

BUNDEL 6

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

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

74829498	SADC
74829541	ProRail
74830147	gemeente eindhoven
74830337	Gemeente Apeldoorn
74830593	gemeente Tynaarlo
74830686	Gemeente Rotterdam
74831677	Timpaan Hoofddorp B.V.
74831848	Stichting Lucht- en Ruimtevaart Nederland
74833097	Kies College Cluster Aalsmeerbaan (KCCA)
74833352	easyJet
74833367	Airflo B.V.
74833471	VNO-NCW West
74833484	Gemeente Helmond
74833570	Fokker Technologies Holding B.V.
74833774	Bewoners Omgevingsraad Schiphol (ORS)
74833976	Stichting Rotterdam The Hague Innovation Airport
74834067	GGD GHOR Nederland
74835033	Natuur en Milieufederatie Flevoland

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
O.v.v. Luchtvaartnota
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Schiphol, 9 juli 2020

Kenmerk: 090720u1/RF

Betreft: zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota

Geachte minister

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de Ontwerp-Luchtvaartnota. Wij hebben reeds een zienswijze ingediend m.b.t. Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). Graag maken wij ook van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen m.b.t. Ontwerp-Luchtvaartnota. Dit doen wij aan de hand van drie thema's namelijk economie, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Economie

SADC heeft in samenwerking met Gemeente Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group en Provincie Noord-Holland, een Marktvisie (zie bijlage) opgesteld voor het Enter[NL]-gebied: een internationaal concurrerende toplocatie (REOS) en de internationale entree van Nederland.

In de marktvisie geven wij inzicht in de economie van de Schipholregio en de potentie van het gebied om economische ontwikkeling te faciliteren. Op basis van een uitgebreide analyse hebben we het groeipotentieel van kansrijke sectoren in kaart gebracht, alsmede hun belang voor de economie van de Schipholregio en MRA. Dit zijn o.a. Tech, Creative, Life Sciences. Wij onderstrepen het belang van bereikbaarheid en de netwerkkwaliteit, voor het groeipotentieel van deze sectoren.

Er zijn verschillende scenario's onderzocht als oplossing voor de bereikbaarheid van het gebied. Wij zien het doortrekken van de Noord/Zuidlijn als een vliegwiel voor de ambitie van Enter[NL] om uit te groeien tot de internationale entree van Nederland.

Bezoekadres

The Outlook, gebouw C, 2e verdieping
Evert van de Beekstraat 356
1118 CZ Schiphol

Postadres

SADC N.V.
Postbus 75700
1118 ZT Schiphol

Kvk

Tel +31(0)20 206 66 40
info@sadc.nl
www.sadc.nl

Leefbaarheid

In de nota geeft u aan op welke manier de Luchtvaartnota aansluit bij de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) van de UN. Wij onderstrepen het belang van een brede waardeontwikkeling van de Schipholregio, zowel financieel als maatschappelijk. Onze ambitie is om met de ontwikkeling van werklocaties maximaal bij te dragen aan de SDG's.

Wij willen onze leefomgeving niet beschadigen, maar waarde toevoegen en voor een brede groep mensen arbeidsplaatsen creëren. De leefbaarheid van onze regio is ook groot van belang voor de internationale concurrentiepositie en het vermogen om internationaal talent te binden aan de regio.

Wij hebben met belangstelling kennis genomen van uw voornemen om een Omgevingsfonds in te stellen, om de kwaliteit van de leefomgeving een impuls te geven. Graag zouden wij vanuit onze lokale kennis en inzicht in behoeften van gebruikers van het gebied, betrokken worden in het uitwerken hiervan.

Bereikbaarheid

De doorontwikkeling van landzijdige mobiliteit zien wij als rand voorwaardelijk voor de ontwikkeling van een internationaal topmilieu. Met het huidige mobiliteitsaanbod benen we het niet meer bij. Zowel op de weg als in het openbaar vervoer is de capaciteit en de kwaliteit onvoldoende. De bereikbaarheid van onze werklocaties neemt af (over de weg) of is onvoldoende (openbaar vervoer) om aan de vraag van bedrijven en hun werknemers te voldoen.

Het Amsterdam Logistics Programma (ALP) is een programma voor logistiek met focus op de ports in de Metropoolregio Amsterdam, namelijk Amsterdam Airport Schiphol, Port of Amsterdam en Greenport Aalsmeer. Het programma is onderdeel van de Amsterdam Logistics Board (ALB): het platform voor logistiek in de MRA. Het programma is gericht op verbetering van de concurrentiepositie van de MRA en de drie Ports door samen te werken aan een bereikbare, slimme en schone regio. Naast de genoemde Ports werken de volgende partijen met elkaar samen binnen de ALB: Metropoolregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer, SADC en Hogeschool van Amsterdam.

De ALB heeft op 5 juni jl. de Visie en Uitvoeringsagenda logistiek MRA-Ports vastgesteld (zie bijlage) die direct en indirect raakvlakken heeft met (thema's uit) de Luchtvaartnota. Met de visie neemt de ALB een voorschot op de logistieke sector in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) van de toekomst: logistiek en goederenvervoer die slim en schoon zijn en tegelijkertijd de concurrentiepositie van de regio versterkt. Vernieuwing als geheel (de regio), maar ook individueel (de deelnemende organisaties). De focus ligt daarbij op de drie Ports.

De visie schetst een logistieke sector in 2050 die concurrerend en vernieuwend is en aansluit bij de klimaatdoelstellingen van het kabinet en de Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties. De uitvoeringsagenda biedt handvatten om concrete stappen te zetten. Inmiddels zijn twee initiatieven opgezet voor een betere bereikbaarheid en doorstroming, optimalisatie van logistieke ketens en CO2-reductie: Connected Transport Corridor Amsterdam Westkant (slimme logistiek door wegbeheerders en transporteurs aan elkaar te koppelen door middel van data) en Noord West Connect (modal shift: goederenvervoer van weg naar water of spoor). Samenwerking tussen bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen zowel binnen als buiten de regio staan hierin centraal. In 2020 wordt de agenda verder uitgewerkt en worden de ambities van schoon, slim en samen gekoppeld aan concrete doelstellingen.

Met vriendelijke groet,

Manager Gebiedsontwikkeling SADC

Bijlagen:

- Marktvisie Enter[NL] d.d. juni 2020
- Visie Amsterdam Logistics Board

MARKTVISIE ENTER[NL]

Inzicht in de potentie van
het Enter[NL]-gebied als
dé internationale entree van
Nederland en aanjager van
de Nederlandse economie

MARKTVISIE ENTER[NL]

SADC

In samenwerking met:

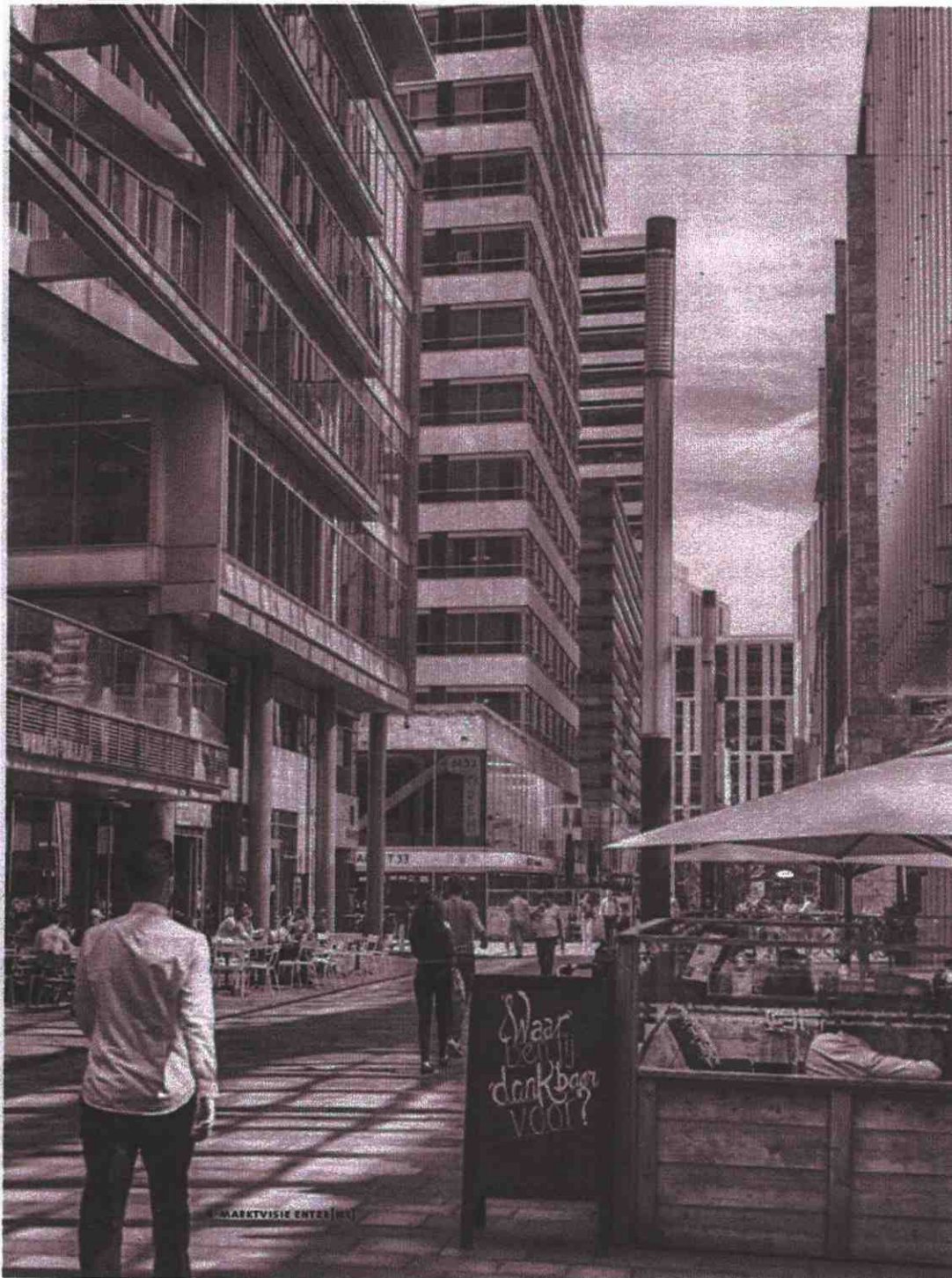
X Gemeente
X Amsterdam



Schiphol
Group

Provincie
Noord-Holland

ORAM



1. Aanleiding Marktvisie Enter[NL] 2020-2040 6

2. Adaptiviteit 8

3. Context Enter[NL] 10

3.1. Opgaven 10

3.2. Waardeoptimalisering op de langetermijn 11

4. Potentie Enter[NL] 14

4.1. Kansrijke sectoren 14

4.2. Trends en behoeften 19

4.3. Acht typen werkmilieus 20

4.4. Matchen van vraag en aanbod 23

5. Kansen voor knooppunten Enter[NL] 26

5.1. Matchen van werkmilieus, knooppunten en bereikbaarheid 26

5.2. Kansen en uitdagingen voor Enter[NL] bij een OV-schaalsprong 32

5.3. Uitdagingen voor Enter[NL] zonder OV-schaalsprong 33

5.4. Tot slot 34

Colofon 36

INHOUD

1 AANLEIDING MARKTVISIE ENTER[NL] 2020-2040

Enter[NL] - het gebied vanaf de Zuidas via Schiphol tot Hoofddorp - is nu al een magneet voor internationale bedrijvigheid. Op dit moment zijn vooral de Zuidas en Schiphol Centrum populair bij buitenlandse bedrijven en investeerders. Het Enter[NL]-gebied heeft veel potentie om uit te groeien tot de internationale entree van Nederland. Een internationaal concurrerende toplocatie die de Nederlandse economie versterkt. Nu al zijn er zo'n 140.000 arbeidsplaatsen in het gebied. De verwachting is dat er nog 65.000 tot 90.000 arbeidsplaatsen bij gaan komen.

Marktvraag werkmilieus onderzocht. Die potentie van Enter[NL] is de aanleiding geweest voor een uitgebreid marktonderzoek naar de toekomstige behoefte aan werkmilieus, en de mogelijkheden van het Enter[NL]-gebied om daarin te voorzien. Tegelijkertijd met de ontwikkeling van de economie in Enter[NL], moet het gebied oplossingen bieden voor grote maatschappelijke uitdagingen. Uitdagingen zoals de duurzaamheidsopgave, energietransitie en verstedelijking. De uitkomsten van het marktonderzoek zijn verwerkt in het onderzoeksrapport 'Marktvisie Enter[NL] 2020-2040'.

Enter[NL] ontwikkelen heeft urgentie. De wereldwijde concurrentie tussen Global City Regions is groot en de strijd om talent en buitenlandse investeringen is hevig. Samen met Enter[NL] kan de Metropoolregio Amsterdam (MRA) haar concurrentiepositie behouden. Daarnaast heeft de ontwikkeling van Enter[NL] ook urgentie, vanwege de grote verstedelijkingsopgave waarvoor de MRA staat. In het Enter[NL]-gebied is ruimte voor de grote vraag naar woningen en de ontwikkeling van nieuwe, hoogwaardige en vooral duurzame werklocaties.

Belang van goede bereikbaarheid. Om de ambitie voor Enter[NL] waar te maken moet het hele gebied goed bereikbaar zijn. De druk op het openbaar vervoersysteem en

wegennetwerk is nu al hoog en zal komende jaren alleen maar verder toenemen. Er zijn verschillende oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de bereikbaarheid, namelijk uitbreiding van het wegnnet, uitbreiding van het spoornetwerk en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn (schaalsprong openbaar vervoer). Waarschijnlijk is een combinatie van verschillende oplossingen nodig. In de marktvisie hebben we de volgende vraag centraal gesteld: *welke invloed heeft een OV-schaalsprong – in de vorm van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn – op de haalbaarheid van de Enter[NL]-ambitie, om als internationaal concurrerende toplocatie uit te groeien tot de internationale entree van Nederland.*

Ontwikkelen vanuit een heldere visie. Om de Enter[NL]-ambitie te realiseren is een heldere visie op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het gebied nodig. Om te weten wat je wil en om te weten of dat wat je wil realistisch is. In deze marktvisie is de marktvraag van uit verschillende economische sectoren bekeken en is in kaart gebracht aan welke typen werkmilieus bedrijven en werknemers behoefte hebben.

De 'Marktvisie Enter[NL] 2020-2040' is opgesteld door SADC in samenwerking met gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, Schiphol Group en ORAM.

SADC (Schiphol Area Development Company) ontwikkelt een samenhangend portfolio van hoogwaardige, bereikbare, (inter)nationaal concurrerende werkmilieus in de Amsterdam Airport Regio.

2 ADAPTIVITEIT

De toekomst is moeilijk te voorspellen. Na de grote recessie die begon in 2008, hebben we weer een periode gehad van bijna ongekende hoogconjunctuur. Door de snelle groei is de verstedelijkingsdruk toegenomen en wordt naarstig gezocht naar ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en naar oplossingen voor de op alle fronten vastlopende bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam.

In de afrondende fase van deze marktvisie raakten we ineens in een nieuwe crisis, als gevolg van de Covid-19-pandemie. De wereld ging tijdelijk op slot. Nog niet eerder werkten we zo massaal vanuit huis als in de eerste helft van 2020. Een periode van onzekerheid die de economische ontwikkeling op de korte termijn zeker negatief beïnvloedt.

Diverse scenario's voor groei en bereikbaarheid

Zoals gezegd, de toekomst is moeilijk te voorspellen. Daarom houden we in de marktvisie rekening met de impact van onzekerheden. Ook geven we inzicht in de effecten van verschillende keuzen voor de bereikbaarheid van het gebied. Daarmee is de marktvisie in verschillende toekomstscenario's relevant, als sturingsmiddel op de ontwikkeling van Enter[NL].

complexe, dynamische en adaptieve netwerken

Leren en accepteren dat we onderdeel zijn van complexe, dynamische en adaptieve netwerken. Die onvoorspelbaar zijn.

Dat vraagt inzicht in vele facetten, lef om te kiezen, bij te sturen en vast te houden aan kernwaarden.



Waardeontwikkeling op de lange termijn
De marktvisie voor Enter[NL] is een langetermijnvisie voor de periode 2020-2040. Het doel is om de waarde van Enter[NL] in brede zin en op de lange termijn te optimaliseren. Dat kan met een adaptieve, flexibele, diverse, duurzame en leefbare ontwikkeling die aansluit bij de markttrends en oplossingen biedt voor de andere grote uitdagingen waarvoor we als samenleving staan (zie hoofdstuk 3).

Disruptie met kansen?

De COVID-19-pandemie is een compleet nieuwe disruptie waarvan we de gevolgen nog niet kunnen overzien. Zeker is dat een economische recessie zal volgen, maar onduidelijk is voor hoe lang. En ook dat voor wie dat mogelijk is, de werkplek soms thuis of op kantoor zal zijn. Mogelijk neemt de behoefte aan digitalisering en adaptieve, flexibele werkmilieus juist door deze crisis nog verder toe. Enter[NL] kan daarin ruimschoots voorzien, mits de juiste keuzes worden gemaakt.

3 CONTEXT ENTER[NL]

Het denken over Enter[NL] als airport corridor, is tot op heden gedomineerd door het Mainportbeleid voor Schiphol. Wij kijken nu wezenlijk anders naar de betekenis van de luchthaven. Kwantitatieve groei is niet meer vanzelfsprekend. Veel relevanter is de luchthaven als onderdeel van een stedelijk netwerk (Daily Urban System) met meerdere manieren van vervoer.

3.1. Opgaven

Internationale concurrentiekracht
Enter[NL] moet samen met de andere toplocaties in Nederland de internationale concurrentiekracht vergroten, door versterking van de agglomeratiekracht en complementariteit. Nieuwe uitdagingen daarbij zijn:

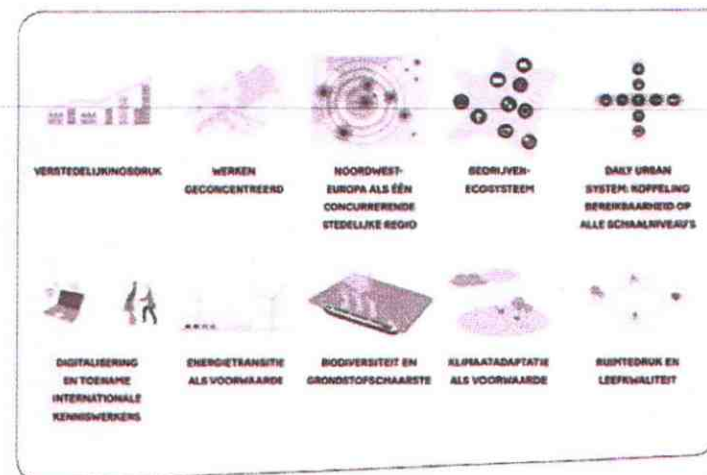
- ontwikkeling van de Digitale Mainport dataport;
- faciliteren van digitalisering van de economie;
- vergroten van het gebruik van verschillende vervoerwijzen die schoner, slimmer en sneller zijn.

*Uitdagingen, ontwikkelingen en trends
Urgentie tot verduurzamen*

Maar boven alles staan we voor een enorme duurzaamheidsopgave. We zitten in een klimaatcrisis en zijn begonnen aan een energietransitie. Grondstoffenschaarste en een grotere behoefte aan onafhankelijkheid, dwingen ons om over te schakelen naar een circulaire economie. Ook de invloed van onze leef- en werkomgeving op onze gezondheid en de biodiversiteit staan volop in de aandacht. Vaststaat de grote maatschappelijke druk om het anders te doen.

Steden leefbaar en bereikbaar houden

Tegelijkertijd staan de leefbaarheid en de bereikbaarheid van het stedelijke gebied onder toenemende druk. Om hieraan het hoofd te bieden moeten nieuwe stedelijke milieus ontwikkeld worden die excellent bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en langzaam verkeer.



Veranderende arbeidsmarkt en behoeften

Tot slot is de arbeidsmarkt sterk aan het veranderen. Bedrijven en nieuwe generaties werknemers stellen andere eisen aan hun werkomgeving. Tegelijkertijd zijn er mensen die moeilijk aan het werk komen en blijven. De vraag is hoe voor hen de toegankelijkheid van werk kan worden vergroot.

3.2. Waardeoptimalisering op de lange termijn

Om een goede doorkijk in de toekomst te geven, omvat de marktvisie meer dan alleen het in beeld brengen van de vraag- en aanbodverwachtingen en hoe bedrijven optimaal te faciliteren zijn. Het gaat om een holistische benadering van de ontwikkeling van Enter[NL] met als doel: optimaliseren van de waarde van het gebied in brede zin en op de langere termijn. De Sustainable Development Goals (SDG's) van de VN zijn uitstekende kpis om de beoogde brede waardeontwikkeling te meten.

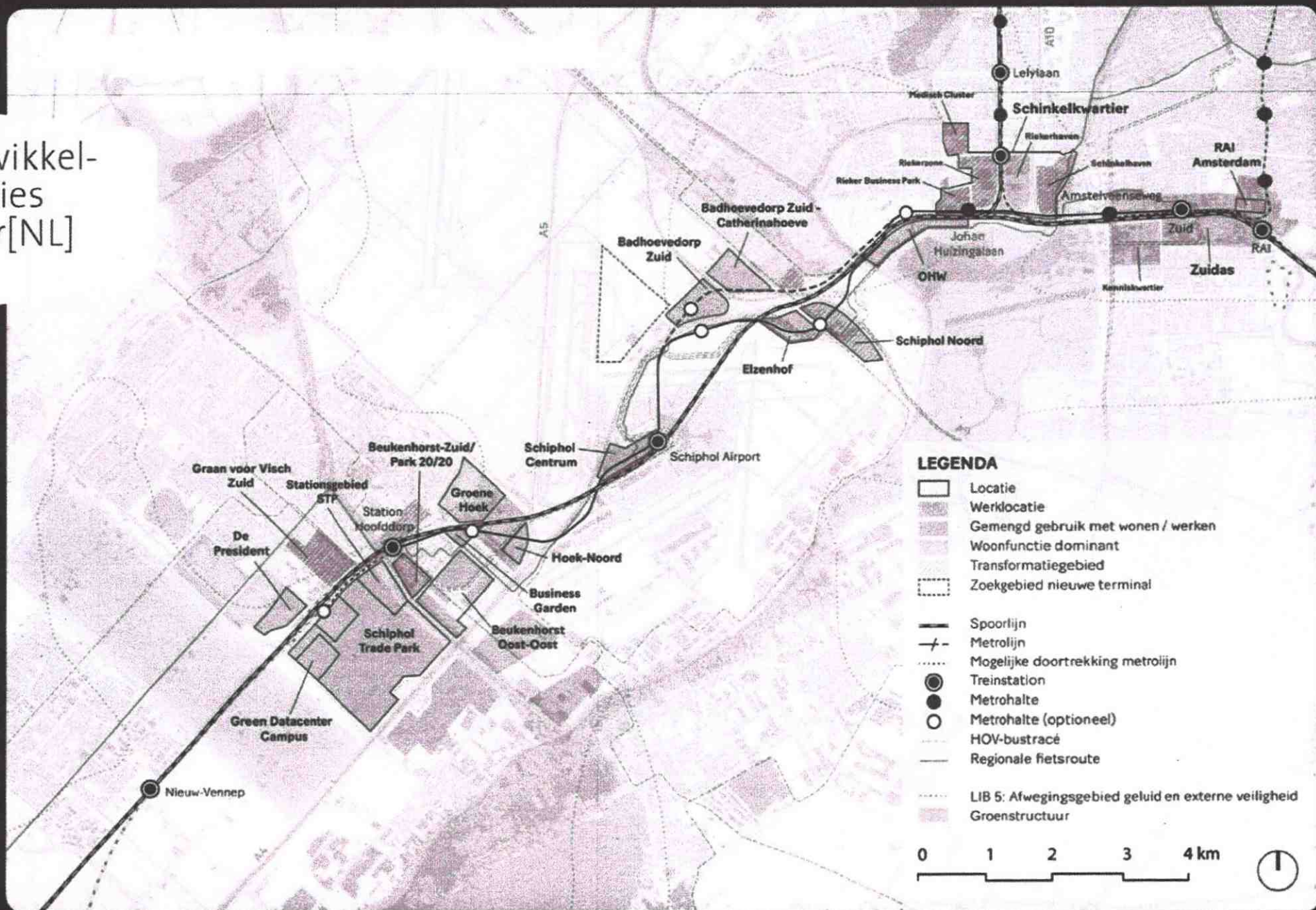
Rekening houden met onzekerheden

Bij de ontwikkeling van Enter[NL] is het belangrijk om aan de waardeontwikkeling op de lange termijn te denken en daarvoor een dynamisch handelingsperspectief te maken. In de marktvisie hebben we groei- en bereikbaarheidsscenario's opgenomen. Die scenario's helpen om de samenhang en gevolgen van strategische keuzen te overzien bij zowel optimale als minder gunstige omstandigheden.

