallen, en dat wordt als problematisch omschreven. Maar niet is nagegaan in hoeverre dit voor deze steden daadwerkelijk een verslechtering van het vestigingsklimaat heeft betekent. Wij betwijfelen het.

Corona steun KLM

Met verbazing hebben wij kennis genomen van een staatsgarantie van 3,4 miljard euro in verband met de coronacrisis in navolging op eerdere aankoop van aandelen in KLM van 0,7 miljard euro door uw kabinet, waarbij bij voorbaat al gemeld wordt dat dit niet de laatste financiële steun aan KLM zal zijn. Het is onterecht dat in de luchtvaartnota hieraan geen aandacht wordt besteed. De regering wordt met deze stappen immers partij in de burgerluchtvaart en het gaat hierbij om een substantiële investering uit publieke middelen, welke bedoeld is om in de toekomst een bestemmingsnetwerk in stand te houden. Het probleem is eigenlijk vrij simpel. Doordat KLM veel van haar overstapvluchten aanbiedt onder de kostprijs, kan zij op het merendeel van haar verkochte vliegtickets geen winst boeken. Zij verliest in concurrentie van maatschappijen die wel directe vluchten aanbieden, en zodoende in de operatie effectiever zijn. Noodgedwongen brengt KLM haar vloot en haar brandstofvoorzieningen bij leasemaatschappijen onder, om liquiditeitsproblemen te voorkomen. Op die manier raak de financiële balans van KLM vol schulden, die nu verder worden aangevuld met nieuwe schulden. Wij zien deze totale schuld als een gevolg van te lage ticketprijzen uit het verleden. Als nu alle oude en nieuwe schulden worden opgeteld kan worden berekend hoeveel per vliegticket

in het verleden te weinig door KLM in rekening is gebracht. Het gaat daarbij om tientallen euro's per ticket. Het is onverantwoord om op dezelfde basis door te gaan met veel te goedkope vliegtickets. Een oplossing hiervoor is dat men het aantal "slots" in Nederland beperkt, waardoor zoals in de plan-MER is beschreven de ticketprijzen zullen stijgen. Inderdaad kan dit betekenen dat het aantal vluchten en misschien ook een aantal bestemmingen, waarvoor in Nederland nauwelijks een primaire markt aanwezig is, teruglopen. Wellicht ten overvloede benadrukken wij dat het zeer onwenselijk is, dat miljarden worden uitgetrokken voor het onnodig goedkoop maken van vliegtickets van overstappers, puur en alleen om zo veel mogelijk vluchten via Schiphol te kunnen accommoderen. Als daar geen houdbaar verdienmodel tegenover staat, waarmee de leningen weer kunnen worden terugbetaald, dan gaat het feitelijk om staatssteun aan een fossiel verdienmodel (de HUB-functie), waarvan al eerder op veel vliegvelden is gebleken, dat dit verdienmodel economisch geen stand houdt. Een beschouwing en een zorgvuldige afweging van deze maatschappelijke kosten in de luchtvaartnota mag daarom niet ontbreken.

Belastingen

De luchtvaartsector heeft een BTW vrijstelling en betaalt geen accijnzen, hetgeen leidt tot ongelijke uitgangspunten ten opzichte van andere transport modaliteiten. De nota gaat er echter niet op in hoe deze ongelijke uitgangspunten kunnen worden geadresseerd. Mogelijke prijseffecten van verduurzaming door duurdere brandstofprijzen en een vliegbelasting van slechts 7 euro per ticket wordt daarbij al als problematisch beschouwd. Het perspectief op een reële vliegbelasting ontbreekt. Duidelijk mag zijn dat voor het realiseren van eerlijke belastingen voor het vliegverkeer internationale samenwerking nodig is en Nederland zou met tenminste omringende Europese landen hierin gezamenlijk kunnen optrekken. Gemist wordt in de nota de ambities om te komen tot een eerlijke beprijzing en de beschrijving van de samenwerking met andere landen die hierin wordt gezocht.

Klimaatambities

Klimaatbeleid internationale luchtvaart is een zaak voor de overheid

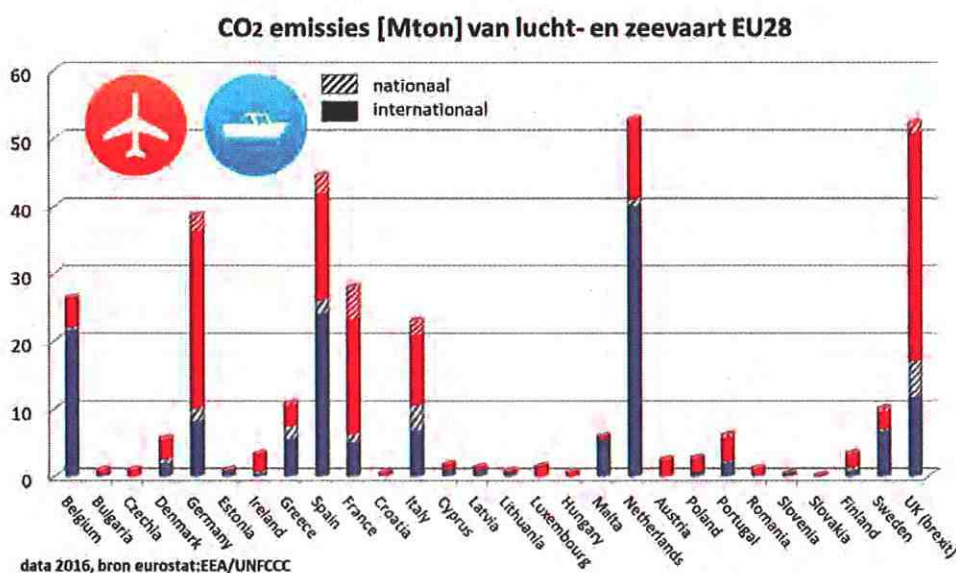
Op dit moment is de verantwoordelijkheid van het klimaatbeleid van de internationale luchtvaart gelegd bij de VN-organisaties ICAO (International Civil Aviation Organisation). Maar ICAO heeft in tegenstelling tot nationale overheden een beperkte bevoegdheid om te komen tot maatregelen die leiden naar de noodzakelijke emissiereducties.

Zo is Nederland zelf verantwoordelijk voor het accommoderen van de capaciteit op luchthavens met bijbehorende infrastructuur, waaronder ook de voorzieningen voor de benodigde brandstoffen, zij bepaalt daardoor de omvang van de luchtvaartsector. Ook kan zij de ontwikkeling van emissievrije technologieën stimuleren of snelle alternatieven voor internationaal vervoer realiseren. Door meer lokaal te produceren kan vervoer verminderd worden, evenals door het gebruik van nieuwe media tijdens vergaderingen of het kiezen van vakantiebestemmingen dichterbij huis. Het is de overheid die belastingen op brandstoffen en emissies bepalen of afspraken erover maken. Kort gezegd, luchtvaart is een onderdeel van onze economie. Overheden zijn daarom verantwoordelijk voor de verduurzaming daarvan ook in relatie en in evenwicht met andere sectoren. Wij pleiten daarom om

een eind te maken van de uitzonderingspositie van de luchtvaart in het klimaatakkoord van Parijs en roepen op om in de luchtvaartnota stappen te beschrijven waarmee dit kan worden bereikt.

Nederland heeft in de EU een hoofdrol

Net als bij het internationale wegvervoer en de industrie zal voor de toekenning van emissies aan landen worden uitgegaan van de plek waar brandstoffen worden getankt. Deze systematiek is ook in VN verband afgesproken en landen rapporteren hierover aan het UNFCCC (United Nations Framework Convention of Climate Change), ook de plan-MER houdt deze systematiek aan.