Vijf knooppunten binnen Enter[NL]

We onderscheiden vijf knooppunten: Zuidas, Schinkelkwartier, Schiphol Noord-West, Schiphol Centrum en Hoofddorp. Deze knooppunten zijn de fysieke toegangspunten tot het Enter[NL]-gebied. Elk knooppunt bestaat uit een verzameling van werk- en/of woonmilieus, elk met hun eigen mix van functies (werken, wonen, onderwijs, winkels, horeca etc.).

Ontwikkel- locaties Enter[NL]



4 POTENTIE ENTER[NL]

In Enter[NL] anno 2040 zijn de behoeften en belangen van alle gebruikers van het gebied optimaal op elkaar afgestemd. Dat zijn de mensen die er werken, wonen en passagiers op doorreis. Dit in navolging van het Airport Urbanism-model van Max Hirsh: 'focus on people, growing together'.

Optimale afstemming bereik je alleen als je vanaf de start van de ontwikkeling van het gebied al rekening houdt met de belangen en behoeften van de verschillende gebruikersgroepen. Dit borgen we door als ontwikkelingsdoel te stellen: Enter[NL] draagt maximaal bij aan de Sustainable Development Goals van de UN.

In de marktvisie staat de ontwikkeling van werkmilieus centraal, daarom concentreren wij ons specifiek op wat werkgevers, werknemers en investeerders willen en nodig hebben.

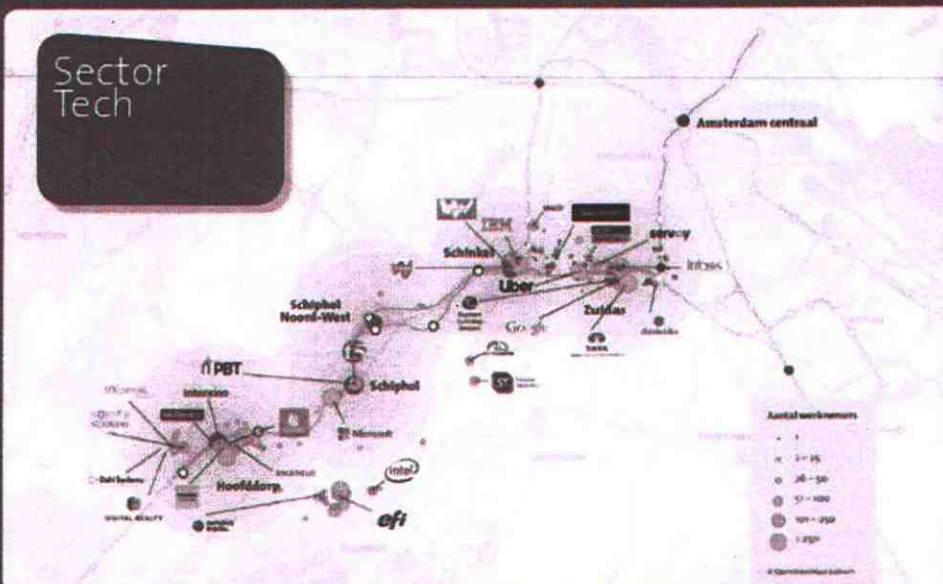
4.1. Kansrijke sectoren

In het Enter[NL]-gebied zijn meer dan 6.000 bedrijven gevestigd met zo'n 140.000 arbeidsplaatsen. Om de economische potentie van de verschillende soorten bedrijven nu en in de toekomst goed te kunnen beschrijven, hebben we alle bedrijven ingedeeld in vijftien 'nieuwe' sectoren.

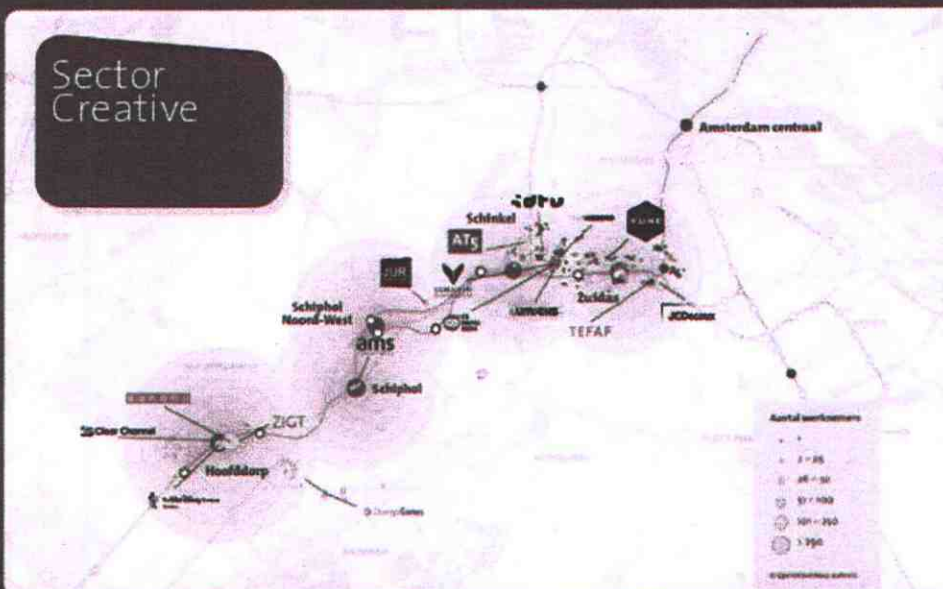
Binnen het huidige bedrijvenecosysteem in Enter[NL] onderscheiden we zes kansrijke sectoren met de grootste kansen voor groei in werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de economie. Deze sectoren dragen sterk bij aan de ambitie om Enter[NL] uit te laten groeien tot de internationale entree van Nederland: Tech / Creative / Life Sciences / Logistics / Food & Beverages / Fashion. Daarnaast hebben we gekeken naar ondersteunende voorzieningen: de zogenaamde MICE¹ Market & Hotels als onderdeel van de sector Hospitality & Tourism.

¹— MICE staat voor Meetings, Incentives, Conferences and Exhibitions; oftewel: faciliteiten voor vergaderen, events, congressen en beurzen.

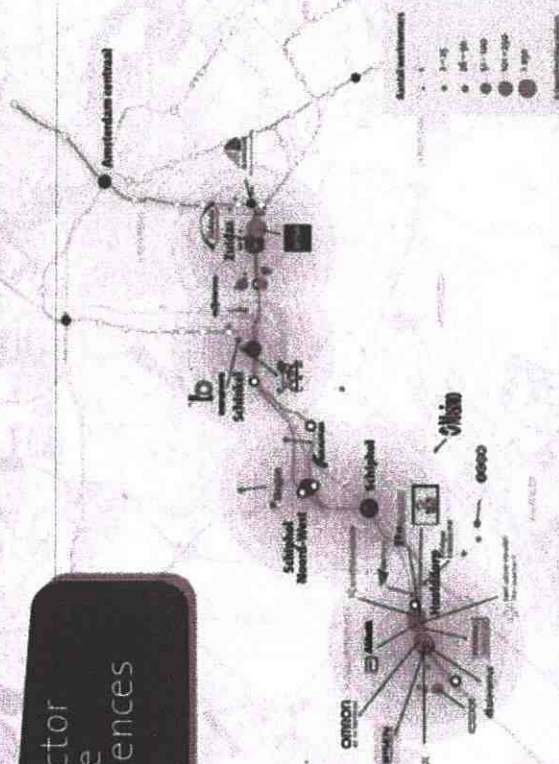
Sector Tech



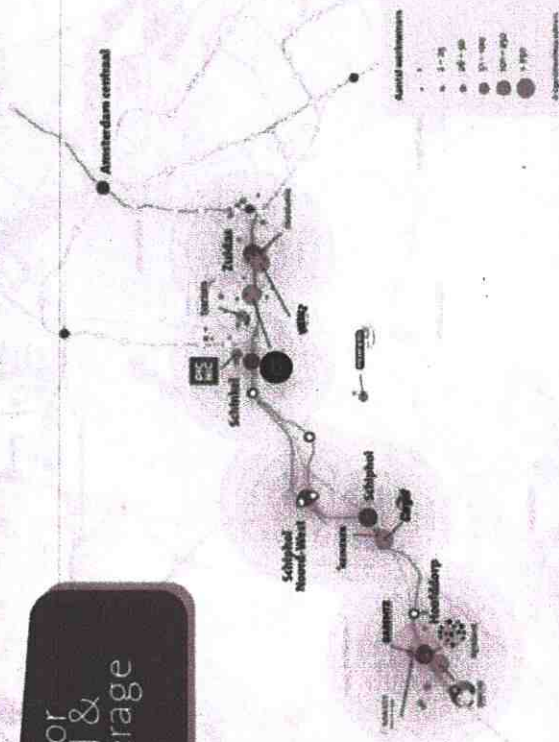
Sector Creative



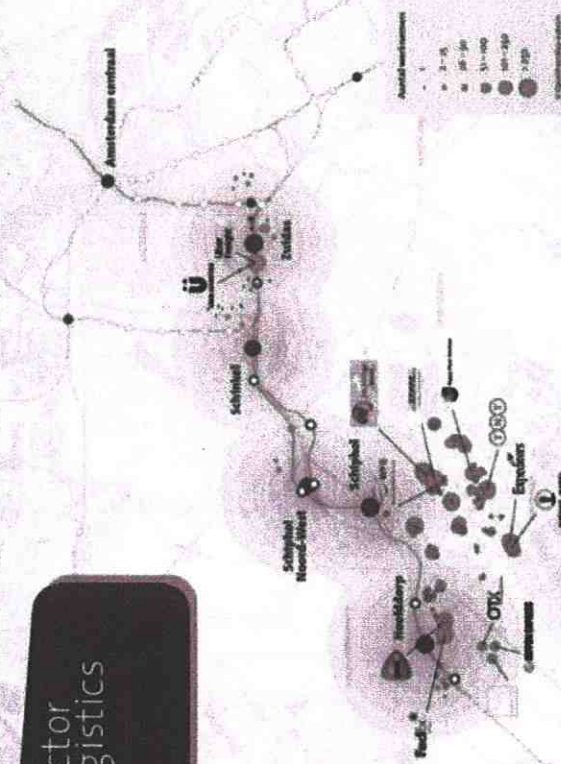
Sector Life Sciences



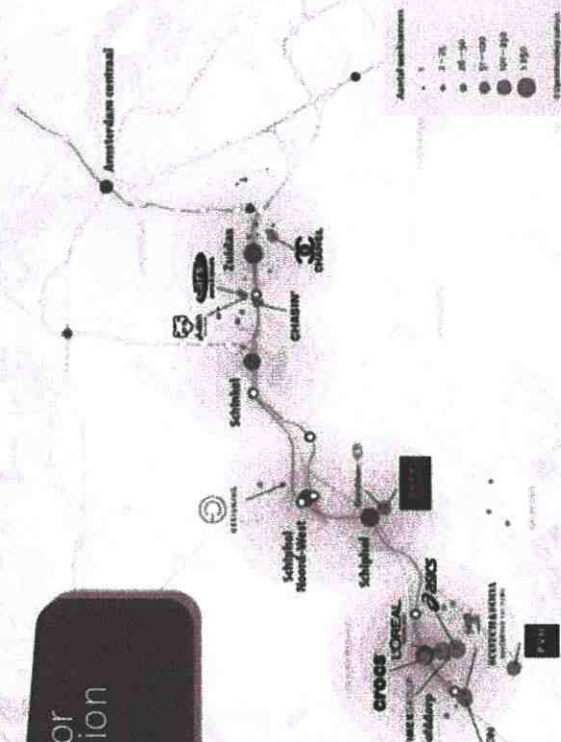
Sector Food & Beverage



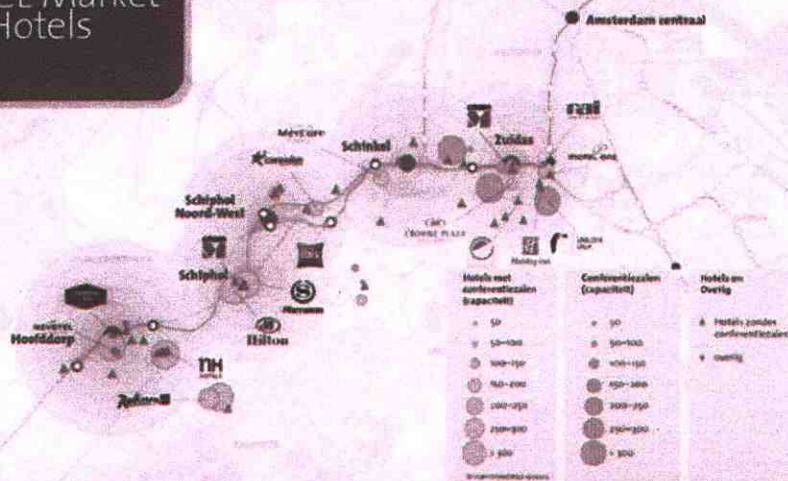
Sector Logistics



Sector Fashion



MICE Market & Hotels



Marktdynamiek per kansrijke sector

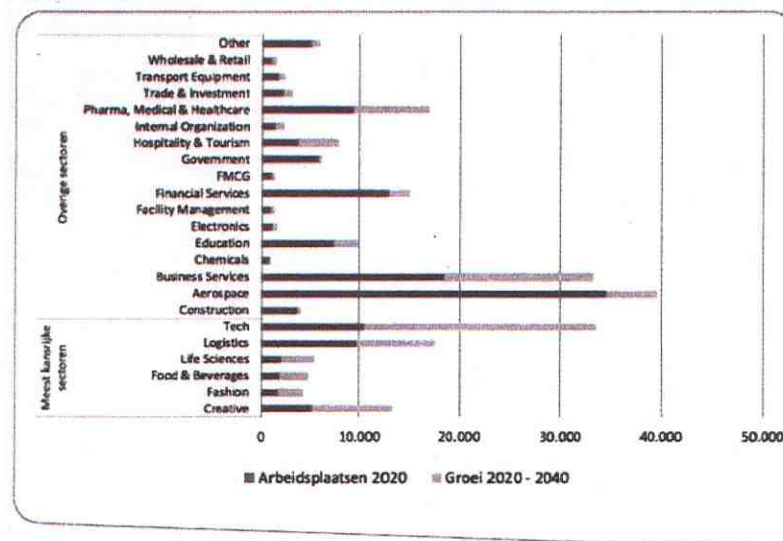
Per kansrijke sector onderzochten we de marktdynamiek, welke trends de dynamiek beïnvloeden en welke specifieke vraag hieruit volgt. Kwantitatief onderzoek is aangevuld met kwalitatieve sessies met ondernemers en werknemers uit specifieke sectoren om vooral ontwikkelingen en trends op te halen en te bespreken.

Deze ambitie is opgebouwd uit de toevoeging van 50.000 tot 75.000 arbeidsplaatsen in het gehele gebied, plus 15.000 arbeidsplaatsen na afronding van de ontwikkeling van de Zuidas.

“Focus on people, growing together”

Max Hirsh

Groei aantal arbeidsplaatsen per sector in de periode 2020 t/m 2040



4.2.

Trends en behoeften

Op basis van de vele gevoerde gesprekken met bedrijven, werknemers en investeerders, stellen we de volgende trends en behoeften vast.

Talent investment

Zonder werknemers zijn bedrijven nergens. En deze werknemers hebben steeds meer invloed op de locatiekeuze van een bedrijf, omdat de arbeidsmarkt krappert wordt. Op wereldschaal jaagt men op talent. Met name in de groei-sectoren in de MRA is deze jacht op talent gaande. Om dit talent binnen te halen en aan een bedrijf te binden, is het essentieel om een aantrekkelijke werkomgeving te bieden. Meer in algemene zin verwacht en kiest de nieuwe generatie werknemers een werkomgeving die aan hun eisen van beleving, welzijn en ontmoeting voldoet. Daarom is het essentieel om bij de ontwikkeling van nieuwe werkmilieus op wensen en behoeften van huidige en toekomstige werknemers in te spelen.

Cool-factor

Uit allerlei onderzoeken blijkt dat een meerderheid van de werknemers de voorkeur heeft voor werken in een stedelijke omgeving. De redenen hiervoor zijn het aanwezige aanbod lokale voorzieningen, de goede OV-verbindingen, de aanwezige clustering van bedrijven en de levendigheid, de zogenaamde buzz- of cool-factor, de levendigheid. Een kleiner deel van de werknemers kiest liever voor een businesspark of een suburbane locatie.

De nieuwe generatie werknemers kiest een werkomgeving die aan hun eisen van beleving, welzijn en ontmoeting voldoet.

Convenience

Een veelgehoorde wens zijn voorzieningen in de directe omgeving. Voor de werknemer gaat het vooral om gemakvoorzieningen, zoals winkels, horeca, stomerij en kinderopvang. Maar ook om sport- en recreatievoorzieningen. Van HR-managers van bedrijven horen we vooral de behoefte aan gedeelde voorzieningen, zoals faciliteiten voor teamactiviteiten, vergaderen, presentaties, scholing en parkeervoorzieningen. Ook is er behoefte aan om contacten te leggen met bedrijven uit de directe omgeving. Daarnaast horen we zowel van bedrijven als werknemers een behoefte aan meer verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en aandacht voor sociale veiligheid.

Transit Oriented Development

Bereikbaarheid is een steeds belangrijker issue voor werknemers. En dan vooral de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Dat de reistijd voor woon-werkvervoer de laatste jaren steeds verder toeneemt is zowel werknemers als bedrijven een doorn in het oog. Een schaal-sprong van het openbaar vervoer kan deze trend stoppen. Ook investeerders kijken steeds meer naar multimodaal ontsloten werklocaties die met verschillende vormen van vervoer te bereiken zijn.

Internationalisering

De arbeidsmarkt in de MRA is in het afgelopen decennium steeds internationaler geworden. Internationale kenniswerkers kunnen 'overal' in de wereld werken. Ze komen uit allerlei verschillende werkculturen en stellen andere eisen aan hun werkomgeving. Toeristen, congresbezoekers en andere bezoekers komen via luchthaven Schiphol of internationale treinen het ENTER[NL]-gebied binnen. Ook deze passagiers op doorreis moeten zich welkom voelen. Gastvrijheid is een kernwaarde voor een internationaal topmilieu. De vindbaarheid van plekken binnen het gebied is daarin onder meer van belang.

Paris-proof

Investeringsbeslissingen zullen in toenemende mate gebaseerd zijn op het Paris-proofcriterium: een duurzaam gebouwde omgeving zonder CO₂-uitstoot. Ook voor werknemers groeit het belang van werken voor bedrijven die actief een bijdrage leveren aan de Sustainable Development Goals (SDG's).

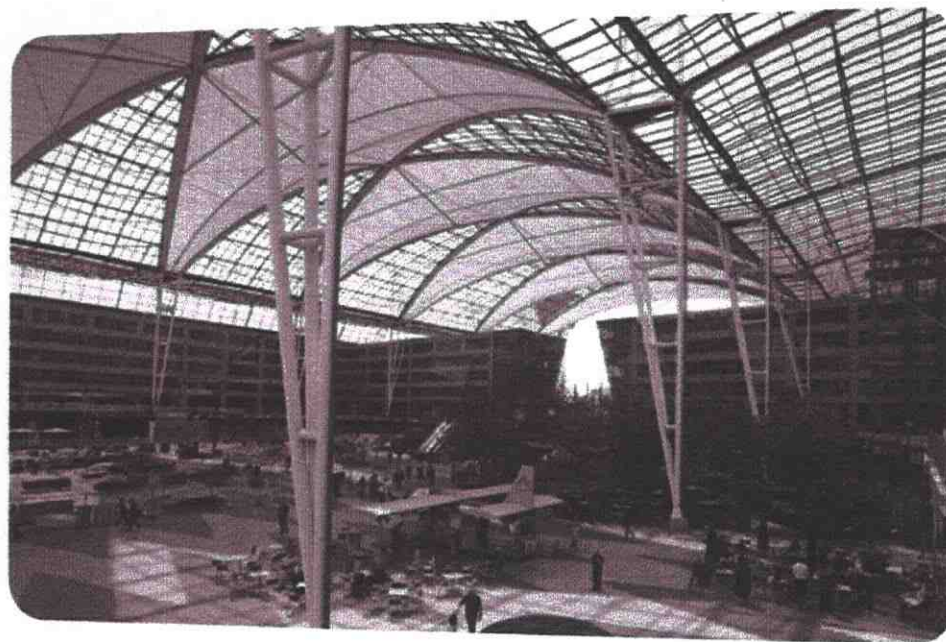
4.3.

Acht typen werkmilieus

Op basis van de behoeften van bedrijven en werknemers die wij in kaart hebben gebracht, onderscheiden wij acht verschillende typen werkmilieus². Deze werkmilieus hebben elk een eigen mate van interactie. Uit onze analyse blijkt dat deze typering naar de mate van interactie relevant is, om een goede koppeling tussen vraag en aanbod te maken.

Interactie

Elk bedrijf heeft gezien haar activiteit behoefte aan een omgeving met meer of minder mogelijkheden tot interactie. De mate van interactie heeft enerzijds te maken met de bedrijfsactiviteit zelf, maar ook in toenemende mate met het type werknemer dat een bedrijf wil aantrekken. Richt een bedrijf zich bijvoorbeeld



² - Een werkmilieu is een onderscheidende en samenhangende verzameling van locatie- en omgevingsfactoren die ondernemers stellen aan het vestigingsklimaat, zoals (kennis) infrastructuur en voorzieningen.

op innovatie, dan is een locatie aantrekkelijk waar veel kennisuitwisseling tussen bedrijven en kennisinstellingen kan plaatsvinden.

Voorzieningen

Naast de mate van interactie, is voor een groeiende groep bedrijven een groot en divers aanbod voorzieningen essentieel om gekwalificeerde mensen aan te trekken. Hoe meer verschillende functies zich op een locatie bevinden, des te meer verschillende gebruikers-

groepen er zijn en des te groter de dynamiek op de locatie is. En des te diverser ook de mogelijkheden tot interactie zijn. De gebruikers van een locatie kunnen bijvoorbeeld bestaan uit zakenrelaties, werknemers, bewoners, toeristen, passanten, studenten en sporters.