Ondanks dat Nederland een klein land is heeft zij wel een dominante rol wat betreft het gebruik van bunkers (vliegtuig- en scheepvaart brandstoffen) in de EU. Ook wat luchtvaart betreft is Nederland een grote speler. Verder is niet alleen het eigen brandstofverbruik hoog, wat in de figuur tot uitdrukking komt, Nederland is daarnaast ook marktleider in de EU als het gaat om bewerking, opslag en distributie van kerosine. De meeste luchthavens in Noord-West Europa worden vanuit Rotterdam met pijpleidingen bevoorrad. Nederland heeft bij de verduurzaming van brandstoffen zodoende een sleutelrol in handen. Dit gegeven verdient in de luchtvaartnota nog meer nadruk.

Het is daarom belangrijk dat Nederland als welvarend land met een sleutelrol wat het gebruik van en de handel in kerosine eigenstandig stappen zet in de verduurzaming, om op die manier ook voor andere landen richting te geven in het verduurzamen van brandstoffen. Hierbij moet men zich realiseren, dat verduurzaming nooit overal en door alle landen tegelijkertijd kan worden gerealiseerd. De luchtvaartnota houdt echter vast aan de klimaatdoelen van CORSIA welke in ICAO verband zijn besproken. Duidelijk moge zijn dat als Nederland met een sleutelrol zich slechts wil binden aan dit toch al zwakke doel van CORSIA, dat mondiaal gezien zelfs dat weinig ambitieuze doel schier onhaalbaar wordt. Omdat Nederland als een van de weinige landen ook vertegenwoordigd is in de ICAO-raad moet zij hier meer richtinggevend zijn. Wij pleiten ervoor om de sleutelrol die Nederland heeft wat betreft kerosine in de nota goed herkenbaar te maken en dit te vertalen naar ambities waarmee de doelen van de klimaatconferentie van Parijs, ook vanuit een internationaal speelveld gezien, kunnen worden gehaald.

Ontwikkeling van andere modaliteiten

Positief wordt ervaren dat er steeds meer aandacht is voor spoor als alternatief voor kortere vluchten. Zo is deze week een verdrag met omliggende landen getekend om een rechtstreekse treinverbinding tussen Amsterdam en Londen via de kanaaltunnel mogelijk te maken. Maar dit heeft wel erg lang geduurd: de eerste Eurostar is immers al 1994 door de tunnel gegaan. Nederland loopt achter wat betreft internationale spoorverbindingen. Verder is er in heel Europa een trend gaande waarbij op middellange afstand de trein het vliegtuig vervangt. Zo hebben Oostenrijk, Frankrijk en Duitsland recent stappen gezet om binnenlandse vluchten zo veel mogelijk te voorkomen. Er is dus spraken van een trend waarin de traditionele HUB-functie van feedervluchten wordt vervuld door een hoge snelheidstreinnetwerk welke in een grotere omtrek rond luchthavens de stedelijke agglomeraties bedienen. Derhalve zal Nederland als zij daadwerkelijk geïnteresseerd is om een concurrerend netwerkconnectiviteit aan te bieden, ook over een hogesnelheidsnet van (magneet)treinen of hyperloops moeten beschikken, welke in verbinding staan met belangrijke nabijgelegen Europese economische centra. Aanbevolen wordt om de ontwikkeling van andere modaliteiten in de luchtvaartnota een nadrukkelijke plek te geven, door concreet invulling te geven aan die netwerkverbindingen die met andere modaliteiten verder moeten worden ontwikkeld.

Overige klimaateffecten

Opvallend is dat NO_x in de klimaateffecten expliciet wordt meegenomen, terwijl NO_x op zichzelf geen broeikasgas is. Wij vragen u om de klimaateffecten beter te beschrijven. Relevanter voor het klimaat dan NO_x zijnde door de luchtvaart uitgestoten waterdamp en roet/fijnstof. De niet-CO₂ effecten van het vliegverkeer hebben verder een onvoldoende uitgewerkte plek gekregen in de luchtvaartnota en de plan-MER, terwijl Nederland in 2019 hierover wel een seminar heeft georganiseerd. Onterecht wordt in de plan-MER naar oude wetenschappelijke literatuur verwezen, daterend uit een periode waarin nog relatief weinig daarover bekend was. Dit is onterecht daar er nu een duidelijke wetenschappelijk consensus bestaat over de cumulatieve niet-CO₂ gerelateerde effecten. Het voorkomen van niet-CO₂ effecten in de luchtvaart verdient derhalve een betere uitwerking met concrete maatregelen.

Stikstofdeposities in de natuur

De effecten van stikstof deposities van de luchtvaart zijn onvoldoende duidelijk beschreven. Zo blijkt dat de NO_x uitstoot boven 3.000 ft nog niet in kaart is gebracht, terwijl de recente NEC (National Emission Ceiling) EU-richtlijn dit wel voorschrijft. Nederland is op dit punt bij de Europese commissie in gebreke en dat is extra teleurstellend, omdat Nederland het Europese land is met het grootste stikstof probleem. Lettend op de gebruikelijke vlieghoogtes mag duidelijk zijn dat de meeste emissies van de luchtvaart boven de 3.000 ft plaatsvinden, en deze inventarisatie kan derhalve niet achterwege blijven. Onterecht wordt verder in de nota vermeld dat NO_x emissies boven 3.000 ft chemisch wordt afgebroken. Dat is niet het geval. Ook onjuist is de aanname in de luchtvaartnota, dat deposities afkomstig van emissies boven 3.000 ft niet zijn te herleiden. Het OPS model, welke in Nederland wordt toegepast voor stikstofdeposities is in staat om (natte) deposities afkomstig van

Luchtwachters Holland Rijnland

emissies boven de menglaag te berekenen, ook ver boven 3.000 ft. Het model is hiervoor gevalideerd. Er is zodoende geen enkele aanleiding om de berekening van deposities afkomstig van emissies boven 3.000 ft buiten beschouwing te laten. Het is uitermate teleurstellend gezien de problemen die Nederland met stikstof deposities heeft, dat in de luchtvaartnota waarin een perspectief geschetst moet worden tot 2050, stikstofdeposities niet worden beschouwd als serieuze factor en op een onvolledige manier worden berekend.

Verder ontbreken tegen het advies van de commissie Remkes in, de effecten van stikstofdeposities afkomstig van het wegverkeer dat door luchthavens wordt aangetrokken. Dat is wel heel opmerkelijk, als men bedenkt dat de grootste parkeerplaats van Nederland te vinden is op Schiphol en als men zich realiseert dat speciaal voor de stikstofdeposities in de luchtvaart het ministerie om dit advies heeft gevraagd.

Tot slot

Er is over de luchtvaart in Nederland in de tijd van de corona – lockdown veel discussie geweest, maar dit heeft nog niet tot besluiten geleid. Telkens opnieuw heeft het ministerie geprobeerd om de groeiwensen van de luchtvaartsector ten koste van de omgeving te honoreren. Ook deze luchtvaartnota voor 2050 ademt dit uit. Zo kan echter met deze ontwerpnota geen maatschappelijke consensus ontstaan welke voor een besluit nodig is. Het is belangrijk dat alle partijen in deze discussie weer bij elkaar komen en met elkaar antwoorden vinden op de grote vraagstukken van de luchtvaart. Zonder een maatschappelijk draagvlak dient de luchtvaartnota geen enkel werkelijk doel en zal steeds opnieuw tweespalt en discussie uitlokken, en mikpunt worden van Europese procedures.

Met vriendelijke groet en hoogachting,

Luchtwachters Holland Rijnland



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

POSTBUS 20901
2500 EX DEN HAAG

Uw kenmerk

-

Ons kenmerk

-

Telefoonnummer

Uw brief d.d.