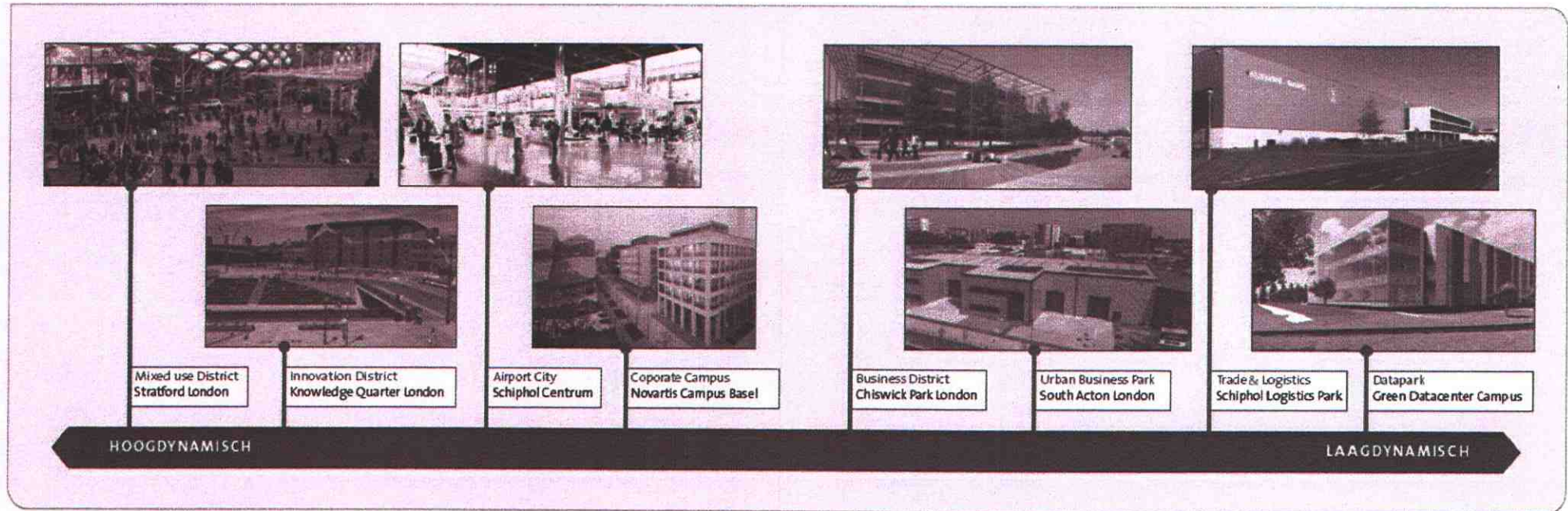
Dynamiek

De behoefte aan interactie van werknemers en bedrijven verschilt. Voor een krachtig bedrijvenecosysteem met een hoge toegevoegde

waarde en innovatiekracht, is interactie tussen verschillende gebruikersgroepen van cruciaal belang. Innovatie vindt plaats als mensen kennis en ideeën delen. Afhankelijk van de behoefte van bedrijven en de werknemers die zij willen aantrekken, kan elk werkmilieu in meer of mindere mate 'geladen' worden met een woonfunctie en voorzieningen (retail, horeca, leisure, MICE, onderwijs/kennis).

Een groot en divers aanbod van voorzieningen is essentieel om gekwalificeerde mensen aan te trekken.

Werkmilieus van hoog- naar laagdynamisch





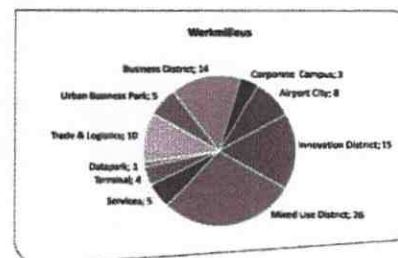
4-4-

Matchen van vraag en aanbod

Vraag naar hoog- en laagdynamische werkmilieus

Op basis van de analyse van de marktvraag hebben wij de vraag naar de verschillende typen werkmilieus bepaald. Die vraag is weer gegeven in onderstaande grafiek. We zien een duidelijk zwaartepunt van de vraag richting hoogdynamische werkmilieus met een mix van functies en voorzieningen. Tegelijk blijft in het Enter[NL]-gebied een significante behoefte bestaan aan laagdynamische werkmilieus met vooral een werkfunctie.

Vraag naar werkmilieus uitgedrukt in aantal arbeidsplaatsen o.b.v. groei 90.000 arbeidsplaatsen



Aanbodpotentieel werkmilieus rondom knooppunten

Rondom de vijf Enter[NL]-knooppunten kan in potentie een groot aanbod aan verschillende werkmilieus worden gecreëerd. Dit aanbodpotentieel is sterk afhankelijk van de keuzes die nog gemaakt moeten worden ten aanzien van de bereikbaarheid van het hele gebied over de weg, per trein, bus en metro. Het aanbod werkmilieus is significant groter en diverser als gekozen wordt voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van de Zuidas tot aan Hoofddorp (een OV-schaalsprong).

Zwaartepunt vraag ligt bij hoogdynamische werkmilieus met veel interactie.

5 KANSEN VOOR KNOOPPUNTEN ENTER[NL]

In de marktvisie Enter[NL] is verkend welke invloed een OV-schaalsprong heeft op de haalbaarheid van de Enter[NL]-ambitie, om als internationaal concurrerende toplocatie uit te groeien tot de internationale entree van Nederland.

Daarbij hebben we een vergelijking gemaakt tussen een scenario zonder OV-schaalsprong en een scenario met OV-schaalsprong in de vorm van het doortrekken van de Noord / Zuidlijn. We zien dan significante verschillen ontstaan in het concurrerend vermogen en daarmee de integrale waardeoptimalisatie van Enter[NL].

Groot en divers aanbod bij OV-schaalsprong
Bij de keuze voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn kunnen rond alle knooppunten hoogdynamische werkmilieus ontwikkeld worden. Juist daar is veel vraag naar.

OV-schaalsprong

Bij de keuze voor enkel een uitbreiding van het hoofdwegennet en onderliggend wegen net, kunnen minder diverse werkmilieus ontwikkeld worden. Het lukt dan niet om hoogdynamische werkmilieus te ontwikkelen rondom de knooppunten Hoofddorp en Schiphol Noord-West en er zijn ook minder kansen voor Schinkelkwartier. Er ontstaat een overaanbod van meer laagdynamische werkmilieus, vooral Business Districts en daar is weinig vraag naar.

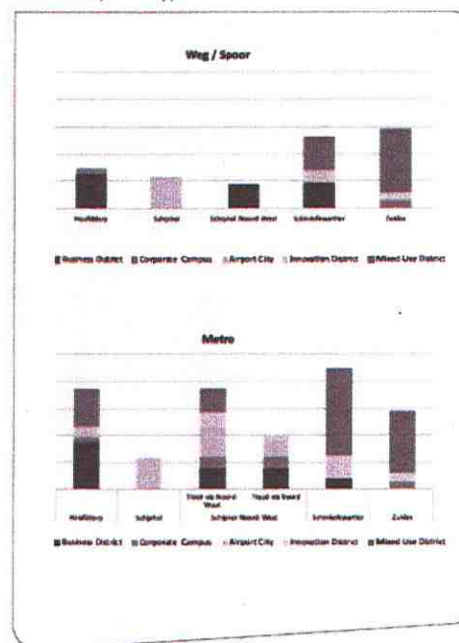
De ambitie om heel Enter[NL] te ontwikkelen tot een internationale toplocatie, is alleen realistisch met een OV-schaalsprong: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn.

5.1.

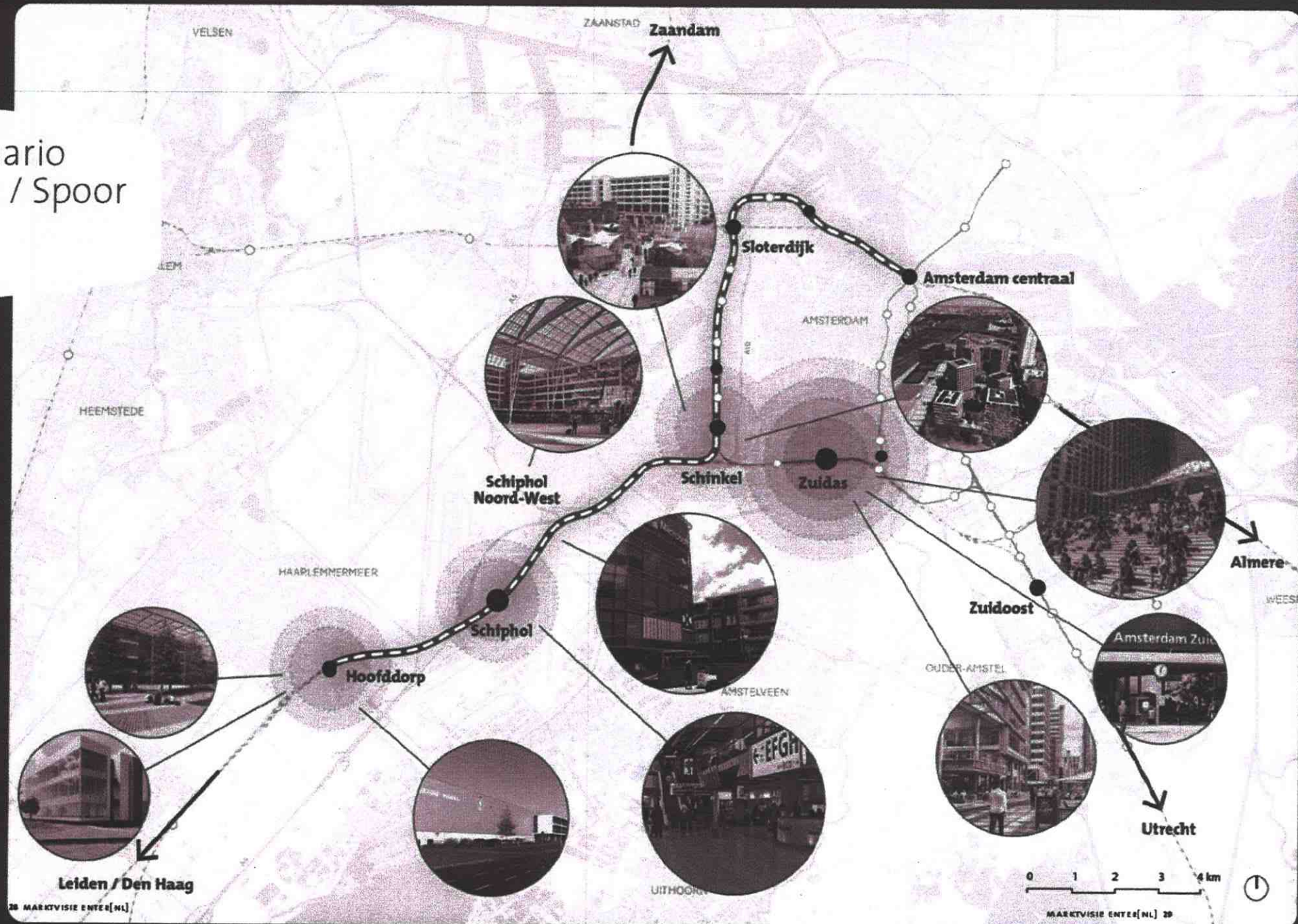
Matchen van werkmilieus, knooppunten en bereikbaarheid

In onderstaande schema's en grafieken is de match tussen knooppunten en werkmilieus weergegeven in het scenario zonder OV-schaalsprong en het scenario met OV-schaalsprong (doortrekken Noord/Zuidlijn).

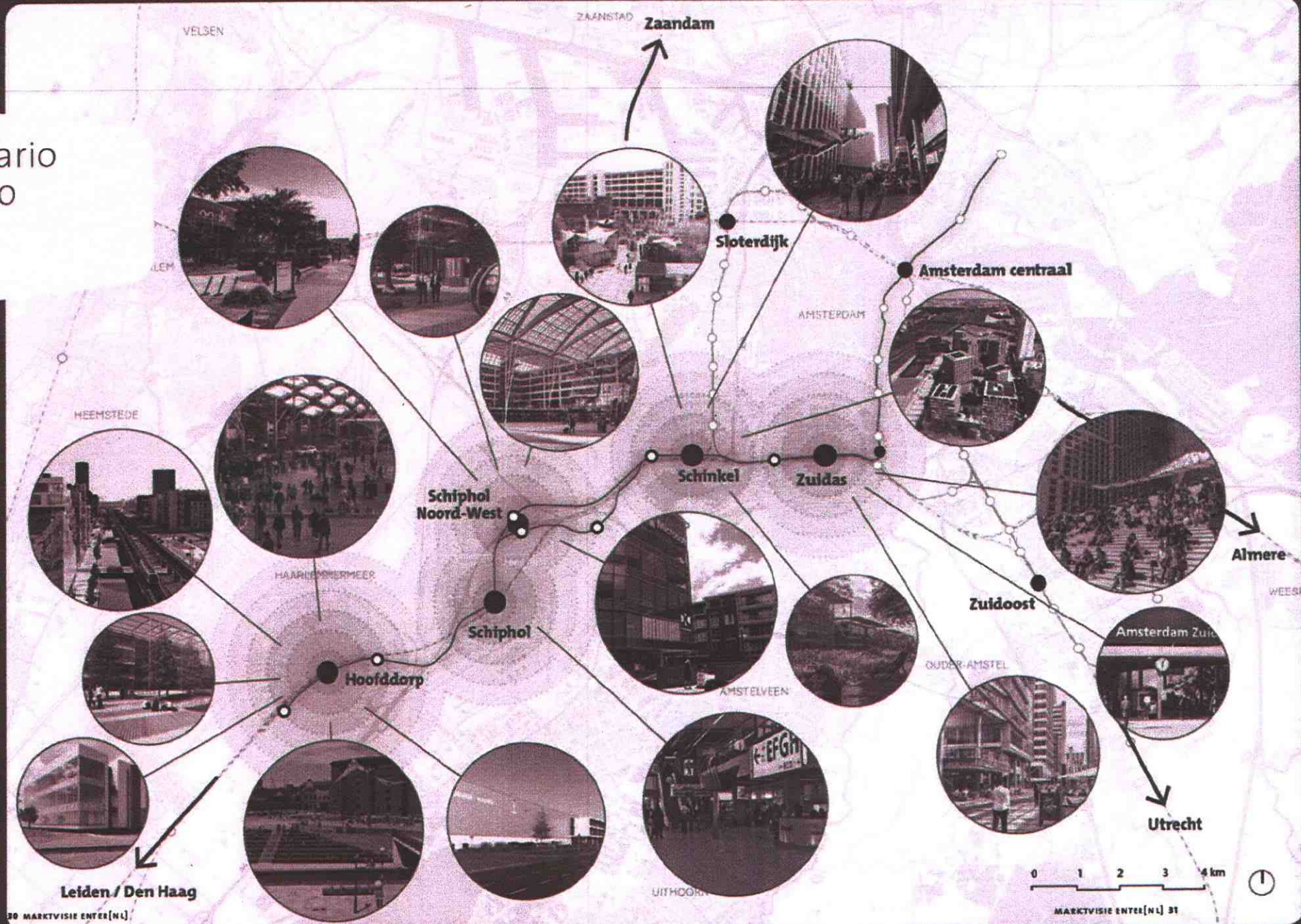
Match vraag en aanbod Enter[NL] naar type werkmilieu per knooppunt



Scenario Weg / Spoor



Scenario Metro



5.2. Kansen en uitdagingen voor Enter[NL] bij een OV-schaalsprong

Wordt gekozen voor de Noord/Zuidlijn als OV-schaalsprong, dan zien we de meeste kansen ontstaan om de volledige potentie van Enter[NL] te benutten. De metro is een 'vliegwiel' voor een directe en hoogfrequente verbinding van de knooppunten in het gebied met Schiphol en met het bestaande internationale mixed-use milieu op de Zuidas. Daarmee wordt de basis gelegd voor het kunnen aanbieden van hoogdynamische werkmilieus waar komende periode vooral vraag naar zal zijn. Hoogdynamische milieus spelen het beste in op de veranderende behoeften van bedrijven en werknemers.

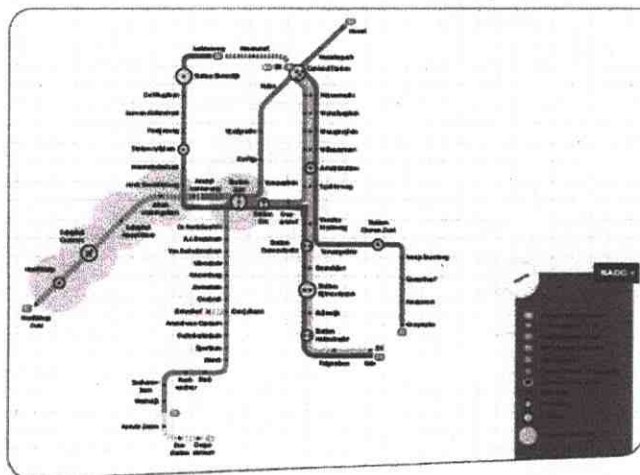
Ook in een vliegwiel-scenario met een OV-schaalsprong zien we nog een aantal specifieke uitdagingen voor de ontwikkeling van Enter[NL]:

- Creëren van succesvolle Innovation Districts, omdat deze van meer factoren afhankelijk

zijn dan van een excellente en multimodale ontsluiting. Door de metro worden de Enter[NL]-werkmilieus weliswaar goed verbonden met kennisinstellingen zoals de VU in Amsterdam. Toch zal geïnvesteerd moeten worden in het organiseren van een krachtig programma gericht op innovatie en verbinding met kennisinstellingen en het aantrekken van venture capital.

- Vaststellen van een goede faseringsstrategie. Juist als veel kansen worden gecreëerd voor de ontwikkeling van verschillende typen werkmilieus, is het zaak om het aanbod van werkmilieus goed op elkaar af te stemmen. Zowel programmatisch, als in de tijd.
- Voldoende ruimte blijven bieden voor de laagdynamische werkmilieus binnen de zone en vooral de ring vanaf de knooppunten. De ruimtedruk kan deze functies verdringen naar locaties buiten het Enter[NL]-gebied, terwijl deze een waardevol onderdeel vormen van het bedrijvensysteem. Daarnaast is er (schuif)ruimte nodig om de transformatie van werkmilieus naar woningbouw te faciliteren.

Daily Urban System MRA: metrokaart na door-trekken van Noord/Zuidlijn



- De hoogdynamische milieus in Amsterdam concurreren sterk met ruimte voor wonen. Door het prijsopdrijvende effect hiervan, is het mogelijk dat deze werkmilieus niet meer in staat zijn om de innovatieve en creatieve ecosystemen te faciliteren die (nog) geen tophuren kunnen betalen.

Het doortrekken van de metro zorgt voor een optimale aansluiting bij de al aanwezige economische kracht van locaties, een betere match tussen vraag en aanbod en een evenwichtiger verspreiding van ontwikkeling.

5.3. Uitdagingen voor Enter[NL] zonder OV-schaalsprong

In het scenario zonder OV-schaalsprong verwachten we dat de Enter[NL]-ambitie naar beneden bijgesteld moet worden en ook dat harder gewerkt moet worden om deze vervolgens te halen. We zien de volgende specifieke uitdagingen voor de ontwikkeling van Enter[NL]:

- Creëren van het imago van Enter[NL] als internationale toplocatie, zonder de kwaliteit van een robuuste OV-ontsluiting. Daar komt bij dat de concurrerende internationale topmilieus in Noordwest-Europa zich ook verder zullen ontwikkelen. Kort gezegd is het in dit scenario niet mogelijk om de ambitie voor de ontwikkeling van een 'Internationale entree' te realiseren. Verdichting en kwaliteitsverhoging op de knooppunten komen onvoldoende van de grond.
- Voorkomen dat bedrijven en werknemers bij een tekort aan hoogdynamische werkmilieus niet kiezen voor Enter[NL] als internationale toplocatie, maar voor concurrerend aanbod in bijvoorbeeld Londen, Parijs, Frankfurt.
- De hoogdynamische milieus zien wij ook als plekken van interactie en innovatie. De uitdaging is om met beperkt aanbod van deze plekken, toch een innovatief ecosysteem te ontwikkelen.
- Gegeven de concurrentie tussen de woon- en werkfunctie in Amsterdam, in combinatie met de afhankelijkheid van Amsterdam voor het creëren van het juiste aanbod, is het noodzakelijk om de ruimte voor de werkfunctie zeer goed te bewaken.
- Voorkomen dat het overaanbod van laagdynamische werkmilieus, leidt tot prijsconcurrentie met de hoogdynamische werkmilieus. Anders wordt de waardeontwikkeling van het gebied niet geoptimaliseerd.
- Voorkomen dat er bij gebrek aan hoogdynamische werkmilieus, toch laagdynamische milieus worden ontwikkeld waar eigenlijk

geen vraag naar is. Deze worden dan gevuld bij een gebrek aan beter. Dit zijn de locaties waar je bij economische tegenwind als eerste de bekende problematiek van leegstand ziet.

5.4.

Tot slot

In deze marktvisie Enter[NL] is verkend welke invloed een OV-schaalsprong heeft op de haalbaarheid van de Enter[NL]-ambitie, om als internationaal concurrerende toplocatie uit te groeien tot de internationale entree van Nederland. Daarbij hebben we ons gebouwd op het doortrekken van de Noord/Zuidlijn als OV-schaalsprong.

In de praktijk is er niet één oplossing voor de bereikbaarheid van het Enter[NL]-gebied of om de ambities van Enter[NL] te halen. We zien het doortrekken van de Noord/Zuidlijn als een vliegwiel. Het is echter denkbaar dat op korte termijn geen, of andere keuzes worden gemaakt ten aanzien van een OV-schaalsprong. De marktvisie geeft voldoende handvatten om in verschillende scenario's richting te blijven geven aan de ambitie van Enter[NL]. Het doel van de ontwikkeling van Enter[NL] is niet om te voorzien in de behoefte aan werkmilieus en optimale faciliteiten voor bedrijven. Het doel is om de waarde van het gebied in brede zin en op de langere termijn te optimaliseren, met de Sustainable Development Goals van de VN als onze kpi's. In alle scenario's blijft SADC werken aan het ontwikkelen van hoogwaardige, bereikbare en (inter)nationaal concurrerende werkmilieus in de Amsterdam Airport Regio.



Colofon

Team van adviseurs

- Max Hirsh - Airport Urbanism
- BCI Global
- Rienstra Beeldsonderzoek en Beleidsadvies BV
- PosadMaxxan
- De Geofabriek
- Paul Bos
- Motivaction

Vormgeving

Beaumont Communicatie & Management

Juni 2020

MARKTVISIE ENTER[NL]

SADC•

In samenwerking met:

X Gemeente
X Amsterdam
X



Schiphol
Group

NH Provincie
Noord-Holland

ORAM
environmental protection

SADC

In samenwerking met:

**Gemeente
Amsterdam**



**Schiphol
Group**

**Provincie
Noord-Holland**

ORAM

VISIE & UITVOERINGSAGENDA LOGISTIEK MRA PORTS

JUNI 2020

SCHOON

SLIM

SAMEN!



Ons verhaal: programma & partners



- Het Amsterdam Logistics Programma (ALP) is een programma voor logistiek met focus op de ports in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dit zijn Amsterdam Airport Schiphol, Port of Amsterdam (Seaport) en Greenport Aalsmeer. Ons programma is onderdeel van de Amsterdam Logistics Board, het platform voor logistiek in de MRA. Het programma is gericht op verbetering van de concurrentiepositie van de MRA en de 3 ports door samen te werken aan een bereikbare, slimme en schone regio.
- Het ALP wordt uitgevoerd door Amsterdam Airport Schiphol, Port of Amsterdam, Royal FloraHolland/Greenport Aalsmeer, Metropoolregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer, SADC en Hogeschool van Amsterdam. We werken samen aan het realiseren van onze visie en ambities en trekken hierin samen op met andere regionale en nationale stakeholders.

Ons verhaal: uitdagingen & kansen

- De MRA en de ports staan de komende jaren voor **grote uitdagingen** op verschillende thema's. Het gaat dan om de enorme bouwopgave (waaronder 250.000 woningen en de Airportcorridor tussen de Zuidas, Schiphol en Hoofddorp), bereikbaarheidsknelpunten door toename van personen- en goederenvervoer en ontwikkelingen zoals de energietransitie, digitalisering, robotisering en de transitie naar een circulaire economie.
- **Logistiek en goederenvervoer** zijn de **"bloedsomloop"** van de MRA en van Nederland. Er zijn geen goederen denkbaar die niet door de sector worden vervoerd en verwerkt (grondstoffen, voedsel, consumentengoederen, afval). Bovendien levert de sector honderdduizenden banen op en biedt hij kansen voor de toekomst.