Behandeld door

Bijlagen

-

Onderwerp

Zienswijze Gemeente Alkmaar op
Luchtvaartnota

Datum

07-07-2020

Excellentie,

De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. In aanvulling op de zienswijze op de Luchtvaartnota zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief met kenmerk 1439168/1439176) wil het College van B&W van Alkmaar u meegeven dat het zowel hecht aan de belangrijke economische functie van Schiphol als aan een goede leefomgeving. Wij vragen u oog te hebben voor een zorgvuldige balans tussen beide aspecten.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Alkmaar,

* bezoekaadres

LANGESTRAAT 97

* postadres

POSTBUS 53

1800 BC ALKMAAR

* bank

* www.alkmaar.nl

* telefoon

(072) 548 88 88

* telefax

(072) 548 87 77

Zienswijze Stichting SWAB direct voor gebruik Buitenveldertbaan naar aanleiding van de Luchtvaartnota door

Wij onderschrijven de Zienswijze van WTL , zie hun Zienswijze hierbij

W.B. de buitenv baan , Deze wordt nu al vele jaren te veel gebruikt . In het Aldersadvies werd overeengekomen, dat de Buitenv. Baan zou krimpen met 7 % omdat het onderliggende gebied vele woningen telt. Dicht bevolkt gebied dus .

Na vele reacties zowel via de Alderstafel als in ORS is het nu al langer zo, dat we ruim 40 % meer vluchten ontvangen, en we tientallen klachten ontvangen uit onze achterban

Het parallelle vliegen via Polder en Zwanenburgbaan vindt nog steeds niet optimaal plaats

Ons gemeente bestuur van Amstelveen (Wethouder VVD) en Amsterdam zijn dit unaniem met ons eens .

Deze corona crisis is nu het juiste moment om een nieuw Luchtvaartbeleid te formeren:

*De luchtvaart zal zich ook moeten aansluiten bij het Parijse Klimaataccoord (Zie de hoeveelheden uit de Zienswijze van Stichting Natuur en Milieu)

* Er zal belasting betaald dienen te worden : Tickettax , maar veel meer dan € 7,50 . en wel ca €140, -

* De Europese vluchten, max 750 km dienen per trein gedaan te worden Dit werd nb al voorgesteld door het toenmalige kabinet bij introductie van de Milieu (Polder)-baan in 1995 !

* Het aantal Nachtvluchten (Er mag snachts niet worden gevlogen via de Buitenv. Baan !) dient drastisch omlaag te gaan , nog beter tot nul te worden gereduceerd

Namens de Stichting SWAB (Schipholwerkgroep Amstelveen-Buitenveldert

Voorzitter

Tel 0

Zienswijze Stichting SWAB direct voor gebruik Buitenveldertbaan naar aanleiding van de Luchtvaartnota door

Wij onderschrijven de Zienswijze van WTL , zie hun Zienswijze hierbij

W.B. de buitenv baan , Deze wordt nu al vele jaren te veel gebruikt . In het Aldersadvies werd overeengekomen, dat de Buitenv. Baan zou krimpen met 7 % omdat het onderliggende gebied vele woningen telt. Dicht bevolkd gebied dus .

Na vele reacties zowel via de Alderstafel als in ORS is het nu al langer zo, dat we ruim 40 % meer vluchten ontvangen, en we tientalle klachten ontvangen uit onze achterban

Het parallele vliegen via Polder en Zwanenburgbaan vindt nog steeds niet optimaal plaats

Ons gemeente bestuur van Amstelveen () en Amsterdam zijn dit unaniem met ons eens .

Deze corona crisis is nu het juiste moment om een nieuw Luchtvaartbeleid te formeren:

*De luchtvaart zal zich ook moeten aansluiten bij het Parijse Klimaataccoord (Zie de hoeveelheden uit de Zienswijze van Stichting Natuur en Milieu)

* Er zal belasting betaald dienen te worden : Tickettax , maar veel meer dan € 7,50 . en wel ca €140, -

* De Europese vluchten, max 750 km dienen per trein gedaan te worden Dit werd nb al voorgesteld door het toenmalige kabinet bij introductie van de Milieu (Polder)-baan in 1995 !