In een **wereld die steeds sneller verandert** en in een tijdperk van toenemende schaarste en uitdagingen op voornoemde thema's is het van belang dat de 3 ports een rol blijven spelen in versterking van de MRA. Dit is mogelijk door **de gezamenlijke sterke punten en kansen te benutten**. **Samenwerking tussen ports, bedrijfsleven, overheid en kennisinstellingen is essentieel** waarbij de grote uitdagingen op verschillende thema's gezamenlijk en resultaatgericht worden opgepakt.

Ons verhaal: onze rollen

Netwerken



Deze rol ziet op het belang van samenwerking om tot resultaten te komen. Ten eerste heeft dit betrekking op de rolinvulling van de ALP-partners onderling; 'halen en brengen' en het gezamenlijk oppakken van acties is essentieel voor het realiseren van onze visie en ambities. Ook een actieve relatie met andere stakeholders en programma's in en buiten de regio is hiervoor essentieel (logistiek ecosysteem).

Lobbyen



Uitgangspunt is dat de ALP-partners zelf regelen wat kan en samen doen wat nodig is. Door de toegevoegde waarde van de 3 ports en de geformuleerde visie en ambities gezamenlijk neer te zetten, wordt een krachtig platform gecreëerd. Het platform kan één gezamenlijke boodschap uitdragen en kansen en knelpunten agenderen waar nodig.

Aanjagen en uitvoeren



Op basis van de geformuleerde visie, missie en ambities projecten uitwerken, aanjagen en uitvoeren. De ALP-partners nemen hierin hun verantwoordelijkheid m.b.t. de uitwerking, realisatie, tijdige overdracht en monitoring en evaluatie.

Wat zien we op ons afkomen?



Schoon

- **Klimaatakkoord: kans en knelpunt.** Grote noodzaak tot het nemen van maatregelen rond de klimaatopgave. Emissievrij en voldoende schone energie altijd en overal.
- **Nieuwe economische modellen.** Anticiperen op toename van de deeleconomie en opkomst van een circulaire economie door toepassing van “collaborative logistics” en circulaire principes in de logistiek.



Slim

- **De regio loopt steeds meer vast.** Zonder maatregelen zal de bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid over weg, water en spoor alleen maar verslechteren. Digitalisering van logistieke ketens en het delen van data tussen ports, vervoerders, verladers en overheid is hiervoor cruciaal. Keteninnovatie, ketenregie en service logistiek worden hierin bepalend.
- **Wie de data en technologie heeft, heeft de toekomst.** Er is al veel slimme technologie beschikbaar en er komt nog veel meer aan, in een steeds hoger tempo. Hierop anticiperen, versnellen en uitvoeren is essentieel.



Samen

- **De omgeving verandert steeds sneller.** Dit vraagt om het slim en snel verbinden van mensen, organisaties en thema's; efficiënt, adaptief en resultaatgericht. Samenwerking tussen ports, bedrijfsleven, overheid en kennisinstellingen in en buiten de regio is hiervoor essentieel.
- **Vraag naar voldoende gericht geschoolde mensen, klaar voor de toekomst.** Er is nu al schaarste aan gericht geschoold personeel en dat neemt toe als er geen actie wordt ondernomen. Zeker daar waar het gaat om hoogwaardige technologische kennis.
- **Daadkrachtige besluitvorming en integratie tussen beleid en uitvoering is essentieel voor resultaten.** Meer “learning by doing” gecombineerd met goede projectbeheersing, overdraagbaar en schaalbaar!

Missie: waar staan we voor?

Missie Amsterdam Logistics Board



Wij stellen het gezamenlijk belang van de Metropoolregio Amsterdam en haar ports (Haven, Schiphol en Greenport) voorop. Wij zien logistiek als de bloedsomloop van de MRA die veel waarde toevoegt, ook in (inter) nationaal verband, en van groot belang is voor het duurzaam versterken van de MRA. Samenwerken tussen de 3 ports, overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen (multi-helix) is hierbij de basis.

Vanuit betrokkenheid bij dat gezamenlijk belang wil de Amsterdam Logistics Board een stuwende en vernieuwende kracht zijn die bijdraagt aan logistiek en goederenvervoer die gekenmerkt wordt door schoon en slim. De ALB opereert actief in dit multi-helix netwerk en voert lobby om de visie daadwerkelijk te realiseren.



Visie: waar gaan we voor?

Visie Amsterdam Logistics Board

“

In 2050 zien wij een Metropoolregio Amsterdam voor ons met een bloeiend, circulair en mondiaal toonaangevend bedrijfsleven bekend om haar “smart logistics, zero waste- zero emission” keurmerk. Een regio waar ports, bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen resultaatgericht samenwerken en waar vernieuwende bedrijven en initiatiefnemers graag willen ondernemen, produceren en innoveren. Een innovatieve maakindustrie en een duurzaam logistiek ecosysteem dat bijdraagt aan onze welvaart en ons welzijn.

”

Thema's



Ambities*

Schone logistiek en logistiek in een circulaire economie

- 30% reductie van de CO2-uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030 (Klimaatakkoord).
- De MRA ports zijn in 2030 gezamenlijk toonaangevend en (inter)nationaal koploper ten aanzien van alternatieve vormen van energie (wind, getijden, zon, waterstof, biomassa).
- De logistiek in de MRA ports draagt optimaal bij aan een volledige circulaire MRA-economie en de energietransitie in de MRA.

Invloed

Control
Guide

Influence

Slimme logistiek

- De bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid voor goederenvervoer van en naar de MRA ports over weg, water en spoor in 2030 is optimaal.
- Logistieke ketens zijn in 2030 volledig gedigitaliseerd en geoptimaliseerd tussen MRA ports, vervoerders, verladers en overheid.
- Door keteninnovatie, ketenregie en servicelogistiek vervullen de MRA ports in 2030 een koplopersrol in (inter)nationale en regionale goederenstromen met als gevolg een hoge toegevoegde waarde.
- Goederen worden in 2030 op de meest (kosten) efficiënte wijze vervoerd, gebruikmakend van de meest geschikte transporttechnologie met een optimale benutting van de beschikbare capaciteit tot gevolg.

Control

Control

Influence

Guide

Samen

- De logistieke sector in de MRA ports beschikt in 2030 over voldoende en goed geschoold personeel op alle opleidingsniveaus en er is efficiënte en effectieve samenwerking met kennisinstellingen dankzij een effectief local4local beleid.
- Publiek-private besluitvorming is daadkrachtig georganiseerd en de logistieke componenten in gemeentelijk of provinciaal beleid zijn zodanig geborgd dat de ambities en doelen uit de visie gerealiseerd worden.
- "Learning by doing" kaders in combinatie met gedegen projectbeheersing, monitoring en evaluatie is de "default" werkwijze.
- De logistieke sector in de MRA ports levert op de gestelde ambities toegevoegde waarde aan het financieel economisch en maatschappelijk rendement voor bedrijven, bewoners, overheid en kennisinstellingen in de MRA.

Control

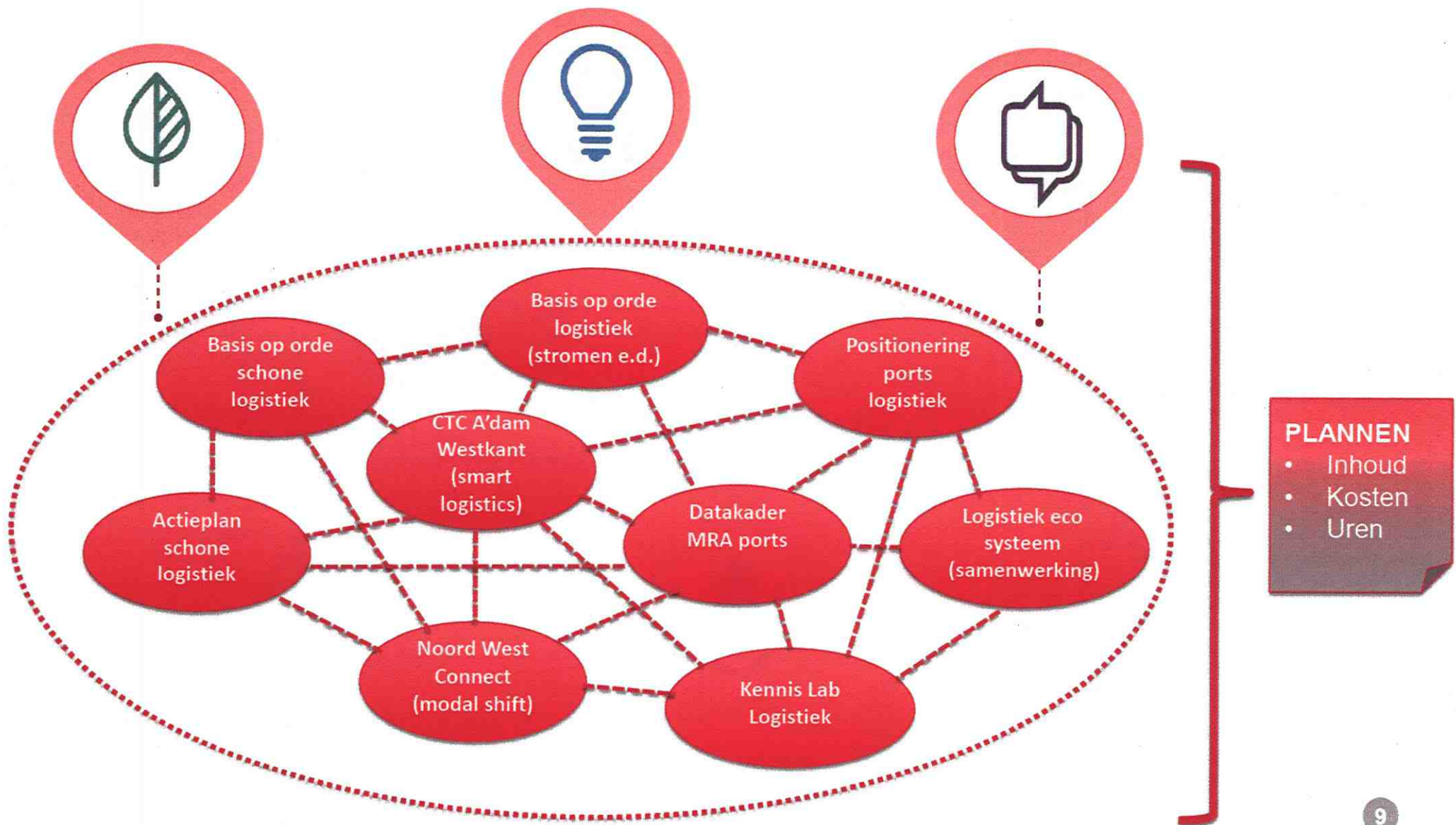
Control

Control

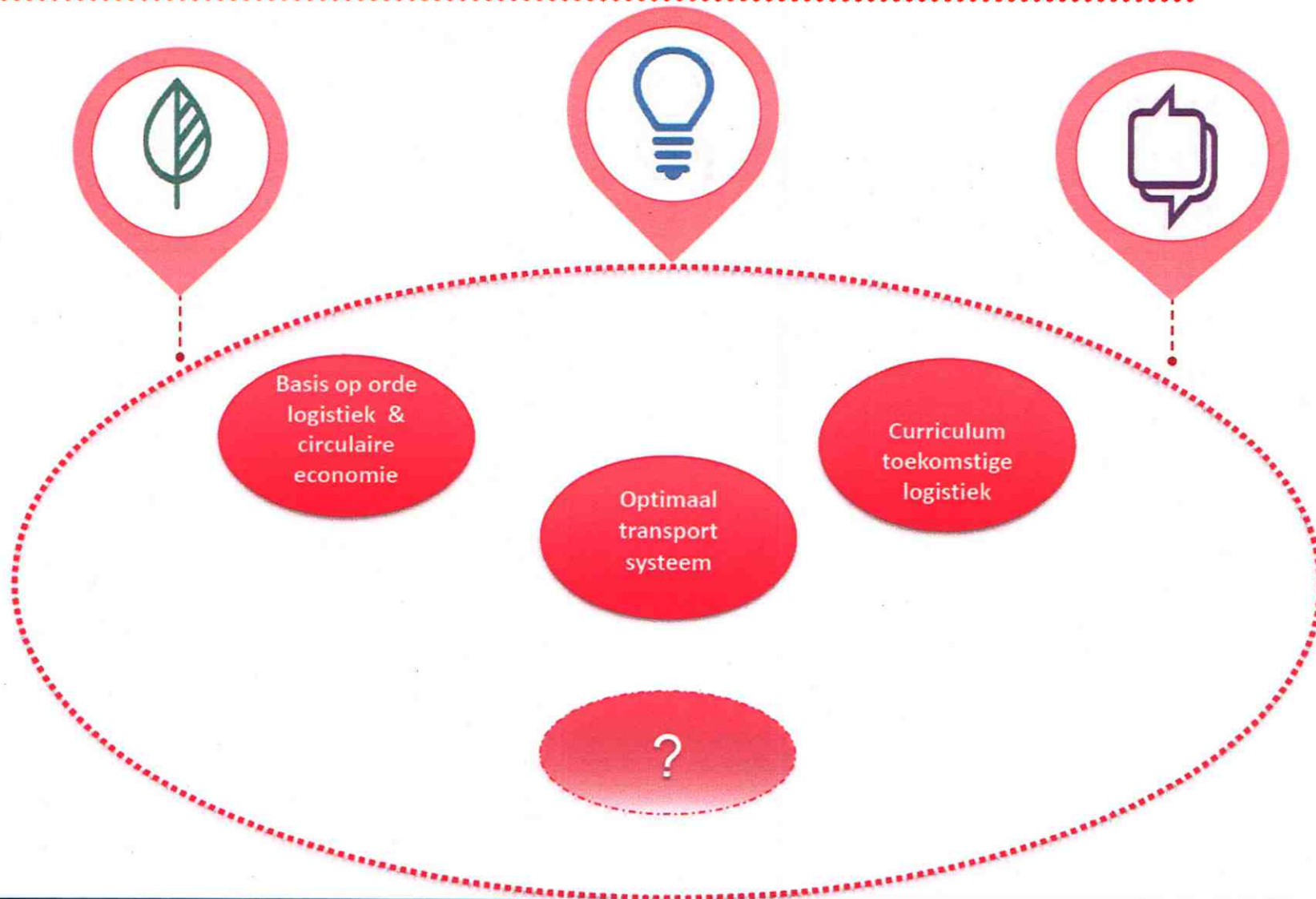
Guide

*de ambities tot 2030 zijn benoemd, in de loop van het volgend decennium bepalen we de ambities tot 2040 en 2050

Projecten: 2020 (hoe en wat?)



Projecten: 2021-2023



Governance: organisatie en rollen

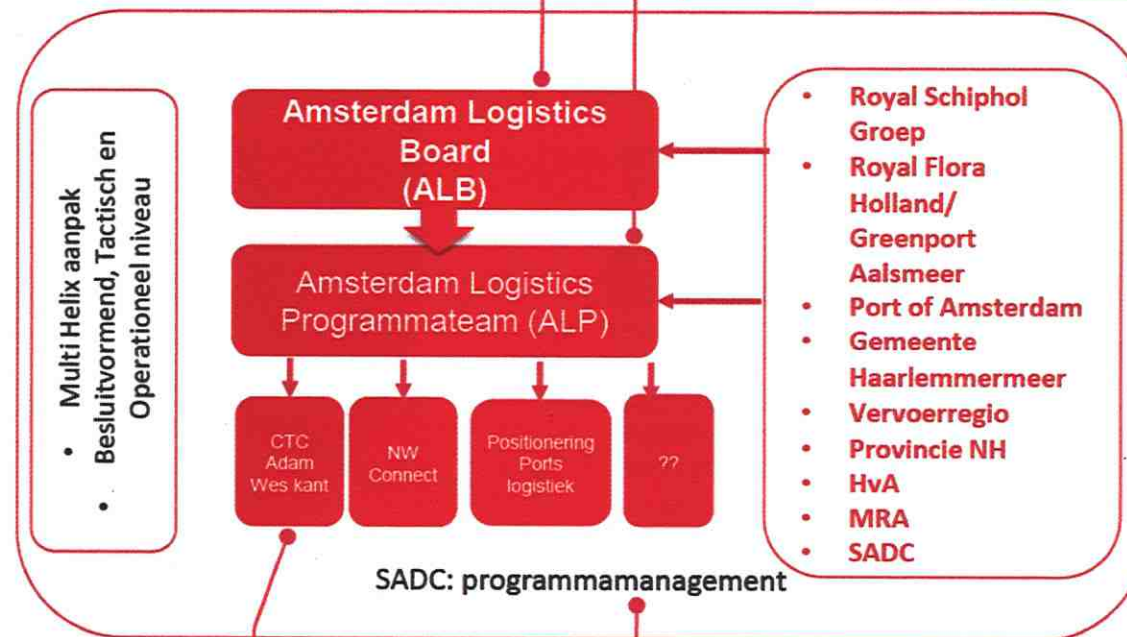
De ALB komt 2 maal per jaar bij elkaar voor:

- Vaststellen visie, missie en ambities
- Vaststellen uitvoeringsagenda komende jaar en meerjarenagenda
- Informeren door voorzitter ALP over voortgang en nieuwe initiatieven en projecten
- Commitment lange termijn en publiek-private financiering.

De ALB is agendabepalend en vervult een ambassadeursrol

ALP komt 4 maal per jaar samen en de leden zijn verantwoordelijk voor:

- Invulling en uitvoering geven aan uitvoeringsagenda en meerjarenagenda
- Actieve bijdrage in beoordeling van initiatieven en projecten
- Sturing op de onderliggende projecten
- Financiering (via de partners) en bewaking hierop
- Actieve bijdrage in aanstellen van project/programma managers
- Actieve bijdrage in monitoring en evaluatie (M&E) cyclus
- De voorzitter rapporteert financieel en inhoudelijk feedback vanuit ALB.

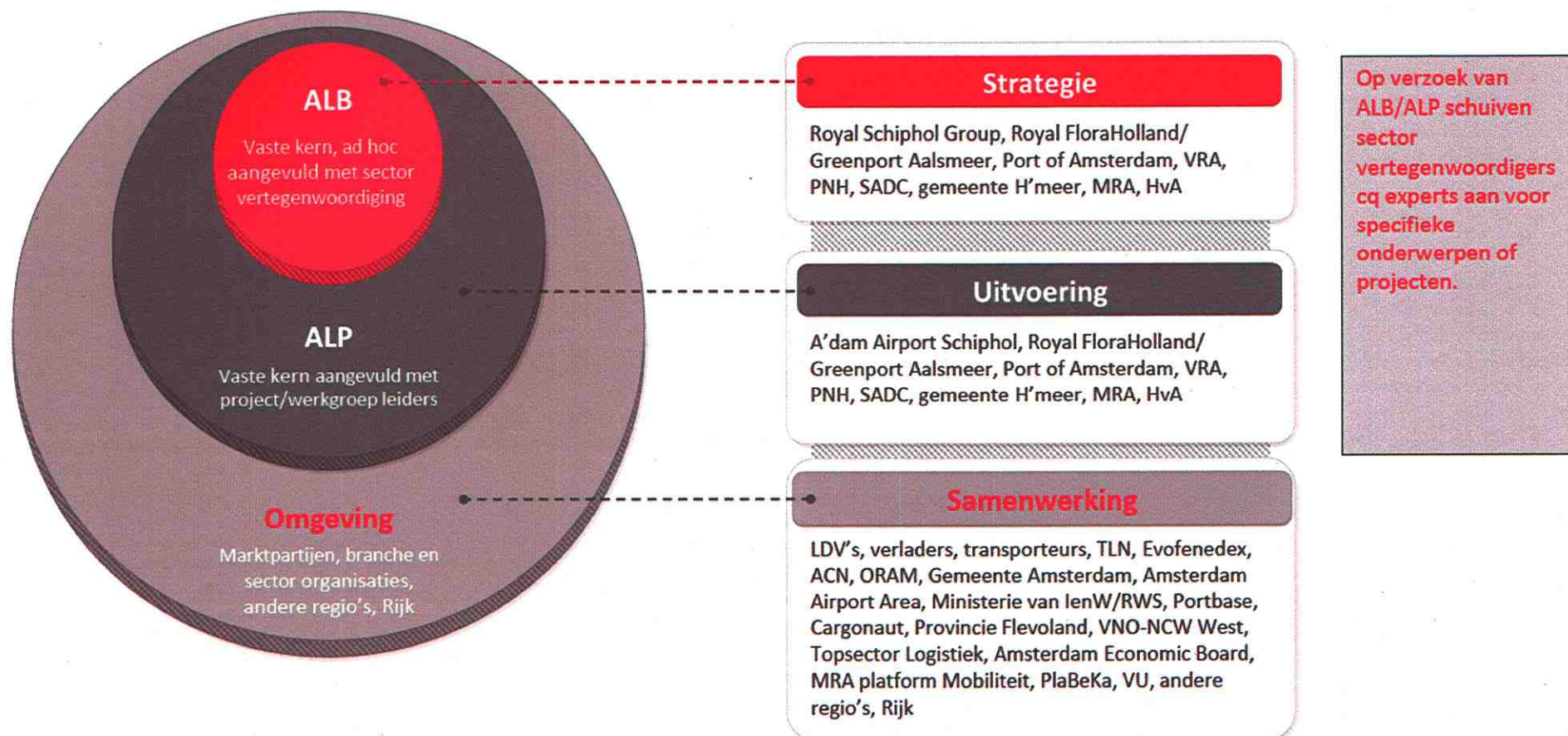


Projecten en/of werkgroepen die:

- Op operationeel niveau de uitvoering ter hand nemen
- Plannen van Aanpak maken en laten accorderen door projectgroep
- Tijdig afwijkingen/knelpunten rapporteren

SADC verzorgt het programmamanagement en levert een voorzitter, programmamanager en secretaris.

Governance: stakeholders



Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	9 juli 2020	Eigenaar	
		Afdeling	Raad van Bestuur
Onderwerp	Zienswijze ProRail op de Ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050		

Geachte mevrouw

ProRail heeft met belangstelling kennisgenomen van de Ontwerp-Luchtvaartnota 'Verantwoord vliegen naar 2050'. Als nationale spoorinfrastructuurbeheerder en als speler in het Nederlandse en Europese mobiliteitssysteem delen wij graag onze visie op de ontwerp-luchtvaartnota en de raakvlakken ervan met deze rollen. Graag levert ProRail inbreng ten behoeve van de definitieve Luchtvaartnota in het bijzonder op die thema's waar ProRail expertise heeft:

- 1. Goed verbinden
- 2. Duurzaam verbinden
- 3. Geluid
- 4. Veiligheid

1. Goed verbinden

ProRail onderschrijft de meerwaarde van goede verbindingen tussen Nederland en de meest relevante plekken op de wereld voor het welzijn en de welvaart van ons land. De kwaliteit van ons mobiliteitsnetwerk is daarbij essentieel. In het kader van die netwerkqualiteit wijst ProRail graag op de mogelijkheden die het huidige spoorwegnet nu al biedt om een groot aantal bestemmingen in Europa eenvoudig, vaker en sneller per spoor te bereiken.

Zo zijn er mogelijkheden om de komende 10 jaar op de huidige spoorinfrastructuur treinen te laten rijden waarmee tot wel 1,1 miljoen reizigers naar Londen, 175.000 naar Parijs, 250.000 naar Frankfurt en in mindere mate reizigers naar Berlijn over kunnen stappen van vliegtuig naar trein.

In het bijzonder nodigt ProRail het ministerie van IenW uit om het actieplan Air/Rail zo snel mogelijk af te ronden en te publiceren en uit te voeren. In het actieplan presenteren KLM, ProRail, NS, IenW en Schiphol samen maatregelen om de trein op de bestemmingen Londen, Parijs, Frankfurt, Brussel, Düsseldorf en Berlijn aantrekkelijker te maken. In een vervolgstap denkt ProRail graag mee om ook voor andere bestemmingen, met name die bestemmingen die in het verlengde liggen van genoemde zes bestemmingen, acties te onderzoeken.

Het actieplan Air/Rail, waaraan ook in de Ontwerp-Luchtvaartnota expliciet wordt gerefereerd, was nagenoeg gereed voor de corona-crisis uitbraak. Deze crisis heeft enerzijds enorme impact op het internationale passagiersvervoer per vliegtuig en trein gehad en anderzijds de roep om de trein als alternatief voor het vliegtuig versterkt. ProRail blijft onverminderd geëngageerd

aan het actieplan, ook als de vraag naar vervoer als gevolg van de crisis zich – tijdelijk – anders ontwikkelt.

2. Duurzaam verbinden

ProRail ziet dat in de Ontwerp-Luchtvaartnota 'duurzame luchtvaart' als apart onderwerp wordt behandeld. ProRail merkt op dat elders in de ontwerp-luchtvaartnota wordt verwezen naar het belang van een integrale mobiliteitsbenadering (p.27). ProRail nodigt het ministerie van I&W uit om ook in het kader van verduurzaming van mobiliteit in Nederland en binnen Europa integraal te kijken en daarin luchtvaart niet als op zichzelf staande modaliteit te benaderen.

Verduurzaming van de luchtvaart is daarin onderdeel van verduurzaming van het gehele mobiliteitssysteem. Deze benadering schept ook ruimte om een deel van de problemen van de luchtvaart door middel van een andere modaliteit op te lossen.

2.1 Integrale mobiliteitsbenadering

Binnen die integrale mobiliteitsbenadering is het essentieel om ruimte te maken voor de meest duurzame vormen van vervoer. Een aantal aspecten licht ProRail graag uit:

- ProRail vraagt zich af waarom het ministerie in de Ontwerp Luchtvaartnota aangeeft het internationaal vervoer over de weg aantrekkelijker te willen maken. Kijkend naar de klimaatimpact van verschillende modaliteiten is per type reis¹, maar ook per kilometer per passagier niet de weg maar het spoor de meest duurzame vorm van vervoer.
- ProRail benadrukt dat in die integrale mobiliteitsbenadering een verschuiving van luchtvaart naar spoor wel degelijk klimaatimpact heeft. Onderzoek van onder andere Rebel Group toont aan dat de klimaatpotentie door een verschuiving van luchtvaart naar spoor binnen Europa 2 tot 8 miljoen ton is².
- ProRail nodigt vanuit de integrale mobiliteitsbenadering het ministerie uit om in te zetten op een volledig duurzaam nationaal en Europees mobiliteitssysteem uiterlijk in 2050 en liefst (veel) eerder. Dit betekent onder andere op korte termijn de klimaatopgave van de luchtvaartsector aansluiten op de doelen van de Europese Unie en het nationale klimaatakkoord om in 2050 zo goed als klimaatneutraal te zijn.
- In navolging van onder andere de Europese spoorsector die, met Nederland voorop, zich heeft gecommitteerd aan de doelstelling om in 2050 volledig klimaatneutraal te zijn.
- ProRail blijft het ministerie graag ondersteunen bij het concreet invulling geven aan de verklaring van 26 EU-transportminister op 4 juni om EU-corridors te ontwikkelen voor passagiersvervoer per spoor³.
- Ook biedt ProRail aan om een actieve rol te nemen in het starten van een gezamenlijke uitwerking van een internationaal spoornetwerk met omringende landen.
- ProRail constateert dat in andere landen momenteel besluiten worden genomen, waarin een verschuiving van vliegtuig naar trein als harde eis wordt gesteld aan (financiële) ondersteuning van de luchtvaartsector.
- Tot slot merkt ProRail op dat in de concept ontwerp-luchtvaartnota drie sporen staan benoemd om CO₂-uitstoot te verminderen (duurzamer vliegen, compenseren van CO₂-uitstoot en alternatieven voor vliegen, pagina 62). Hierbij ontbreken echter drie van vier hele effectieve gedragsinterventies die het KIM signaleert. De opties 'Keuze om minder vaak te vliegen', 'Keuze om minder ver te vliegen' en 'Keuze om niet te vliegen' acht het KIM relatief kansrijk⁴. Ook merken we op dat substitutie in de Ontwerp Luchtvaartnota op een aantal plaatsen ontbreekt, bijvoorbeeld op pagina 59 en 65.

¹ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/11/4/op-reis-met-vliegtuig-trein-auto-of-bus>

² <https://www.prorail.nl/omwonenden/nieuws/prorail-neem-ook-reizigerstreinen-mee-in-europese-green-deal>

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/04/eu-ministersverklaring-ontwikkeling-van-internationaal-personenvervoer-per-spoor>

⁴ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/05/25/op-de-groene-toer-de-bijdrage-van-gedragsinterventies-aan-het-verduurzamen-van-de-luchtvaart>

2.2 Duurzame coalitievorming

- In navolging van de succesvolle coalitie van landen die aangeven werk te maken van internationaal reizigersvervoer per spoor in de Europese Green Deal wil ProRail I&W uitnodigen om met een coalitie van Europese landen versneld emissies te reduceren op het gebied van mobiliteit in Europa. Zo kan de aanpak vanuit de actie-agenda Air/Rail op andere luchthavens worden toegepast en met grensoverschrijdende samenwerkingen.

2.3 Vergelijking luchtvaart en spoor

- Wat betreft de vergelijking tussen luchtvaart en spoor op pagina 41 merkt ProRail op dat grondvervoer als alternatief voor korte vluchten wordt vergeleken inclusief de kosten voor de aanleg van infrastructuur voor verschillende modaliteiten. De suggestie wordt hiermee gewekt dat dit de kern is van het actieplan Air/Rail door de zinsopbouw en de hoeveelheid tekst die gewijd wordt aan de aanleg van nieuwe infra. Echter, het actieplan Air/Rail richt zich zowel op het beter benutten van de bestaande spoorinfrastructuur als op nieuwe infrastructuur. Lange termijnvisies en investeringen in het spoor zijn zeker van belang, maar vanuit de urgentie van het klimaatvraagstuk stelt ProRail ook opnieuw voor om zo snel mogelijk groei te realiseren op het bestaande spoornetwerk. Er is op het Nederlandse spoornet nu al ruimte voor extra internationale treinen dan wel ruimte te creëren in de dienstregeling. Dat geldt zeker voor de HSL Zuid die nu ongebruikte capaciteit heeft, maar ook richting Duitsland hoeven meer treinen geen toekomstmuziek te zijn. Op beide assen, richting Parijs en Londen, respectievelijk Berlijn en Keulen/Frankfurt zijn uurdiensten realistisch. Ook verwacht ProRail dat een echte Europese dienstregeling voor hogesnelheids- en langafstandsvervoer kansen biedt voor meer, snellere en beter verknoopte treinverbindingen. Dit zal in gevallen keuzes vragen, bijvoorbeeld tussen internationale en andere treinen, maar ook zonder dure nieuwe infrastructuur, waarvan realisatie dan nog lange tijd vraagt, is bij wijze van spreken morgen al van alles mogelijk. Daarbij roepen we wel op om een aantal bekende infrastructuurprojecten met kracht door te zetten, in het bijzonder de maatregelen uit de langetermijnvisie-HSL Zuid-corridor, de versnelling van de IC Berlijn en de realisatie van project Amsterdam Zuidas-dok met internationale allure. Daarmee is op een groot aantal bestemmingen een vergelijking tussen variabele kosten realistischer en vanuit dat perspectief is het spoor wat betreft maatschappelijke kosten, zoals het KIM aantoonde, aantrekkelijker dan het vliegtuig.
- Bovendien merkt ProRail op dat het uitgangspunt 'de vervuiler/gebruiker betaalt' genoemd wordt om aan te kaarten dat bij gelijke bestemmingen de kosten van de luchtvaart meer zijn geïnternaliseerd dan voor andere modaliteiten. ProRail wijst op een vergelijking met onder andere London Heathrow en Frankfurt in de aangehaalde CE Delft studie die aantoont dat de belasting op luchtvaart mogelijk hoger zou moeten zijn in Nederland. ProRail stelt voor deze aspecten mee te nemen in de vergelijking in de definitieve versie van de Nota.
- ProRail wijst daarbij ook nog op het gesprek dat in de Tweede Kamer werd gevoerd inzake de Europese Green Deal waarin Frans Timmermans aangaf dat hij, in het kader van de verduurzaming van Europa, wil inzetten op het verbeteren van de infrastructuur en het uitbreiden van nachttreinen en HSL-netwerken in Europa.

3. Geluid

ProRail neemt met belangstelling kennis van het voornemen in de luchtvaartnota om terug te gaan naar een systeem waarbij de geluidsoverlast vanwege luchtvaartverkeer wordt beheerst op basis van maximale (geluids-)hinder in plaats van op basis van aantallen vliegtuigbewegingen, zoals dat ook in het verleden gebruikelijk was bij Schiphol. Sinds 2012 heeft ProRail, overigens net als Rijkswaterstaat, veel ervaring met een dergelijk systeem opgedaan. Het gaat bij het spoor om ongeveer 60.000 referentiepunten die op 50 meter afstand en om de 100 meter aan weerszijden van het hele spoornetwerk zijn neergelegd en waar geluidproductieplafonds moeten worden nageleefd. Met name door de inzet van bronmaatregelen is het mogelijk om

groei binnen de geluidproductieplafonds te realiseren. ProRail is gaarne bereid deze ervaringen met de luchtvaartsector te delen.

4. Veiligheid

ProRail heeft met belangstelling kennisgenomen van het hoofdstuk 'Veilige Luchtvaart' uit de Nota. Met inachtneming van verschillen tussen de modaliteiten roept dit hoofdstuk veel herkenning bij ProRail op. ProRail is dan ook gaarne beschikbaar voor een nadere uitwisseling met Ministerie en Luchtvaartsector over bijvoorbeeld de regie-rol op integraal veiligheidsmanagement en hoe het uitgangspunt van nul dodelijke slachtoffers maakbaar zou zijn in een open systeem als het spoor.

Aanbod

Om invulling te geven aan de inhoud van deze zienswijze biedt ProRail graag aan om te gaan deelnemen in de Klankbordgroep Duurzame luchtvaart. Om op integrale wijze te werken aan verduurzaming van mobiliteit in Nederland en Europa.

Met vriendelijke groet,

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

CEO

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat,
Directie Participatie
t.a.v Luchtvaartnota
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw kenmerk		Uw brief van	
Ons kenmerk			
Datum	13 juli 2020	Behandeld door	
Verzenddatum	16 juli 2020	Bijlage(n)	
Onderwerp	Zienswijze gemeente Eindhoven, mede namens diverse gemeenten		

Geachte mevrouw, geachte heer,

De gemeente Eindhoven heeft onlangs, mede namens enkele andere gemeenten, een zienswijze gegeven op de ontwerp-Luchtvaartnota. Wij onderschrijven de zienswijze van de gemeente Eindhoven en we hebben daarom in onze vergadering van 7 juli jongstleden besloten de gemeente Eindhoven te verzoeken om hun zienswijze ook namens onze gemeente te ondertekenen. Door omstandigheden heeft dat verzoek de gemeente Eindhoven niet op tijd bereikt en is de zienswijze niet namens onze gemeente ondertekend.

We betreuren dat en willen u daarom alsnog laten weten dat ook wij het met de zienswijze van de gemeente Eindhoven eens zijn.

Tot slot

We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Heeft u vragen over deze brief? Stel ze gerust aan op telefoonnummer +31

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van de gemeente Meierijstad,
De secretaris, De burgemeester,

Addendum

LS:

Ten aanzien van de zienswijze op de Luchtvaartnota 2020-2050 van de gemeente Eindhoven, mede namens regiogemeenten, zijn de gemeenten Reusel- De Mierden en Son en Breugel per abuis niet opgenomen in de lijst met afzenders.

Hieronder het correcte overzicht:

*Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Eindhoven,*

*Mede namens de colleges van burgemeesters en wethouders van de gemeenten Bladel,
Bergeijk, Best, Boxtel, Eersel, Oirschot, Reusel-De Mierden, Son en Breugel,
Valkenswaard, Veldhoven en Waalre*

Retouradres Postbus 90150, 5600 RB Eindhoven

gemeente Eindhoven

29 juni 2020

Ons kenmerk: 20bst00960

Aan Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Tav Luchtvaartnota
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Zienswijze op Luchtvaartnota

Geachte heer/mevrouw,

Op 9 april 2019 hebben we onze zienswijze gegeven op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRWD) voor de Luchtvaartnota. Op 15 mei 2020 is de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 verschenen. We hebben daar met belangstelling kennis van genomen en willen graag van de gelegenheid gebruik maken om onze zienswijze te geven op de Ontwerp- Luchtvaartnota.

Luchtvaart in Balans

De ontwerp-Luchtvaartnota volgt een nieuwe koers naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld.

In deze koers staan drie primaire belangen voorop:

- Economisch en maatschappelijk belang
- Hinder en overlast
- Ruimtebehoefte in relatie tot andere ruimtevragers

Hiervoor zoekt het Rijk een nieuwe balans: slim en duurzaam, met veiligheid op 1. Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Binnen deze kaders kan de luchtvaart zich blijven ontwikkelen. Er is een nieuwe balans nodig tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen. Daarvoor zijn heldere afspraken, duidelijke regels en strikte handhaving noodzakelijk. Van ongeclausuleerde groei kan niet langer sprake zijn. Overleg met belanghebbenden is essentieel om vervolgens, na weging van de inbreng, nieuw beleid vast te stellen.

Deze uitgangspunten sluiten aan bij het advies uit 2019 van

'Opnieuw

verbonden' over de toekomst van Eindhoven Airport

We stellen vast dat de ontwerp Luchtvaartnota qua ontwikkelproces goed kan aansluiten bij de uitwerking van de Proefcasus luchthaven Eindhoven en we ondersteunen deze lijn om te komen tot een duurzame luchtvaart in Nederland met oog voor een gezonde leefomgeving en kwalitatief goede verbindingen met de rest van de wereld, dan ook van harte.

Helaas moeten we ook concluderen dat deze ontwerpnota veel minder concreet is dan het advies van . Waar hij spreekt over 30% minder hinder in 2030, daar wordt de hinderbeperking in deze ontwerpnota niet gekwantificeerd. Dit terwijl de verwachte groei van de luchtvaartsector wel in percentages wordt uitgedrukt. Zo lijkt het erop dat een beperking van de hinder geen voorwaarde is voor verder groei voor de luchtvaartsector. Hierdoor wekt deze nota, wellicht ten onrechte, de indruk dat groei van de sector ook de komende jaren belangrijker blijft dan hinderbeperking. We hopen dat de definitieve versie van de Luchtvaartnota op dit punt meer in balans zal zijn.

Daarnaast verbaast het ons dat in de MER het scenario van krimp van de luchtvaartsector niet verder is uitgewerkt. Dit terwijl de commissie MER heeft geadviseerd om de discussie te voeren aan de hand van drie alternatieven: groei stagnatie en krimp. Zonder dat wij hier pleiten voor een krimp van de luchtvaartsector, waren de afwegingen in deze ontwerpnota misschien beter in balans geweest als het krimpscenario wel verder was uitgewerkt.

Integrale gezondheidsafweging

We hebben ook zorgen over de wijze waarop een en ander tot nu toe is uitgewerkt. Veel elementen die genoemd worden in de ontwerp Luchtvaartnota vragen verdere uitwerking en zijn daardoor nog weinig concreet. In de Plan MER bijvoorbeeld zijn verschillende scenario's uitgewerkt, om daarmee noodzakelijke informatie op tafel te brengen voor de te maken publieke belangafweging. Daartoe zijn vier belangen geduid (zie <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/luchtvaartnota/>). De uitwerking daarvan in de Plan MER wordt voor zover wij kunnen zien onvoldoende inzichtelijk gemaakt c.q. voor weging beschikbaar gesteld.

Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Luchtvaartnota te weinig kaders om op een volwaardige wijze alle relevante belangen af te wegen. In het PlanMER is op hoofdlijnen aangegeven wat de effecten van de Voorkeursstrategie zijn. Wij vragen ons af of de genoemde indicatoren en specificaties van het toetskader voldoende basis bieden voor een monitoringsprogramma waarmee je kunt bijsturen. Met name bij de aspecten gezondheid, veiligheid, klimaat, natuur en landschap zijn de criteria die worden gehanteerd om te bepalen of wordt voldaan aan gestelde doelen, en of de milieueffecten van het Voorkeursstrategie groter of kleiner zijn dan verwacht, onvoldoende uitgewerkt.

Daarnaast zien wij het als een gemiste kans om de luchtvaartregelgeving, voor zover dit betrekking heeft op het gebruik van het luchtruim boven Nederland met impact op de grond, niet in de Omgevingswet op te nemen. De Omgevingswet beoogt immers een integrale afweging van alle belangen. Dat de luchtvaartregeling niet daarin is opgegaan, verhoogt het risico op een sectorale belangenafweging.

Als het gaat om een integrale afweging is het wat ons betreft ook een groot gemis dat militaire luchtvaart in deze luchtvaartnota maar zeer beperkt aan bod komt. Wat ons betreft zijn de vraagstukken en de problematiek rondom militaire luchthavens vergelijkbaar met die rond civiele luchthavens. Het zou daarom goed zijn als de uitgangspunten van het beleid rond deze luchthavens vergelijkbaar zouden zijn. Zeker bij militaire luchthavens zou het belang van het constructief betrekken van alle belanghebbenden ook beleidsmatig moeten worden verankerd. Bovendien zou dat ook

meer recht doen aan de situatie rondom militaire luchthavens met civiel medegebruik, zoals Eindhoven Airport.

Ten aanzien van normering en gezondheid is onvoldoende duidelijk hoe dat gaat gebeuren. Het beschermen van gezondheid is veel breder dan het tegengaan van hinder(beleving). Naast het beschermen van gezondheid is ook het beschermen van het klimaat en de al lange tijd te hoog belaste kwetsbare natuur van belang. Met verwijzing naar onze eerder vermelde zienswijze op de NRWD verzoeken wij u onderstaande ons inziens noodzakelijke inzichten beschikbaar te maken voor de te treffen belangenafweging.

Integrale afweging rondom bereikbaarheid.

Luchtvaart is geen doel op zich. Het is één van de alternatieven naast HOV en autobereikbaarheid. Om tot goede afwegingen te kunnen komen zijn aanvullende inzichten nodig. Duidelijk is dat bij de MER het noodzakelijk is om inzicht te krijgen in wat de impact is op alle relevante emissies als de vluchten tot 750 km worden vervangen door HOV/spoor, en hoeveel ruimte daardoor kan ontstaan binnen de bestaande ruimte in luchtvaartbesluiten voor de luchthavens, voor nieuw te leggen luchtvaartverbindingen. Verder is het noodzakelijk om inzicht te hebben in wat het effect is van uitfasen van categorie C en B toestellen, hoe snel die effecten te realiseren zijn en via welk instrumentarium daar effectief op gestuurd kan gaan worden. Als het gaat om in te schatten emissies dienen luchtvaart en landzijdige bereikbaarheid onlosmakelijk aan elkaar gekoppeld te worden uitgewerkt. Milieuemissies van luchtvaart en daaraan verbonden landzijdige bereikbaarheid zijn van invloed op de bestaande cumulatieve achtergrondniveaus rondom de luchthavens.

Aanvullend is informatie nodig waaronder inzicht middels beeldmateriaal wat de impact is van scenario's in de luchtvaart (groei; lucht- en landzijdig) op de bestaande regionale achtergrondconcentraties van geluid en luchtkwaliteit (tav. SO₂, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, ultrafijnstof PM_{<1}, roet). Dit geldt dan voor de maximale inzet van bio-kerosine: op welke termijn dat kan worden bereikt, als ook bij varianten waaronder het gebruik van ontzwavelde kerosine als brandstof.

Volwaardige duiding en weging van gezondheidseffecten

Daarnaast stellen wij voor de volgende zaken met betrekking tot gezondheidseffecten in de luchtvaartnota mee te nemen,:

- Wij pleiten ervoor gezondheidseffecten van de luchtvaart cumulatief te duiden en te wegen met de Milieu-Gezondheid Risico-indicator. In de ontwerp Luchtvaartnota/PlanMER wordt daar geen uitsluitel over gegeven. Daar wordt slechts vermeld dat luchtkwaliteit en geluidbelasting onderwerpen zijn die ten aanzien van gezondheid zullen worden uitgewerkt. Met de standaard MER aanpak gebeurt dat tot nu toe slechts met het instrument Gezondheid-Effect Screening van GGD. Dat geeft per luchtcomponent en geluidbron waarvoor normen zijn vastgesteld een indicatie, die niet bij elkaar opgeteld wordt/kan worden. Daarin wordt de impact van (ultra)fijnstof (<2,5 PM) niet meegenomen. Voor PM <2,5 is tot nu toe ook geen norm vastgesteld. Terwijl duidelijk is dat ook onder de wettelijke normen sprake is van substantiële impact op gezondheid.
- De MGR kaart is voor heel Nederland als relevant inzicht voor de Omgevingswet ontsloten in de Atlas leefomgeving (onder Kaarten/Gezondheid/MGR). Het MGR

instrument is naast een monitoringsinstrument, ook inzetbaar als scenario-onderzoeksinstrument. Het is zeer wel mogelijk de MGR impact van planscenario's luchtvaartontwikkeling door te rekenen.

- Er loopt al enkele jaren onderzoek door het RIVM naar langdurige (gezondheids)effecten van (ultra)fijnstof bij Schiphol op de woonomgeving. De resultaten van dat onderzoek worden in 2021 verwacht (zie <https://www.rivm.nl/nieuws/ultrafijn-stof-rondom-schiphol-heeft-effect-op-gezondheid>). Het maken van keuzes over de ontwikkeling van luchtvaart voordat die inzichten bekend zijn en zijn doorgerekend in de PlanMER, doet geen recht aan een van de vier genoemde hoekstenen voor het maatschappelijke debat: Normeren: strenge normen ten aanzien van klimaat en gezondheid vormen het uitgangspunt. Onduidelijk is welke normen gehanteerd gaan worden, en of (ultra)fijnstof daar onderdeel van uitmaakt.
- Het RIVM heeft op 5 juni 2020 een rapportage gepubliceerd over de impact van geluid op gezondheid naar aanleiding van de motie (zie <file:///C:/Temp/Downloads/rivm-rapport-motie-en-de-who-richtlijnen-voor-omgevingsgeluid-2018.pdf>). Het RIVM constateert dat een miljoen Nederlanders geluidsoverlast hebben door auto's, treinen, vliegtuigen en windmolens, en dat leidt tot ernstige gezondheidsklachten zoals slaapverstoring en hartklachten. Ze doet aanbevelingen om de geluidbelasting naar beneden te brengen. Dat gaat niet alleen om het reduceren van hinder(beleving), maar ook om het terugdringen van de gezondheidslast (hart en vaatziekten). Wij verzoeken deze impact ook mee te nemen in de luchtvaartnota.
- Er ontbreken door ons gevraagde kaartbeelden over de (cumulatieve) impact van luchtvaartverkeer ten aanzien van bijdragen aan regionale achtergrondconcentraties, geluidbelasting op maaiveldniveau, in de ruime omgeving van de luchthaven en de MGR.

Bescherming van kwetsbare natuur

Bij de ontwikkeling van de luchtvaart dient per luchthaven rekening te worden gehouden met de ligging daarvan in de verschillende regio's. De omgeving van luchthaven Eindhoven wordt gekenmerkt door een relatief grote stikstofbelasting door de ligging van de regio op het kruispunt van zeer intensief internationaal transitverkeer tussen oost en west en tussen noord en zuid, door de intensieve veehouderij, de grote economische bedrijvigheid en (bouw)groei van de afgelopen jaren en het sterk toegenomen vliegverkeer in de afgelopen 10 jaar (van 17.000 vluchten in 2010 naar 41.500 vluchten in 2019). Uit eerder door COVM verricht onderzoek is gebleken dat de regionale achtergrondconcentratie daardoor met ca 10% is gestegen. Een en ander in combinatie met een relatief groot aantal Natura 2000 gebieden. Ons inziens is onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de bijdrage is van mogelijke ontwikkeling van vliegverkeer op luchthaven Eindhoven op de regionale achtergrondconcentraties (nu en in 2030/2040), en wat te verwachten technologische verbeteringen aan verbetering kunnen brengen.