* Het aantal Nachtvluchten (Er mag snachts niet worden gevlogen via de Buitenv. Baan !) dient drastisch omlaag te gaan , nog beter tot nul te worden gereduceerd

Namens de Stichting SWAB (Schipholwerkgroep Amstelveen-Buitenveldert



Gemeente Epe

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901

2500 EX DEN HAAG

Zaaknummer :
Behandeld door :
Telefoonnummer :
Onderwerp : Zienswijze gemeente Epe op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Epe, 07 JULI 2020

Geachte mevrouw

Afgelopen paar jaar zijn we samen opgetrokken met Provincie Gelderland, Gelderse gemeenten en organisaties, zoals Natuur en Milieu, om te komen tot een Gelderse inbreng voor de luchtvaartnota. Deze inbreng heeft de Provincie Gelderland op 6 februari vorig jaar aan u overhandigd.

Deze zienswijze hebben we samen opgesteld met de gemeente Apeldoorn en dienen we in als aanvulling op de zienswijze van GS van de Provincie Gelderland inzake ontwerp-Luchtvaartnota, die wij onderschrijven.

De ontwerp-Luchtvaartnota geeft ons aanleiding tot de volgende aandachtspunten.

Algemeen

In onze zienswijze van 20 februari 2019 op het 'Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad en de geactualiseerde milieueffectrapportage' hebben we gewezen op het belang van een nieuwe zorgvuldige afweging van de economische belangen van luchtvaart, bescherming van woon- en leefomgeving en klimaatdoelstellingen. Wij verwachtten die afweging terug te zien in de luchtvaartnota, waaraan een uitgebreide consultatie vooraf gegaan is.

De coronacrisis heeft nog eens laten zien hoe kwetsbaar de luchtvaartsector is, maar ook welke impact de luchtvaart heeft op woon- en leefklimaat. De afweging, die in de nota wordt gemaakt stelt ons teleur. In feite borduurt de luchtvaartnota voort op bestaand beleid, zoals groei van de luchtvaart, uitbreiding van luchthavencapaciteit en het vertrouwen, dat technische oplossingen zullen bijdragen aan verduurzaming en klimaatdoelstellingen. We missen daarbij de actieve sturende rol, die de overheid kan nemen om verduurzaming te versnellen en klimaatdoelstellingen dichterbij te brengen.

Gevolgen voor regionale en lokale woon- en leefklimaat

Onzes inziens is de invloed/inspraak van het midden- en lokaal bestuur ten aanzien ons woon- en leefklimaat en de monitoring hiervan in de nota onvoldoende geborgd. Essentieel in dit verband achten wij het borgen van voldoende monitoring van de omgevingseffecten onder de huidige vliegroutes boven Apeldoorn en Epe (zowel civiel als militair). Evenwel vinden wij dat ook boven 1800 meter (6000 voet) hoogte de omgevingseffecten gemonitord moeten worden.

Bijdrage klimaatdoelstelling en oplossing voor stikstofproblematiek

De nota beperkt zich tot een visie van een gestreefd eindbeeld, waarbij wordt uitgegaan van groei van de luchtvaart, maar daarbij wordt onvoldoende ingegaan op hoe dit eindbeeld kan worden bereikt, wat dit betekent voor de klimaatdoelstellingen en de stikstofproblematiek en met welke maatregelen daar kan worden gekomen opdat de klimaatdoelstellingen en de maximale stikstofdepositiewaarden worden gehaald.

Verduurzaming van de luchtvaart

In de nota dient meer aandacht te worden gegeven aan (investeringen in) verduurzaming van de luchtvaart. Het rijk heeft ons inziens daarbij een belangrijke stimulerende rol. Het DEAC op vliegveld Teuge wil hier als kenniscentrum van onderwijsinstellingen (TU Delft, Hogeschool Amsterdam, Deltion Zwolle) een belangrijke rol in spelen. We verwachten van het rijk, dat er ook budgetten beschikbaar komen voor deze kennisontwikkeling.