Weging van alle belangen in de MKBA

Onvoldoende inzichtelijk is of en hoe in de MKBA de belangen en eventueel consequenties van mitigerende maatregelen voor gezondheid en natuurbescherming

worden meegewogen. Met de adviezen van over stikstof is duidelijk geworden dat "niet alles kan" en dat stikstofemissies van de ene ontwikkeling een belemmering kunnen vormen voor andere gewenste ontwikkelingen. Het is ons inziens van belang genoemde belangen op waarde en toekomstbestendigheid mee te wegen.

Transparantie in verwerking van ingebrachte zienswijzen

In eerdere Plan MER studies is het gebruikelijk geweest inzichtelijk te maken welke partijen welke zienswijzen hebben ingediend. En hoe en waarom daar in de uitwerking wel of niet invulling aan is gegeven. Uit de nu beschikbaar gestelde stukken kunnen wij niet opmaken hoe onze zienswijze is verwerkt. Dat vinden wij in het huidige proces een inhoudelijk gemis en voor de transparantie ongewenst. Wij verzoeken u dat alsnog inzichtelijk te maken.

Wij verzoeken u bovengenoemde ons inziens noodzakelijke inzichten beschikbaar te maken en mee te nemen in de verdere uitwerking van de Ontwerp Luchtvaartnota en Plan MER.

Graag vernemen wij hierop uw reactie.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Eindhoven,

Mede namens de colleges van burgemeesters en wethouders van de gemeenten Bladel, Bergeijk, Best, Boxtel, Eersel, Oirschot, Reusel-De Mierden, Son en Breugel, Valkenswaard, Veldhoven en Waalre

secretaris



EINDHOVEN

Retouradres Postbus 90150, 5600 RB Eindhoven

gemeente Eindhoven

29 juni 2020

Ons kenmerk:

Aan Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Tav Luchtvaartnota
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Zienswijze op Luchtvaartnota

Geachte heer/mevrouw,

Op 9 april 2019 hebben we onze zienswijze gegeven op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRWD) voor de Luchtvaartnota. Op 15 mei 2020 is de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 verschenen. We hebben daar met belangstelling kennis van genomen en willen graag van de gelegenheid gebruik maken om onze zienswijze te geven op de Ontwerp- Luchtvaartnota.

Luchtvaart in Balans

De ontwerp-Luchtvaartnota volgt een nieuwe koers naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld.

In deze koers staan drie primaire belangen voorop:

- Economisch en maatschappelijk belang
- Hinder en overlast
- Ruimtebehoefte in relatie tot andere ruimtevragers

Hiervoor zoekt het Rijk een nieuwe balans: slim en duurzaam, met veiligheid op 1. Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Binnen deze kaders kan de luchtvaart zich blijven ontwikkelen. Er is een nieuwe balans nodig tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen. Daarvoor zijn heldere afspraken, duidelijke regels en strikte handhaving noodzakelijk. Van ongeclausuleerde groei kan niet langer sprake zijn. Overleg met belanghebbenden is essentieel om vervolgens, na weging van de inbreng, nieuw beleid vast te stellen.

Deze uitgangspunten sluiten aan bij het advies uit 2019 van

'Opnieuw verbonden' over de toekomst van Eindhoven Airport

We stellen vast dat de ontwerp Luchtvaartnota qua ontwikkelproces goed kan aansluiten bij de uitwerking van de Proefcasus luchthaven Eindhoven en we ondersteunen deze lijn om te komen tot een duurzame luchtvaart in Nederland met oog voor een gezonde leefomgeving en kwalitatief goede verbindingen met de rest van de wereld, dan ook van harte.

Helaas moeten we ook concluderen dat deze ontwerpnota veel minder concreet is dan het advies van

Waar hij spreekt over 30% minder hinder in 2030, daar



wordt de hinderbeperking in deze ontwerpnota niet gekwantificeerd. Dit terwijl de verwachte groei van de luchtvaartsector wel in percentages wordt uitgedrukt. Zo lijkt het erop dat een beperking van de hinder geen voorwaarde is voor verder groei voor de luchtvaartsector. Hierdoor wekt deze nota, wellicht ten onrechte, de indruk dat groei van de sector ook de komende jaren belangrijker blijft dan hinderbeperking. We hopen dat de definitieve versie van de Luchtvaartnota op dit punt meer in balans zal zijn.

Daarnaast verbaast het ons dat in de MER het scenario van krimp van de luchtvaartsector niet verder is uitgewerkt. Dit terwijl de commissie MER heeft geadviseerd om de discussie te voeren aan de hand van drie alternatieven: groei stagnatie en krimp. Zonder dat wij hier pleiten voor een krimp van de luchtvaartsector, waren de afwegingen in deze ontwerpnota misschien beter in balans geweest als het krimpscenario wel verder was uitgewerkt.

Integrale gezondheidsafweging

We hebben ook zorgen over de wijze waarop een en ander tot nu toe is uitgewerkt. Veel elementen die genoemd worden in de ontwerp Luchtvaartnota vragen verdere uitwerking en zijn daardoor nog weinig concreet. In de Plan MER bijvoorbeeld zijn verschillende scenario's uitgewerkt, om daarmee noodzakelijke informatie op tafel te brengen voor de te maken publieke belangafweging. Daartoe zijn vier belangen geduid (zie <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/luchtvaartnota/>). De uitwerking daarvan in de Plan MER wordt voor zover wij kunnen zien onvoldoende inzichtelijk gemaakt c.q. voor weging beschikbaar gesteld.

Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Luchtvaartnota te weinig kaders om op een volwaardige wijze alle relevante belangen af te wegen. In het PlanMER is op hoofdlijnen aangegeven wat de effecten van de Voorkeursstrategie zijn. Wij vragen ons af of de genoemde indicatoren en specificaties van het toetskader voldoende basis bieden voor een monitoringsprogramma waarmee je kunt bijsturen. Met name bij de aspecten gezondheid, veiligheid, klimaat, natuur en landschap zijn de criteria die worden gehanteerd om te bepalen of wordt voldaan aan gestelde doelen, en of de milieueffecten van het Voorkeursstrategie groter of kleiner zijn dan verwacht, onvoldoende uitgewerkt.

Daarnaast zien wij het als een gemiste kans om de luchtvaartregelgeving, voor zover dit betrekking heeft op het gebruik van het luchtruim boven Nederland met impact op de grond, niet in de Omgevingswet op te nemen. De Omgevingswet beoogt immers een integrale afweging van alle belangen. Dat de luchtvaartregeling niet daarin is opgegaan, verhoogt het risico op een sectorale belangenafweging.

Als het gaat om een integrale afweging is het wat ons betreft ook een groot gemis dat militaire luchtvaart in deze luchtvaartnota maar zeer beperkt aan bod komt. Wat ons betreft zijn de vraagstukken en de problematiek rondom militaire luchthavens vergelijkbaar met die rond civiele luchthavens. Het zou daarom goed zijn als de uitgangspunten van het beleid rond deze luchthavens vergelijkbaar zouden zijn. Zeker bij militaire luchthavens zou het belang van het constructief betrekken van alle belanghebbenden ook beleidsmatig moeten worden verankerd. Bovendien zou dat ook meer recht doen aan de situatie rondom militaire luchthavens met civiel medegebruik, zoals Eindhoven Airport.



Ten aanzien van normering en gezondheid is onvoldoende duidelijk hoe dat gaat gebeuren. Het beschermen van gezondheid is veel breder dan het tegengaan van hinder(beleving). Naast het beschermen van gezondheid is ook het beschermen van het klimaat en de al lange tijd te hoog belaste kwetsbare natuur van belang. Met verwijzing naar onze eerder vermelde zienswijze op de NRWD verzoeken wij u onderstaande ons inziens noodzakelijke inzichten beschikbaar te maken voor de te treffen belangenafweging.

Integrale afweging rondom bereikbaarheid.

Luchtvaart is geen doel op zich. Het is één van de alternatieven naast HOV en autobereikbaarheid. Om tot goede afwegingen te kunnen komen zijn aanvullende inzichten nodig. Duidelijk is dat bij de MER het noodzakelijk is om inzicht te krijgen in wat de impact is op alle relevante emissies als de vluchten tot 750 km worden vervangen door HOV/spoor, en hoeveel ruimte daardoor kan ontstaan binnen de bestaande ruimte in luchtvaartbesluiten voor de luchthavens, voor nieuw te leggen luchtvaartverbindingen. Verder is het noodzakelijk om inzicht te hebben in wat het effect is van uitfasen van categorie C en B toestellen, hoe snel die effecten te realiseren zijn en via welk instrumentarium daar effectief op gestuurd kan gaan worden. Als het gaat om in te schatten emissies dienen luchtvaart en landzijdige bereikbaarheid onlosmakelijk aan elkaar gekoppeld te worden uitgewerkt. Milieuemissies van luchtvaart en daaraan verbonden landzijdige bereikbaarheid zijn van invloed op de bestaande cumulatieve achtergrondniveaus rondom de luchthavens.

Aanvullend is informatie nodig waaronder inzicht middels beeldmateriaal wat de impact is van scenario's in de luchtvaart (groei; lucht- en landzijdig) op de bestaande regionale achtergrondconcentraties van geluid en luchtkwaliteit (t.b.v. SO₂, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, ultrafijnstof PM_{<1}, roet). Dit geldt dan voor de maximale inzet van bio-kerosine: op welke termijn dat kan worden bereikt, als ook bij varianten waaronder het gebruik van ontzwavelde kerosine als brandstof.

Volwaardige duiding en weging van gezondheidseffecten

Daarnaast stellen wij voor de volgende zaken met betrekking tot gezondheidseffecten in de luchtvaartnota mee te nemen,:

- Wij pleiten ervoor gezondheidseffecten van de luchtvaart cumulatief te duiden en te wegen met de Milieu-Gezondheid Risico-indicator. In de ontwerp Luchtvaartnota/PlanMER wordt daar geen uitsluitend gegeven. Daar wordt slechts vermeld dat luchtkwaliteit en geluidbelasting onderwerpen zijn die ten aanzien van gezondheid zullen worden uitgewerkt. Met de standaard MER aanpak gebeurt dat tot nu toe slechts met het instrument Gezondheid-Effect Screening van GGD. Dat geeft per luchtcomponent en geluidbron waarvoor normen zijn vastgesteld een indicatie, die niet bij elkaar opgeteld wordt/kan worden. Daarin wordt de impact van (ultra)fijnstof (<2,5 PM) niet meegenomen. Voor PM <2,5 is tot nu toe ook geen norm vastgesteld. Terwijl duidelijk is dat ook onder de wettelijke normen sprake is van substantiële impact op gezondheid.
- De MGR kaart is voor heel Nederland als relevant inzicht voor de Omgevingswet ontsloten in de Atlas leefomgeving (onder Kaarten/Gezondheid/MGR). Het MGR instrument is naast een monitoringsinstrument, ook inzetbaar als scenario-



onderzoeksinstrument. Het is zeer wel mogelijk de MGR impact van planscenario's luchtvaartontwikkeling door te rekenen.

- Er loopt al enkele jaren onderzoek door het RIVM naar langdurige (gezondheids)effecten van (ultra)fijnstof bij Schiphol op de woonomgeving. De resultaten van dat onderzoek worden in 2021 verwacht (zie <https://www.rivm.nl/nieuws/ultrafijn-stof-rondom-schiphol-heeft-effect-op-gezondheid>). Het maken van keuzes over de ontwikkeling van luchtvaart voordat die inzichten bekend zijn en zijn doorgerekend in de PlanMER, doet geen recht aan een van de vier genoemde hoekstenen voor het maatschappelijke debat: Normeren: strenge normen ten aanzien van klimaat en gezondheid vormen het uitgangspunt. Onduidelijk is welke normen gehanteerd gaan worden, en of (ultra)fijnstof daar onderdeel van uitmaakt.
- Het RIVM heeft op 5 juni 2020 een rapportage gepubliceerd over de impact van geluid op gezondheid naar aanleiding van de motie (zie <file:///C:/Temp/Downloads/rivm-rapport-motie-en-de-who-richtlijnen-voor-omgevingsgeluid-2018.pdf>). Het RIVM constateert dat een miljoen Nederlanders geluidsoverlast hebben door auto's, treinen, vliegtuigen en windmolens, en dat leidt tot ernstige gezondheidsklachten zoals slaapverstoring en hartklachten. Ze doet aanbevelingen om de geluidbelasting naar beneden te brengen. Dat gaat niet alleen om het reduceren van hinder(beleving), maar ook om het terugdringen van de gezondheidslast (hart en vaatziekten). Wij verzoeken deze impact ook mee te nemen in de luchtvaartnota.
- Er ontbreken door ons gevraagde kaartbeelden over de (cumulatieve) impact van luchtvaartverkeer ten aanzien van bijdragen aan regionale achtergrondconcentraties, geluidbelasting op maaiveldniveau, in de ruime omgeving van de luchthaven en de MGR.

Bescherming van kwetsbare natuur

Bij de ontwikkeling van de luchtvaart dient per luchthaven rekening te worden gehouden met de ligging daarvan in de verschillende regio's. De omgeving van luchthaven Eindhoven wordt gekenmerkt door een relatief grote stikstofbelasting door de ligging van de regio op het kruispunt van zeer intensief internationaal transitverkeer tussen oost en west en tussen noord en zuid, door de intensieve veehouderij, de grote economische bedrijvigheid en (bouw)groei van de afgelopen jaren en het sterk toegenomen vliegverkeer in de afgelopen 10 jaar (van 17.000 vluchten in 2010 naar 41.500 vluchten in 2019). Uit eerder door COVM verricht onderzoek is gebleken dat de regionale achtergrondconcentratie daardoor met ca 10% is gestegen. Een en ander in combinatie met een relatief groot aantal Natura 2000 gebieden. Ons inziens is onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de bijdrage is van mogelijke ontwikkeling van vliegverkeer op luchthaven Eindhoven op de regionale achtergrondconcentraties (nu en in 2030/2040), en wat te verwachten technologische verbeteringen aan verbetering kunnen brengen.

Weging van alle belangen in de MKBA

Onvoldoende inzichtelijk is of en hoe in de MKBA de belangen en eventueel consequenties van mitigerende maatregelen voor gezondheid en natuurbescherming worden meegewogen. Met de adviezen van over stikstof is duidelijk geworden



dat "niet alles kan" en dat stikstofemissies van de ene ontwikkeling een belemmering kunnen vormen voor andere gewenste ontwikkelingen. Het is ons inziens van belang genoemde belangen op waarde en toekomstbestendigheid mee te wegen.

Transparantie in verwerking van Ingebrachte zienswijzen

In eerdere Plan MER studies is het gebruikelijk geweest inzichtelijk te maken welke partijen welke zienswijzen hebben ingediend. En hoe en waarom daar in de uitwerking wel of niet invulling aan is gegeven. Uit de nu beschikbaar gestelde stukken kunnen wij niet opmaken hoe onze zienswijze is verwerkt. Dat vinden wij in het huidige proces een inhoudelijk gemis en voor de transparantie ongewenst. Wij verzoeken u dat alsnog inzichtelijk te maken.

Wij verzoeken u bovengenoemde ons inziens noodzakelijke inzichten beschikbaar te maken en mee te nemen in de verdere uitwerking van de Ontwerp Luchtvaartnota en Plan MER.

Graag vernemen wij hierop uw reactie.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Eindhoven,

Mede namens de colleges van burgemeesters en wethouders van de gemeenten Bladel, Bergeijk, Best, Boxtel, Eersel, Oirschot, Valkenswaard, Veldhoven en Waalre,

secretaris.

Gemeente Apeldoorn

Postadres
Postbus 9033
7300 ES Apeldoorn
Bezoekadres
Markplein 1
www.apeldoorn.nl
KvK 08223882

T 14 055
Doorkiesnummer

e-mailadres

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Datum: 9 juli 2020
Ons kenmerk: DOS 2020-051482
Uw brief d.d.:
Betreft: Zienswijze gemeente Apeldoorn op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Beste 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 Epe 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

Behandeld door:
Bijlage(n):

Als u reageert datum en kenmerk van deze brief vermelden

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 worden gegeven aan (investeren in) verduurzaming van de luchtvaart. Het rijk heeft onzes 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.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Apeldoorn,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,



Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20901
2500EX DEN HAAG

gemeente Tynaarlo

Onderwerp: Zienswijze ontwerp-Luchtvaartnota

Geachte heer, mevrouw,

Van 29 mei tot en met 9 juli 2020 lag de ontwerp-Luchtvaartnota ter inzage. Wij hebben een pro forma zienswijze ingediend op 9 juli 2020. In deze brief lichten wij onze zienswijze toe.

Balans

U geeft aan dat in de nieuwe Luchtvaartnota wordt gezocht naar een balans tussen veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Als overheden is het onze taak om deze balans gezamenlijk zo goed mogelijk tot stand te brengen en in stand te houden. De ontwerp-Luchtvaartnota maakt naar onze mening een eerste stap in deze richting, maar het blijft nog erg abstract.

Eén nationaal luchthavensysteem

Wij hadden verwacht in de ontwerp-Luchtvaartnota te lezen dat u als Rijksoverheid zou gaan sturen op het zo optimaal mogelijk benutten van de bestaande capaciteit op de Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. *Alle* regionale luchthavens van nationale betekenis. Ook Groningen Airport Eelde (GAE) en Maastricht Aachen Airport (MAA). Dus één luchthavensysteem met een sterke regierol van de Rijksoverheid.

U geeft op pagina 76 weliswaar aan voorstander te zijn van het door regionale luchthavens gevraagde éénluchthavensysteem. De beschikbare luchthavencapaciteit wordt dan optimaal benut en onnodige inefficiënties en overcapaciteit worden voorkomen. Eén luchthavensysteem gaat echter in onze visie veel verder dan waar u in de ontwerp-Luchtvaartnota aan denkt, want het gaat om meer dan alleen kennis delen en samenwerken. Het gaat over een onderling samenhangend luchthavensysteem voor Nederland op basis van de nationale én regionale behoefte. Om sturing te geven aan een geïntegreerd systeem is centrale regie en samenwerking vanuit één holding noodzakelijk, zodat de huidige onderlinge tegengestelde belangen tussen de regionale luchthavens van nationale betekenis worden weggenomen.

Gelijk speelveld

Nationale luchthavens zijn onderdeel van de nationale openbare infrastructuur. U koppelt in de ontwerp-Luchtvaartnota financiële steun specifiek aan GAE en MAA, de twee luchthavens buiten de Schiphol Group. Dit zijn echter niet de enige luchthavens die steun ontvangen. U gaat namelijk voorbij aan indirecte steun die aan de andere luchthavens wordt gegeven. Voorbeelden hiervan zijn de indirecte steun aan Amsterdam Schiphol Airport door de steun aan KLM en het commercieel gebruik dat Eindhoven Airport maakt van infrastructuur en veiligheid, die voornamelijk door het Ministerie van Defensie wordt bekostigd. Los van de vraag of GAE en MAA hierdoor in de ontwerp-Luchtvaartnota ten onrechte in een bepaalde hoek worden geplaatst, maakt deze indirecte steun dat sprake is van een ongelijk speelveld.



Wij zijn van mening dat de taak van de centrale overheid is om een gelijk speelveld voor de nationale luchthavens te creëren. Dit kan worden gerealiseerd door alle luchthavens onderdeel te laten zijn van de Schiphol Group. Een andere mogelijkheid zou zijn alle regionale luchthavens onder te brengen in regionale handen, waarbij centrale financiering van de kosten van infrastructuur en veiligheid in het algemeen belang randvoorwaarde is.

Verkenning Luchthavenbesluit

De Luchtvaartnota geeft op pagina's 46 en 48 aan dat regionale luchthavens een verkenning moeten doen in de voorbereiding op een nieuw Luchthavenbesluit. Op basis van deze verkenning beslist het Rijk over de verdere ontwikkeling van de regionale luchthavens. U werkt echter niet uit welke overwegingen hierbij een rol spelen, wat de referentie is voor het vertrekpunt en welke rol het Rijk bij deze regionale verkenning heeft. Vanuit de éénsysteemgedachte zou voor de hand liggen dat het Rijk de regie neemt voor de regionale verkenningen van luchthavens als regionale luchthaven van nationale betekenis. Als u hier niet voor kiest, zou u de kaders voor de verkenning beter moeten uitwerken.

Voorkeursbeslissing

Uit uw ontwerpnota is niet te herleiden welke onderdelen uit de bouwstenen in de PlanMER hebben geleid tot de voorkeursbeslissing, die de basis vormt voor deze Luchtvaartnota. Ook wat dit betekent voor de verschillende regionale luchthavens, is niet uit de nota te herleiden. De nota geeft mede daarom nog onvoldoende inzicht in de toekomst van de regionale luchtvaart. Dit inzicht hebben wij nodig voor onze bijdrage in heldere besluitvorming over de ontwikkeling van GAE.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders

 secretaris

 burgemeester



Gemeente Rotterdam

College van Burgemeester en Wethouders

Wethouder Mobiliteit, Jeugd en Taal

Aan de minister van infrastructuur en waterstaat
p/a Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Bezoekadres: Stadhuis Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl
E-mail: informatiebeheer@rotterdam.nl
Inlichtingen:
Telefoon: +3

Cluster: Stadsontwikkeling
Ons kenmerk: BS20/00903 - 20bb008889
Uw kenmerk: --

Datum: 9 juli 2020

Betreft: zienswijze Concept- Luchtvaartnota
2020-2050

Geachte mevrouw

Het college van burgemeester en wethouders heeft kennisgenomen van uw concept Luchtvaartnota 2020-2050.

U ontvangt hierbij de zienswijze van de gemeente Rotterdam op uw concept Luchtvaartnota 2020-2050 bijgevoegd. In deze zienswijze zijn een aantal moties van de gemeenteraad verwerkt.

Met vriendelijke groet,

Wethouder Mobiliteit, Jeugd en Taal

Zienswijze van de gemeente Rotterdam op de concept Luchtvaartnota 2020 – 2050 van de minister van infrastructuur en waterstaat.

Inhoud

Hoofdstuk 1 Nieuwe koers voor de luchtvaart.....	2
Algemeen:.....	2
adaptieve aanpak – verdeling van capaciteit.....	3
Hoofdstuk 2 Veilige luchtvaart.....	4
De rol van de luchtverkeersleiding.....	4
Groepsrisico bij regionale luchthavens.....	4
Hoofdstuk 3 Goed verbinden.....	4
Netwerkkwaliteit voor regionale luchthavens.....	4
Vervangend vervoer per trein.....	4
Hoofdstuk 4 een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving.....	5
Voortschrijdend inzicht hinder in luchthavenbesluiten.....	5
Verdringings- of nivellerings-effecten door verschillende grenswaarden in luchthavenbesluiten.....	5
Het verdienen van groei.....	5
Nachtvluchten.....	6
De status van geldende luchthavenbesluiten.....	7
Aparte geluidsruimte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken.....	7
Kwaliteit leefomgeving rond luchthavens.....	8
Hoofdstuk 6 Capaciteit en capaciteitsverdeling.....	9
Kader en maatregelen voor de leefomgeving op regionaal niveau.....	9
Hoofdstuk 7 Innovatie.....	10
Hoofdstuk 8 Bestuur en samenwerking.....	10
Hoofdstuk 10 verantwoording.....	11

Hoofdstuk 1 Nieuwe koers voor de luchtvaart

Algemeen:

De zienswijze van de gemeente Rotterdam is gegeven vanuit het perspectief van de aanwezigheid van RTHA, de gevolgen hiervan en belangen van de gemeente die hiermee gemoeid zijn. Die gevolgen en belangen kennen zowel gewaardeerde als minder wenselijke kanten. Tweederde van de Rotterdammers vindt RTHA belangrijk voor de stad, zo blijkt jaar in jaar uit. Zo'n 2000 tot 2500 banen zijn er door de aanwezigheid van de luchthaven en daarnaast hebben ruim 700 leerlingen een leerwerkplek op de luchthaven. Voor diverse sectoren in de regio is RTHA van belang, zoals de haven of de internationale wereld van vrede en recht in Den Haag. Voor de inwonersgroepen die hun wortels in alle windstreken hebben is het de schakel in het onderhouden van familiebanden. Voor Schiphol is het een belangrijke proeftuin voor innovaties; Next Generation Airport. De samen met de gemeente Rotterdam opgerichte stichting RHIA stimuleert innovaties voor de nieuwe economie en de luchthaven van de toekomst waarmee waarde wordt toegevoegd aan de economie, het milieu en de maatschappij;

Wij sluiten echter niet onze ogen voor de keerzijde van de luchthaven. Veel inwoners ervaren ook de overlast van de luchthaven en dit neemt toe. Een aantal hoofdelementen uit de nota kunnen wij daarom ondersteunen omdat deze passen bij de lijn van Rotterdam: geen groei van de huidige gebruiksruimte voor RTHA en een inzet op de afname van hinder. De economische betekenis van de luchthaven blijft relevant.

Wij ondersteunen de hoofdlijnen van de richting van het beleid; het centraal stellen van de publieke belangen waarbij de (grenswaarden voor) hinder, klimaat en leefomgeving kaderstellend worden voor de ontwikkeling van de luchtvaart en het reduceren van hinder en negatieve effecten als voorwaarde voor groei (§ 1.2, blz. 9 e.v.). Meer specifiek ondersteunen wij;

- Het sturen op meerwaarde voor economie middels netwerkqualiteit (§ 1.2, blz. 10). Hierbij willen we wel opmerken dat voor een internationaal samengestelde bevolking als die van Nederland de luchtvaart ook een sociale betekenis heeft voor het onderhouden van familie- en vriendschapsbanden en dit aspect nadrukkelijker erkend zou mogen worden in de Luchtvaartnota
- Dat regionale luchthavens meerwaarde voor regio moeten bieden, in de regio moeten passen en op draagvlak in de regio moeten berusten (beslispunt 6, blz. 27). Dit draagvlak moet, vinden wij, in ieder geval omvatten de provincie en de gemeenten die door het luchthavenbesluit beperkingen ondervinden;
- Het vergroten van de inzichten in hinder, hier op willen sturen middels beleid en dit als maatwerk onderdeel maken van luchthavenbesluiten (§ 1.2, blz 10);
- Het vergroten van de kennis en inzichten in de berekening en het meten van geluid en dit verwerken in het beleid (beslispunt 4, blz. 45). Wij pleiten er voor dat het meten van geluid gebruikt wordt voor het mede bepalen van de mate van hinder en daarmee ook verwerkt wordt in luchthavenbesluiten;
- Het maken van afspraken met gemeenten en provincies over het verbeteren van luchtkwaliteit (§ 1.2, blz. 10);
- Het verbeteren van de kwaliteit van natuur en omgeving en het verminderen stikstofdepositie (§ 1.2, blz 10);
- De betere afstemming met gemeenten en provincie tussen ruimte voor luchtvaart en ruimte voor wonen en bedrijfsactiviteiten (§ 1.2, blz. 10);
- Het vergroten van de inzet op treinverkeer voor de korte en (midden)lange afstand (§ 1.3, blz. 12);

- Het stimuleren van innovaties (§ 1.4, blz. 12);
- Het verbeteren van de participatie (blz. 13);

Vaak formuleert de nota de richting en de doelen van het beleid en op een abstract niveau of in algemene termen: doelen zijn niet smart omschreven, maar beschreven in termen als 'verminderen' en 'verbeteren'. Wij dringen daarom aan op het opstellen van een plan met een tijdspad voor een concrete uitwerking van de nota en het benoemen van concrete beoogde resultaten op het gebied van klimaat, geluid en luchtkwaliteit en de beleidsinstrumenten om deze te bereiken. Voor een luchtvaartbeleid met draagvlak is het noodzakelijk dat belanghebbenden kunnen vertrouwen op afrekenbare doelen en maatregelen. Op diverse punten willen wij daarom aanvullen en plaatsen we ook kritische kanttekeningen. Deze zijn hieronder te vinden.

adaptieve aanpak – verdeling van capaciteit

"De verwachte groei van de vraag naar internationale mobiliteit kan voor een deel opgevangen worden door de capaciteit van de verschillende luchthavens beter in samenhang met elkaar in te zetten." (blz. 11)

Dit behoeft een nadere toelichting die ingaat op de betekenis voor een luchthaven, in het bijzonder de regionale luchthavens van nationaal belang, zoals RTHA. En ook ingaat op de aard van de samenhang, bijvoorbeeld de verdeling van benodigde capaciteit over verschillende luchthavens, met de gronden voor afweging en of dit ook betekent dat er nieuwe luchthavenbesluiten voor verschillende luchthavens worden genomen. Gezien het feit dat de ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen bij de regio waarin die luchthavens liggen, vinden wij dat regionale partijen moeten worden betrokken bij deze adaptieve aanpak.

Veranderde context van luchtvaart door de impact van coronaTerecht stelt de nota dat de effecten van de COVID-19 virus op de luchtvaart enorm zijn en zegt "Onduidelijk is hoe lang deze situatie zo blijft, hoe zwaar de sector uiteindelijk getroffen zal zijn en in hoeverre en op welke termijn de sector zich kan herstellen." Toch verwacht het kabinet "dat de strategische vraagstukken voor de lange termijn dezelfde zullen blijven....". Wij sluiten ons nog niet aan bij deze voorspelling en conclusie, bijvoorbeeld waar het gaat om groei, leefomgevingskwaliteit en ervaren hinder door omwonenden. De kansen en risico's die de Nota en PlanMER beschrijven, zijn nog met veel onzekerheden omgeven. COVID-19 heeft deze onzekerheden extra vergroot. In de luchtvaartnota zouden wij graag zien dat in een toelichting van de Luchtvaartnota 2020-2050 opgenomen wordt een beschrijving van de huidige coronacrisis, de effecten voor en door de huidige luchtvaart en de heersende opinie over de luchtvaart, en een duiding van de toekomstige gevolgen/effekten van deze coronapandemie op de luchtvaart 2020-2050.

Wij zouden graag zien dat meer aandacht gegeven wordt aan (het onderzoeken van) de lange termijn effecten van de COVID-19 pandemie. Om te beginnen zouden tussentijds op meerdere momenten de gevolgen voor de (ontwikkeling) van de luchtvaart en de opinie hierover geëvalueerd en vastgesteld moeten worden voordat conclusies kunnen worden getrokken. Mensen en organisaties hebben zich afgelopen periode aangepast aan de omstandigheden en zullen dat blijven doen. Ook dit zou geëvalueerd kunnen worden en bezien of hier lessen uit zijn te trekken voor de toekomst en die gevolgen kunnen hebben voor de door de nota genoemde strategische vraagstukken. Maar niet alleen op de gevolgen van het virus voor de luchtvaart, ook zou ingegaan moeten worden op de rol en bijdrage van de luchtvaart in de wereldwijde verspreiding van het virus en hoe dit te minimaliseren. De concept Luchtvaartnota 2020-2050 zou hierop aangepast moeten worden.

Hoofdstuk 2 Veilige luchtvaart

De rol van de luchtverkeersleiding

Luchtverkeersleiding Nederland heeft in de Luchtvaartnota overwegend een rol in het zorgen voor veilig en efficiënt vliegverkeer. Die rol vinden wij te beperkt. In de nabijheid van luchthavens hebben instructies van luchtverkeersleiders ook effect op milieu en ervaren hinder door omwonenden. Wij hebben ervaren dat luchtverkeersleiders zich hiervan bewust zijn en dat de wil er is hiernaar te handelen als de veiligheid dat ook toestaat.

Rondom RTHA zijn er knelpunten met betrekking tot interferentie met vliegverkeer naar Schiphol die nu niet worden opgelost door het proces van de luchtruimherziening. Deze richt zich niet op situaties in de nabijheid van de luchthavens. Om hinder verder te kunnen beperken is het naar onze mening daarom nodig om van een situatie van vrijwilligheid met goede intenties, over te gaan naar een situatie waar sprake is een beleidsmatige benadering met sturing en richtlijnen. Wij vragen hier een aanvang mee te maken, aansluitend op de samenwerking die al plaats vindt tussen LVNL en de regio. Daarnaast vinden wij overigens dat het verminderen van hinder door het oplossen van deze problematiek van interferentie, niet een basis is om groei 'te verdienen'.

Groepsrisico bij regionale luchthavens

In de luchtvaartnota wordt het groepsrisicobeleid van Schiphol uitgelicht (blz. 25), maar er wordt niet ingegaan op hoe met het groepsrisico ter plaatse van andere luchthavens moet worden omgegaan. Daarnaast leidt de Omgevingswet ertoe dat het groepsrisico vervangen wordt door aandachtsgebieden waarbij de hoogte van het groepsrisico minder relevant wordt. Luchthavens krijgen voorsnog geen aandachtsgebieden. Wij vragen om een toelichting over het beleid voor groepsrisico voor regionale luchthavens en of de komst van aandachtsgebieden uiteindelijk wel van invloed zal zijn op hoe met het groepsrisico ter plaatse van luchthavens moet worden omgegaan.

Hoofdstuk 3 Goed verbinden

Netwerkkwaliteit voor regionale luchthavens

De genoemde beslissingen (blz. 27) ondersteunen wij: het verbeteren van de netwerkkwaliteit en het streven hier op te kunnen sturen, o.a. door aanpassing van bestaande EU-kaders en het stimuleren van reizen per trein. Wij pleiten ervoor dit beleid ook te ontwikkelen voor regionale luchthavens van nationaal belang omdat wij RTHA als een zakenluchthaven beschouwen die van grote regionale betekenis is. Niet alleen voor internationaal zakelijk verkeer maar ook voor sociale reismotieven als het onderhouden van wereldwijde familiebanden. Dit past bij het in de nota gestelde "de capaciteit van de verschillende luchthavens beter in samenhang met elkaar in te zetten." (blz. 11), "regionale luchthavens zich moeten ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen" (§ 3.5.4, blz. 39) en het "afstemmen [van het] verbindingennetwerk op de regionale behoefte" (blz. 77). Zo'n regionale toepassing is de basis voor beslispunt 6 (blz. 27), een ontwikkeling die past binnen onze regio en in onze regio op draagvlak kan rekenen. Wij pleiten ook voor periodieke gesprekken met de luchtvaartmaatschappijen en luchthavens over de regionale netwerkkwaliteit (§ 3.4.3 schaarste voor netwerk Schiphol). Wij zien ons en andere overheden van de regio hier graag in vertegenwoordigd en vragen om inzichten en instrumenten als additionele slotallocatieregels en aanpassing van EU-regels ter versteviging van het regionale netwerk (§ 3.5.3 verstevigen van de netwerkkwaliteit, blz. 38 en 39) ook toe te passen op RTHA en ons en de regio te betrekken bij de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit.

Vervangend vervoer per trein

Wij omarmen dat verkeer tussen onze regio en London in toenemende mate door de trein wordt verzorgd. Rotterdam heeft daar uitstekende voorzieningen voor en bovendien een aansluiting op

Schiphol. Ook voor RTHA is de trein naar bijvoorbeeld London als een goed middel om ruimte te maken voor andere bestemmingen en het verminderen van hinder (§ 3.6 grondvervoer als alternatief voor korte vluchten). Aansluitend op onze voorgaande opmerking over aanpassing van EU-kaders ten behoeve van het verbeteren van de netwerkkwaliteit die ook substitutie relevant is, pleiten wij ervoor om in samenhang hiermee ook in te zetten op EU-kaders die vluchten ontmoedigen naar bestemmingen die goed met internationaal treinverkeer bereikbaar zijn.

Hoofdstuk 4 een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving

Wij ondersteunen de genoemde beslissingen (blz. 45) en vullen hier graag het volgende op aan.

Voortschrijdend inzicht hinder in luchthavenbesluiten verwerken

Zie ook blz. 10, "Ook wordt gewerkt aan een beter inzicht op de aspecten van het vliegtuiggeluid die bepalend zijn voor de door mensen ervaren geluidhinder, om hier met beleid beter op te kunnen sturen. Dit is maatwerk per luchthaven en wordt opgenomen in luchthavenbesluiten voor burgerluchthavens."

Wij omarmen het verwerken van kennis en inzichten in hinderbeleving en het meten van geluid in beleid en bepalingen in luchthavenbesluiten. Wij worden graag geïnformeerd over (de ideeën) over de wijze waarop deze inzichten verwerkt worden in luchthavenbesluiten. Tegelijkertijd constateren wij dat hierover nog veel kennis en inzicht te verwerven valt (zie bijvoorbeeld ook § 4.2.1). Het gevaar bestaat daarom dat luchthavenbesluiten, zeker als zij op korte termijn van kracht worden, als sturend instrument om hinder te beperken, achterlopen op deze verworven kennis en inzichten. Voor lang lopende luchthavenbesluiten is dat een ongewenste situatie. Wij pleiten daarom voor een procedure die voorziet in het tussentijds kunnen doorvoeren van aanpassingen op deze punten. Daarnaast spreken wij de verwachting uit dat voor het beschikbaar komen van daadwerkelijke instrumenten en maatregelen zo nodig in aanpassingen of aanvullingen op de wet wordt voorzien. Te denken valt bijvoorbeeld aan een verdere differentiering van sets van grenswaarden (gebruiksruimten).

Verdringings- of nivelleringseffecten door verschillende grenswaarden in luchthavenbesluiten

Verscheidene luchthavenbesluiten kunnen uiteenlopende bepalingen hebben gericht op het reduceren van emissies van geluid en schadelijke stoffen in de lucht. Met het opnemen gebruiksruimten gebaseerd op normen voor een gezonde leefomgeving in besluiten voor regionale luchthavens, zoals geluidshinder en luchtkwaliteit zijn de grenzen geborgd. Toch vragen wij er alert op te zijn dat er desondanks geen ongewenste verdringings- of nivelleringseffecten optreden. Bijvoorbeeld omdat het weren van vliegtuigen in nieuwe luchthavenbesluiten die veel geluid, (ultra)fijnstof en vervuilende stoffen uitstoten, ertoe kan leiden dat deze vliegtuigen worden verplaatst naar luchthavens waar minder strenge eisen worden gesteld. Dit achten wij ongewenst. Bovendien resulteert dit in minder afname van geluid en uitstoot van vervuilende stoffen.

Het verdienen van groei

De luchtvaart kan groeien als de geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen afneemt (§4.1.1. Groeiverdienmodel). Dit uitgangspunt kunnen wij ondersteunen voor zover:

- Dit geldt per luchthaven, en niet voor het gezamenlijke vliegverkeer in Nederland;
- De vermindering eerst op basis van daadwerkelijk vliegverkeer achteraf is vastgesteld, voordat besloten wordt ruimte te geven voor groei;
- De afname per saldo geldt, dat wil zeggen inclusief eventuele groei van het vliegverkeer. Anders gezegd: de 'gewonnen' ruimte voor groei kan niet weer volledig worden gebruikt voor extra vliegverkeer. Dus geen groei onder gelijkblijvende geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen.

De aanleiding voor het laatste aandachtsstreepje is de planMER (§ 4.3.2) waar bij de uitgangspunten voor toetsing, geluid (blz. 58 en 59) wordt gesteld dat de groei van het aantal vliegbewegingen gelijk is aan het stiller worden van vliegtuigen (ruim 1%). Dit zou betekenen dat er geen afname van de geluidsbelasting is. Dit ondersteunen wij niet. Wij staan op het standpunt dat alleen sprake kan zijn van eventuele groei van het vliegverkeer als de geluidsbelasting en beter nog de beleefde hinder, gelijktijdig afneemt. Een gelijksoortige regeling als de 50/50 regel voor Schiphol of modellen voor een voortschrijdende geluidsreductie zoals die voor Eindhoven zijn opgesteld, maken dit mogelijk.

Het groeiverdienmodel heeft geen sturende werking omdat het impliciet uitgaat van het consolideren van de huidige (geluids)belasting. Wij vragen daarom het ontwikkelen van expliciete sturing op het verminderen van hinder bij de uitwerking van het 'groeiverdienprincipe'. Immers, bij een bestaande gebruiksruiimte waarbij de vloot stiller wordt, kan deze automatisch 'gevuuld' worden met meer vluchten. Volgens de bestaande EU-kaders is het voor exploitanten van luchthavens zelfs verplicht om beschikbare gebruiksruiimte beschikbaar te stellen voor het uitgeven van slots. Berusten op deze vluchten historische slotrechten dan zijn deze niet meer terug te nemen. Per saldo leidt dat ertoe dat de geluidsbelasting nooit af kan nemen. Daarnaast blijkt het stiller worden van vliegtuigen in praktijk gecompenseerd te worden door het groter en zwaarder worden van vliegtuigen (meer passagiers per toestel) zodat per saldo niet minder geluid wordt geproduceerd. Wij vragen hier doeltreffende sturingsinstrumenten voor te ontwikkelen.

Daarnaast zou, in lijn met wat de nota hierover zegt, naar meer gekeken moeten worden dan alleen de geluidsbelasting, en ook naar andere hinderfactoren zoals piekniveau's, stille perioden en opeenvolging van vluchten en het tijdstip van de dag of periode van het jaar. Deze factoren spelen immers ook een belangrijke rol bij de beleefde hinder. Het gebruik van de geluidsbelasting louter in termen van L_{den} of L_{night} waarden vinden wij te beperkt als criterium voor hinder en om groei van vliegbewegingen tegen af te zetten.

Wij ondersteunen het vormgeven van geluidsbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder toenemen en het gebruik van het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO hiervoor. Het voert voor deze zienswijze te ver om meer gedetailleerd op deze problematiek in te gaan, maar wij achten het van belang hier – in het bijzonder wat betreft het gebruik en de toepassing van de WHO adviezen - ook advies in te winnen van de GGD's.

Voor wat betreft de afname van geluidhinder verzoeken wij doelstellingen te concretiseren in bijvoorbeeld – maar niet uitsluitend – een na te streven verlaging van concrete percentages ernstig gehinderden en slaapverstoorden rondom luchthavens en hier bijvoorbeeld de WHO adviezen als leidraad voor te hanteren.

Ook voor het onderwerp luchtkwaliteit kan nog beter aansluiting worden gezocht op hoe bewoners luchtkwaliteit ervaren. Een relatief kleine bijdrage van vliegverkeer aan de totale vervuiling hoeft nog niet te betekenen dat dit ook zo ervaren wordt. Ook voor luchtkwaliteit zouden wij daarom een uitwerking willen zien op het begrip hinder zoals dit ook voor geluid wordt gedaan.

Nachtvluchten

Wij zijn een groot voorstander van het in de nota genoemde verminderen van het aantal nachtvluchten. Voor het aantal nachtvluchten van vliegverkeer anders dan spoedeisende hulp en politietaken willen wij dat dit met een concreet aantal begrensd kan worden in een luchthavenbesluit. Wij zijn geen tegenstander van de functie van uitwijkvluchthaven voor Schiphol en andere luchthavens

in Nederland. Echter, dit zal naar onze mening alleen van toepassing kunnen zijn voor noodsituaties zoals technische gebreken of weersomstandigheden en niet als gevolg van vluchtvertragingen. Vluchtvertragingen behoren naar onze mening tot een aantal uren na de start van de nachtperiode opgevangen te worden op de luchthaven van bestemming.

Wij zijn ook geen voorstander van het principe om vervallen nachtvluchten met toepassing van de nachtstraffactoren te benutten voor de dagperiode waardoor extra ruimte voor groei van het aantal vluchten ontstaat. Hiermee wordt namelijk een 10-voudig aantal vluchten in de dagperiode toegevoegd. Een dergelijke toename van het aantal vluchten kan juist als een onwenselijke groei worden ervaren en niet als een afname. Het staat nog niet vast dat het effect op de waarde van L_{den} van een verplaatsing van nachtvluchten naar de dag, tot een daling van het aantal gehinderden zal leiden zoals die in de gezondheidsonderzoeken van de GGD worden vastgesteld. Op dit punt maken wij ons voor een nieuw luchthavenbesluit sterk voor maatwerk.

De status van geldende luchthavenbesluiten

In de door de regio te verkennen gewenste ontwikkeling van regionale luchthavens zien wij de bevestiging van de huidige praktijk rondom RTHA. Op een aantal punten hebben wij behoefte aan een nadere toelichting.

"...rekening houden met de ambities van de Rijksoverheid en de ruimte voor groei binnen het geldende luchthavenbesluit." (blz. 46). Wij gaan er van uit dat met de ambities wordt bedoeld de beleidslijn en de kaders zoals die in de luchtvaartnota worden verwoord. Over de betekenis van de "ruimte voor groei binnen het geldende luchthavenbesluit" het volgende. Bestaande ruimte voor groei van het vliegverkeer binnen het geldende luchthavenbesluit bestendigen in een nieuw luchthavenbesluit ondersteunen wij niet op voorhand. Wel zien wij dit als een scenario wat de regio in een verkenning over de toekomst van RTHA kan meenemen. Dit sluit aan op ons standpunt dat wij alleen een goede afweging over de toekomst van RTHA kunnen maken als zowel een groei-, nul- en krimpscenario's van het aantal vliegbewegingen worden onderzocht in een regionale verkenning van de toekomst van RTHA. Deze scenario's zullen dus onderdeel moeten kunnen zijn van de op te stellen MER, MKBA en economische effectenrapportage voor een luchthavenbesluit. Daarnaast is in lijn met de nota wat ons betreft ook de ruimte voor groei van het vliegverkeer binnen het geldende luchthavenbesluit alleen mogelijk onder gelijktijdige afname van hinder en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. In elk geval behoort de gebruikruimte in het geldende luchthavenbesluit die zou ontstaan door spoedeisende hulpdiensten en politieverkeer in een aparte gebruikruimte te plaatsen, niet tot de ruimte voor groei van ander (commercieel) verkeer in een nieuw luchthavenbesluit.

De relatie tussen de ontwikkeling, groeiverdienmodel en luchthavenbesluit.

Over de 'verdere ontwikkeling van de luchthaven' (§ 4.1.1, blz. 46) ontvangen wij graag toelichting, ook wat betreft de verhouding tot het groeiverdienmodel per luchthaven en het luchthavenbesluit. Vooralsnog interpreteren wij dit als een visie en beleidsplan voor een specifieke luchthaven die de basis vormt voor achtereenvolgens het groeiverdienmodel en het luchthavenbesluit.

Aparte geluidsruimte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken

"... voor spoedeisende hulpverlening en politietaken worden aparte gebruikruimte in Luchthavenbesluiten gecreëerd. Het Rijk versterkt de regie voor dit verkeer. Voor deze vluchten geldt dat deze met zo min mogelijk hinder voor de omgeving uitgevoerd worden. Het apart zetten van deze gebruikruimte leidt niet tot het vergroten van de gebruikruimte voor groot commercieel verkeer op luchthavens" (§ 4.1.1 Groeiverdienmodel, blz. 47).

Dit is een werkbare oplossing, mits voor het beoordelen van de hoeveelheid geluid en/of geluidshinder (en de normen, criteria en/of kaders die hieraan ten grondslag liggen ten behoeve van maatregelen en bepalingen in een luchthavenbesluit) de geluidsproductie en -hinder als gevolg van *al het vliegverkeer in alle gebruiksruimten* in aanmerking wordt genomen. Anders gezegd: Het totaal van de gebruiksruimten mag niet groter worden dan die volgens het huidige luchthavenbesluit. Een aparte geluidsruimte voor spoedeisende hulpverlening en politie mag niet leiden tot meer geluidsbelasting of -hinder en beperkingen in de ruimtelijke ordening dan die op grond van het huidige luchthavenbesluit zijn toegestaan. Daarnaast is wat ons betreft deze aparte ruimte ook alleen bestemd voor spoedeisend verkeer en niet voor verkeer wat ingepland kan worden, zoals trainings- en demonstratievluchten. Dit is in lijn met het advies van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 25 augustus 2017. Het is een grote zorg in de regio dat een splitsing van geluidsruimten leidt tot een groei van vliegverkeer en commercieel verkeer in het bijzonder.