Visie en rol General Aviation

In de nota missen we een duidelijke visie van het Rijk op regionale luchthavens, zoals vliegveld Teuge. Dat geldt enerzijds voor de visie op het beperken van gevolgen van de General Aviation voor het woon- en leefklimaat en anderzijds voor de rol van regionale luchthavens als een belangrijke bijdrage aan de totale bereikbaarheidsvraag met een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten.

Ook de profilering van regionale luchthavens is van belang. Zo profileert vliegveld Teuge zich als duurzame luchthaven met een belangrijke toeristische en recreatieve functie, vooral vanwege de vestiging op de luchthaven van het Nationaal Paracentrum Teuge, een van de grootste parachutistencentra in Europa, en DEAC, het kenniscentrum voor elektrische luchtvaart en verduurzaming. Wij verwachten van u, dat u bij de uitwerking van de luchtvaartnota met deze profilering rekening zult houden.

In aanvulling op de bovenstaande, gezamenlijke aanvulling van de gemeenten Epe en Apeldoorn, voegen wij nog enkele aandachtspunten voor de specifieke omstandigheden van de gemeente Epe toe:

Situatie rondom Luchthaven Teuge

Bij het uitvoeren van de voornemens om Lelystad Airport te openen en het aantal vliegbewegingen van en naar die luchthaven in de toekomst te laten groeien wordt in de nota aangegeven dat mogelijk een deel van het kleine vliegverkeer naar andere regionale luchthavens gaat uitwijken en dat samen met de regionale luchthavens en provincies (als regionaal bevoegd gezag) beleid wordt ontwikkeld dat zorgt voor voldoende ruimte.

Tot die "uitwijk-luchthavens" hoort ook luchthaven Teuge.

Wij zijn van mening dat de nota richtlijnen dient te geven voor die regionale ontwikkelingen op overeenkomstige wijze als wij die voor het rijksbeleid en de rijksvoornemens wenselijk achten en hiervoor hebben omschreven.

De luchthaven Teuge ligt vlak bij de gemeentegrens van Epe. Dit betekent dat vooral het zuidelijk deel van onze gemeente te maken zal krijgen met een toename van de effecten van het luchtverkeer van en naar Teuge.

Wij vinden dat in de nota zou moeten worden gewezen op specifieke aandacht die de provincies (en dus ook Provincie Gelderland als regionaal bevoegd gezag voor luchthaven Teuge) dienen te geven aan de effecten van het luchtverkeer van en naar regionale luchthavens (en dus ook Teuge) op de kwaliteit van het woon- en leefklimaat en de monitoring daarvan. Op dit moment wordt dit aspect in de nota niet vermeld en dus ook niet geborgd.

Vliegroutes boven de gemeente Epe

Tenslotte wijzen wij nog op het standpunt dat eerder door gemeente Epe is verwoord voor wat betreft de vliegroutes van en naar Lelystad Airport over de gemeente Epe.

Wij zijn en blijven van mening dat voorafgaand aan het eventueel in gebruik nemen van Lelystad Airport een herziening van de vliegroutes in het luchtruim nodig is waarbij die herziening het resultaat dient te hebben dat er géén laagvliegroute over de gemeente Epe meer bestaat.

Bovendien hebben wij ook eerder aangedrongen op aandacht voor de kwaliteit van ons woon- en leefklimaat en de monitoring daarvan in relatie tot de vliegroutes voor Lelystad Airport en de overige vliegroutes en vliegverkeer boven de gemeente Epe.

Wij onderstrepen graag dat dit ook geldt voor de kwaliteiten van onze omgeving voor flora en fauna en voor de belangen van bezoekers en recreatie.

Wij benadrukken daarmee dus het standpunt dat wij eerder hebben ingenomen tijdens de inspraakprocedure voor het Luchthavenbesluit Lelystad Airport en onderstrepen voorts zo krachtig mogelijk wat hiervoor in de gezamenlijke reactie met gemeente Apeldoorn is vermeld.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Fne.