Daarnaast dienen de grenswaarden voor het spoedeisend verkeer op onderbouwde en realistische prognoses worden gebaseerd. Dit is van belang omdat, anders dan de overige (handels)vluchten, deze vluchten ten alle tijden uitgevoerd moeten kunnen worden en tussentijdse bijsturing of begrenzing uit hoofde van handhaving een laatste redmiddel is. Daarnaast weten belanghebbenden en omwonenden dan wat ze kunnen verwachten en kunnen reëel grenswaarden worden vastgesteld. Over de wijze van handhaving worden wij graag nader geïnformeerd.

Verder zien wij graag een de regie van het Rijk op dit verkeer versterkt waar het gaat om andere, alternatieve methoden voor het adequaat leveren van spoedeisende hulp om (de groei van) dit verkeer te beperken en/of de hiermee gepaard gaande hinder te verminderen. Met de eerder door de provincie Zuid-Holland gedane suggestie van een extra locatie voor het maatschappelijk helikopterterverkeer kan de bestaande inzet vanuit RTHA voortgaan en eventuele groei elders in het land worden opgevangen.

En zo zien wij bijvoorbeeld ook een rol voor de Rijksoverheid voor het formuleren van geluidseisen aan in te zetten vliegtuigen of alternatieve locaties voor standplaatsen voor spoedeisend verkeer. Wij zijn van mening dat bestaande woongebieden en nieuwbouw rondom Rotterdam The Hague Airport niet aan toenemende hinder door het groeiend verkeer van spoedeisende hulpdiensten en politie mogen worden blootgesteld. Verdere beperkingen in de ruimtelijke ordening dan waar momenteel rekening mee is gehouden, dienen te worden vermeden.

Kwaliteit leefomgeving rond luchthavens

"Waar de geluidsbelasting te hoog is, zoals onder de vliegroutes, wordt niet gebouwd. Voor gebieden buiten de routes waar de geluidbelasting lager is, worden de mogelijkheden verruimd door geluidsadaptief te bouwen. Zo wordt luchtvaart en woningbouw beter met elkaar in balans gebracht." (4.4. blz. 54).

Adaptief bouwen en de instelling van een omgevingsfonds zijn onderwerpen die ook onze belangstelling hebben. Wij verzoeken de opgedane kennis en inzichten te ontsluiten en meer in het algemeen pleiten wij voor het organiseren van kennisuitwisseling tussen verschillende luchthavens. Maar adaptief bouwen is voor ons geen reden om mee te werken aan het bouwen van meer woningen in nabijheid van de luchthaven als dit tot meer gehinderden leidt. De Rijksoverheid verkent samen met regionale overheden of er maatwerk mogelijk is binnen de systematiek van de Omgevingswet (blz. 55). De gemeente Rotterdam wordt graag hierbij betrokken en over geïnformeerd.

Wij wijzen hier nadrukkelijk op de relatie met de aanvullingsregeling geluid (areg – onderdeel van de Omgevingswet), die nu ter consultatie ligt en waarin een nieuwe regeling wordt geïntroduceerd voor cumulatie van geluid. De hindergewogen bijdrage voor luchtvaart is bij deze nieuwe rekenregels strenger dan onder het oude regime van de Wet Geluidhinder. Hoewel de gecumuleerde waarde niet is genormeerd, krijgt het bevoegd gezag bij woningbouwplannen een zwaardere motivatieplicht en wordt het voor gemeenten moeilijk(er) te motiveren dat de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar is.

Voor onze zienswijze op het waarderen van en het stellen van kaders voor het belang van een gezonde leefomgeving verwijzen wij naar onze opmerkingen onder hoofdstuk 6.

Hoofdstuk 6 Capaciteit en capaciteitsverdeling

Kader en maatregelen voor de leefomgeving op regionaal niveau

Wij ondersteunen dat het Rijk kiest voor het “sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat.” (§ 6.4, blz. 76), dat van ongeclausuleerde groei niet langer sprake kan zijn en dat de Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden voor groei vanuit publieke belangen (§ 1.1, blz. 8). Voor CO₂ wordt in de nota met het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart de gewenste ontwikkeling van deze grenswaarde gegeven. Voor geluid(shinder) en de uitstoot van schadelijke stoffen waaronder (ultra)fijnstof en stikstof stelt de nota dat deze moeten verminderen maar concrete beoogde resultaten als grenswaarden of reducties worden niet benoemd. Verder brengt de luchtvaartnota een rangorde aan in de publieke belangen veiligheid en, ten opzichte van geluidsbelasting, klimaat (§ 4.2.5, blz. 50). Maar het belang van de gezonde leefomgeving met negatieve effecten als emissies van (ultra)fijnstof en stikstof maakt hier geen onderdeel van uit.

Het onderling waarderen van bovengenoemde effecten en het vastleggen van grenswaarden voor de leefomgevingskwaliteit is bij uitstek aan partijen in regio omdat zij een groot merkbaar effect hebben op regionaal en lokaal niveau (§ 6.4, blz. 76 en § 8.2, blz. 89). Zowel een gezonde leefomgeving als een duurzaam klimaat vinden wij van belang. In de omgeving van luchthavens willen wij een nadere afweging kunnen maken en meer aandacht kunnen geven aan aspecten van de leefomgeving (luchtkwaliteit, fijnstof, geluid). Bovendien kunnen grenswaarden voor bijvoorbeeld geluidshinder niet los worden gezien van de regionale context¹. Ook kunnen ze niet los worden gezien van de door de luchthaven en de regio te nemen maatregelen voor het bevorderen van een gezonde leefomgeving, waarvan de nota opdraagt dat de regio en de luchtvaartsector hierover in overleg gaan (§ 6.4, blz. 76). Wij komen daarom tot de slotsom dat voorkomen moet worden dat aanvullende indicatoren voor de leefomgevingskwaliteit ‘top-down’ door het ministerie worden bepaald. Het moet zoveel mogelijk aan de regionale partijen (inclusief luchthaven) worden overgelaten niet alleen afspraken te maken over maatregelen maar ook over de kaders en grenswaarden voor een gezonde leefomgeving voor de ontwikkeling van luchthavens en vertaald in luchthavenbesluiten.

Aansluitend is het voor belanghebbenden belangrijk om éénduidig begrippen als ‘groei’, ‘ruimte voor groei en ‘gebruiksruimte’ te beschrijven. Ook dat in een luchthavenbesluit of een gewenste ontwikkeling een heldere relatie tussen geluidsproductie per vlucht, geluidsbelasting, geluidsruimte en aantallen vluchten en passagiers is beschreven.

¹ Zie bijvoorbeeld “Vliegtuiggeluid: meten, berekenen en beleven, RIVM Rapport 2019-0201, § 3.2.4.

Hoofdstuk 7 Innovatie

De nota vermeldt op vele terreinen nog noodzakelijk onderzoek. Wij brengen onder de aandacht dat met de stichting Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA, www.stichtingrhia.nl) op Rotterdam The Hague Airport (RTHA) de proeftuin van de Schiphol Group is gevestigd om innovaties in de luchtvaart te testen, valideren en op te schalen en die o.a. tot doel hebben verduurzaming en verminderen van geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen. RHIA kan daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan de innovatiedoelstellingen en de doelstellingen voor leefklimaat, gezondheid en duurzaamheid van de luchtvaartnota.

Voor proefmetingen, experimenten en onderzoek brengt RHIA de partners bij elkaar voor projecten en kan verschillende faciliteiten aanbieden zoals het Fieldlab Next Aviation. RHIA heeft projecten geïnitieerd op alle genoemde sporen (blz. 82, 83). Refererend aan de prioriteit die wordt gegeven aan duurzame brandstoffen wijzen wij erop dat na een succesvolle voorstudie door een consortium wordt gewerkt aan de oprichting van een proeffabriek (demoplant) in 2021 voor synthetische kerosine op basis van CO₂ uit de lucht en groene stroom, één van de cruciale stappen op weg naar de luchtvaart van de toekomst. De stichting RHIA heeft ook de taak op zich genomen om daarnaast via de Regionale Taskforce Synthetische Brandstoffen te zorgen voor tijdige opschaling van de productiecapaciteit. Daarnaast wordt gewerkt aan projecten op gebied van luchthavenfaciliteiten voor drones (Hycargo), efficiëntere geautomatiseerde luchthavenprocessen (Airport Technology Lab) en opleidingen voor het luchthavenpersoneel van de toekomst.

RTHA, de gemeente Rotterdam en de Schiphol Group hebben meerder jaren geïnvesteerd in de voorbereiding en ontwikkeling van dit programma. Innovaties, ook die voor de luchtvaartsector, zijn gebaat bij langdurige continuïteit van initiatieven als deze die voor Nederland potentieel belangrijke economische successen als synthetische kerosine voortbrengen. Alleen door te investeren in dit soort voor bedrijven, onrendabele voortrajecten kan Nederland koploper blijven en de opgedane kennis en innovaties economische uitbaten. Gezien de nationale reikwijdte van dit belang in economisch opzicht én vanuit de genoemde publieke belangen, pleiten wij voor een grotere rol en betrokkenheid van de Rijksoverheid om internationaal voorop te kunnen blijven lopen. Wij roepen het Rijk hier invulling aan te geven door financiële middelen beschikbaar te stellen. Maar ook door concrete normen te stellen middels wet- en regelgeving en hier zich ook op internationaal niveau sterk voor te maken. Het bepleiten van het bijmengverplichting voor niet-fossiele brandstoffen is hier een goed voorbeeld van.

Hoofdstuk 8 Bestuur en samenwerking

We steunen de visie die inzet op het versterken van bestuur en samenwerking, in het bijzonder:

- De versterking van de CRO's;
- Het betrekken van de maatschappelijke omgeving bij het lokale leefklimaat;
- Het verkennen van de gang naar de bestuursrechter voor luchthavenbesluiten;

De functie en verantwoordelijkheid van gemeenten

De toebedeelde rol en positie van gemeenten vinden wij niet toereikend en te beperkt. Met name van de gemeenten die (wettelijke) beperkingen ondervinden als gevolg van een luchthaven en wiens bewoners zich in de zones van grootste geluidshinder bevinden. Maatregelen voor en effecten op de lokale leefomgeving rond luchthavens hebben bovendien meer nog een lokale dan een regionale invalshoek (blz. 89).

In § 8.2.6 'Gemeenten', blz. 93, wordt gesteld dat veel burgers zich wenden tot de gemeente met vragen over de luchthaven en vliegverkeer. Ook in Rotterdam en naburige gemeenten is dit inderdaad het geval. Maar deze rolinvulling is naar onze mening te beperkt. De gemeente is niet alleen

vraagbaak maar ook spreekbuis. Vele burgers, bedrijven en andere organisaties richten zich tot de gemeente om ook hun zorgen, wensen en standpunten ter harte te laten nemen richting de luchtvaartsector en het bevoegd gezag. Voor hen is de gemeente het eerste aanspreekpunt: dichtbij, bekend en benaderbaar. Zij verwachten van ons dat wij bij het bevoegd gezag en de luchtvaartsector de gemeentebelangen bepleiten. Het is mede de inspraak van burgers die het standpunt van de gemeente(raad) democratisch vormgeven volgens de wettelijke spelregels.

De gevolgen voor een gemeente en haar rol voor burgers, legitimeren een positie als direct belanghebbenden die wij helaas niet herkennen in de nota. In het kader van participatie en samenwerking vragen wij hier, mede verwijzend naar onze eerdere zienswijze op de Nota Reikwijdte en Detailniveau, nadrukkelijk nogmaals aandacht voor en willen wij nauwer betrokken worden. Van het bij het beslispunt 6 (blz. 27) genoemde draagvlak voor de ontwikkeling van de luchthaven, vinden wij daarom ook dat dat draagvlak er in ieder geval moet zijn bij de regionale overheden die de (wettelijke) beperkingen ondervinden als gevolg van een luchthavenbesluit. Deze overheden zouden jaarlijks samen met de provincie een bestuurlijk overleg met het bevoegd gezag moeten hebben over de ontwikkelingen van en rondom de betreffende luchthaven.

Hoofdstuk 10 verantwoording

Vanuit bovenstaand geschetste achtergrond herkennen wij ons helaas niet in de gestelde betrokkenheid via kerngroepbijeenkomsten (§ 10.1.5 bestuurlijk overleg, blz. 104) en beleven wij de afwezigheid van gemeenten in de klankbordgroep als een gemiste kans. De informatie vanuit het ministerie richting gemeenten hebben wij als te beperkt ervaren.

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Ontwerp Luchtvaartnota
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

digitaal ingediend via https://www.formdesk.com/minienw/ontwerp_Luchtvaartnota

Uw Kenmerk Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
Ons Kenmerk 111-80038
Behandeld door bedrijfsjurist a.i./advocaat
Datum 9 juli 2020
Onderwerp zienswijze

Excellentie,

Van vrijdag 29 mei tot en met donderdag 9 juli 2020 liggen ter visie de door uw ministerie opgestelde ontwerp-Luchtvaartnota (hierna: "het Ontwerp") alsmede plan-milieueffectrapport (hierna: "PlanMER") met bijbehorende passende beoordeling. Het Ontwerp en PlanMER hierna gezamenlijk ook te noemen: "de Luchtvaartnota".

Gedurende die termijn kan door een ieder een zienswijze worden ingediend. Deze brief strekt daartoe.

Deze zienswijze wordt ingediend namens de besloten vennootschappen:

- 1) Timpaan Hoofddorp B.V., ingeschreven in het handelsregister onder nummer ; en
- 2) B.V. Timpaan Projecten, ingeschreven in het handelsregister onder nummer

beiden gevestigd en kantoorhoudende te (2132 JX) Hoofddorp aan het adres Polarisavenue 132 (die vennootschappen hierna gezamenlijk ook te noemen "Timpaan"). Als Bijlage 1 zijn van beide vennootschappen uittreksels uit het handelsregister bijgevoegd.

1. Inleiding

- 1.1. Timpaan is een moderne gebieds- en vastgoedontwikkelaar, die zich richt op de ontwikkeling van eigentijdse, betaalbare en hoogwaardige woningen en vernieuwende woonconcepten. Timpaan heeft haar 'roots' in de volkshuisvesting en is een ontwikkelaar zonder winst oogmerk, die ontwikkelt vanuit de maatschappelijke gedachte om hoogwaardig wonen voor iedereen mogelijk te maken.
- 1.2. Timpaan houdt rekening met de identiteit en de historie van de bestaande omgeving op alle locaties waar door Timpaan wordt ontwikkeld. Daarbij wil Timpaan luisteren naar de lokale bewoners en gebruikers. Wat vinden zij belangrijk? Timpaan levert innovatieve oplossingen die zorgen voor draagvlak. Op deze wijze dragen wij met onze projecten niet alleen bij aan prettig wonen, maar ook aan de vitaliteit van de leefomgeving.

- 1.3. Vanuit die visie heeft Timpaan er groot belang bij, dat voldoende mogelijkheden aanwezig (zullen) zijn dan wel behouden blijven voor realisatie van voldoende woningen en andere huisvesting, passend bij de statutaire doelen van Timpaan.
- 1.4. In de Luchtvaartnota wordt een visie gegeven op de luchtvaart en alle luchthavens in Nederland.
- 1.5. Voor het werkgebied van Timpaan is met name de positie van de nationale luchthaven Schiphol van belang. Daarom zal deze zienswijze zich vooral daartoe beperken; in het navolgende zal daarbij met name worden ingegaan op het Ontwerp en het PlanMER en niet of minder op de bijbehorende passende beoordeling.
- 1.6. Timpaan heeft kennisgenomen van de inhoud van de Luchtvaartnota en kan zich op meerdere onderdelen niet met de inhoud daarvan verenigen. In het navolgende zal Timpaan daar nader op ingaan. Alvorens dat te doen, wordt hierbij als Bijlage 2 overgelegd de zienswijze zoals die gisteren (7 juli 2020) namens het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlemmermeer is ingediend. Timpaan kan zich met die zienswijze verenigen en de inhoud daarvan geldt hier als overgenomen en ingelast.

2. Relevante regelgeving Schiphol en omgeving

- 2.1. Voor Schiphol en de omgeving daarvan geldt het *Luchthavenverkeersbesluit Schiphol* (LVB), vastgesteld in 2002 krachtens art. 8.15 Wet luchtvaart (WLv). Deze algemene maatregel van bestuur bevat een beschrijving van de luchtverkeerswegen en geeft grenswaarden en regels voor het luchtverkeer, met het oog op veiligheid, geluidsbelasting, lokale luchtverontreiniging en geurbelasting.
- 2.2. Hoewel de inhoud van het LVB als zodanig geen directe relatie heeft met de ruimtelijke ordening, is de wijze waarop het gebruik van de luchthaven en het luchtruim rond Schiphol in dit besluit is geregeld, *bepalend* voor de ruimtelijke ordening rond de luchthaven en in de wijde omgeving.
- 2.3. Op grond van art. 8.4 WLv is het *Luchthavenindelingbesluit Schiphol* (LIB) vastgesteld en op 20 februari 2003 in werking getreden. Ook dit besluit is een algemene maatregel van bestuur.
- 2.4. Destijds is het LIB vastgesteld op voordracht van zowel de Staatssecretaris van Verkeer in Waterstaat als namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Dat is nu anders en behoort niet alleen het LIB maar ook het beleidsterrein luchtvaart tot het exclusieve terrein van het Ministerie van I en W.
- 2.5. Met dat laatste wordt geraakt aan een van de meest wezenlijke bezwaren tegen de huidige opzet van de Luchtvaartnota: te weten het gebrek aan integratie van het beleid met dat op terrein van de ruimtelijke ordening. Daar wordt hierna nader op ingegaan.

3. Luchtvaartnota doorkruist grote maatschappelijk behoefte

- 3.1. Het woningtekort was niet eerder zo groot als nu. De nood is hoog: de huidige (ambitieuze) woningbouwdoelstellingen van het Kabinet worden inmiddels aantoonbaar niet gehaald.
- 3.2. Het tekort aan woningen is nu zo'n 315.000 en kan oplopen tot wel 380.000 in 2022¹. In 2019 werd voor ruim 57 duizend nieuw te bouwen woningen een vergunning afgegeven,

¹ <https://nos.nl/artikel/2322365-woningtekort-loopt-op-overheid-moet-vergunningverlening-verbeteren.html>

18 procent minder dan in 2018. De totaal vergunde bouwsom voor woningen en bedrijfsgebouwen was in 2019 acht procent lager².

- 3.3. Uw collega-minister van BZK heeft op dit punt in haar kamerbrief van 28 mei 2019 (zie: *Staat van de Volkshuisvesting 2019*³ en de daarin genoemde publicatie⁴ van ABF Research) opgemerkt, dat een hogere bouwproductie nodig is, doch dat de mate waarin plannen 'hard' zijn niet altijd voldoende zegt over de vraag of een regio voldoende en snel genoeg kan bouwen. Wat de minister bovendien in die brief opmerkt, is het volgende: *"Ik zie daarom hoe ik binnen de NOVI en Omgevingswet het kader [...] zo kan vormgeven [...] dat er voldoende bouwplannen liggen [...]"*.
- 3.4. De Luchtvaartnota dreigt die ambitieuze woningbouwambitie van het Kabinet nu - mogelijk onbedoeld - te doorkruisen. Dat heeft wat Timpaan betreft veel te maken met een gebrek aan samenhang tussen enerzijds het luchtvaartbeleid als nu verwoord in het Ontwerp en anderzijds de ruimtelijke ordening.
- 3.5. In het Ontwerp lijkt de blik vooral gericht op groei, althans zonder dat daar een duidelijke onderbouwing van nut en/of noodzaak aan ten grondslag ligt. En zonder dat duidelijk gedefinieerde randvoorwaarden en/of toetsingscriteria worden genoemd.
- 3.6. Belangrijke afwegingen voor wat betreft ruimtebeslag en leefomgeving lijken niet of onvoldoende gemaakt en niet duidelijk is op welke wijze komende normering krachtens de Omgevingswet in acht genomen moet gaan worden.

4. Onvoldoende samenhang met Omgevingswet en NOVI

- 4.1. Wat zich lijkt te wreken is wat in het verleden wel is genoemd "het schisma VROM-V&W". Daarmee wordt bedoeld op het feit dat de Luchtvaartnota primair gestuurd is vanuit het Ministerie van I en W, zonder dat sprake lijkt te zijn geweest van veel betrokkenheid vanuit het Ministerie van BZK (Directie RO).
- 4.2. Nota bene het van uw ministerie onderdeel uitmakende Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) pleit in de publicatie *Nu de koers is bepaald* (2019)⁵ voor verbeteren van de samenhang (pp. 23/24):

3 Expliciete belangenafweging gewenst

De NOVI kan in lijn met de Omgevingswet nog veel belangenafwegingen explicieter maken. Bij wijze van voorbeeld het volgende.

Schiphol

In de ontwerp-NOVI wordt gesignaleerd dat de vraag naar luchtvaart in de toekomst toeneemt. Gezien de verwachte wereldwijde groei van transport van personen en goederen, acht het kabinet het aannemelijk dat Nederland, met de derde luchthaven van Europa, ten minste een deel van die groei zal accommoderen. Tegelijkertijd heeft de ontwikkeling van Schiphol impact op de leefomgeving, gezondheid en het milieu. De ontwerp-NOVI geeft aan dat de integrale beleidskeuzes met betrekking tot de luchtvaart worden gemaakt in de Luchtvaartnota 2020-2050 en de Luchtruimherziening, en niet in de NOVI.

[...]

² <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/08/aantal-vergunde-nieuwbouwwoningen-valt-terug-tot-57-duizend>.

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/05/28/kamerbrief-bij-aanbieding-staat-van-de-volkshuisvesting-2019>

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/05/28/vooruitzichten-bevolking-huishoudens-en-woningmarkt-2019>

⁵ (2019), *Nu de koers is bepaald. Ex ante evaluatie van de Nationale Omgevingsvisie*, Den Haag: PBL.

'In de trajecten van de Luchtvaartnota 2020-2050 en de Luchtruimherziening worden keuzes gemaakt die relevant zijn voor de luchtvaart zelf, maar ook voor klimaat, gezondheid, veiligheid, economie en ruimtegebruik op de grond.' Tegelijk streeft het kabinet een ambitieuze klimaatdoelstelling na (Akkoord van Parijs). De ontwerp-NOVI gaat niet in op de vraag of en/of hoe een verdere ontwikkeling van (de luchtvaart op) Schiphol, de kwaliteit van de leefomgeving en het beperken van de mondiale temperatuurstijging tot 2, liefst 1,5 graden Celsius, te verenigen zijn. Een forse beperking van de uitstoot van broeikasgassen zal ook gevolgen hebben voor de omvang van de luchtvaart (PBL 2019b).

- 4.3. De luchtvaart legt een grote claim op schaarse ruimte, terwijl ook andere publieke belangen ruimte vragen, niet alleen de woningbouwopgave, maar bijvoorbeeld ook energietransitie. In de Luchtvaartnota wordt met deze vraagstukken geen relatie gelegd.
- 4.4. In de *Nota van antwoord zienswijzen op de NRD* wordt⁶ nog gesteld dat de Luchtvaartnota aansluit bij de systematiek van de NOVI, maar op grond waarvan dat zo is, wordt niet duidelijk gemaakt.
- 4.5. Er is daarnaast sprake van een onderlinge tegenstrijdigheid: in het ontwerp van de NOVI wordt - zoals hiervoor toegelicht - gesteld dat integrale beleidskeuzes, inclusief RO, gemaakt moeten worden in het luchtvaartbeleid. En daarmee (dus) in de Luchtvaartnota. Maar in de Luchtvaartnota wordt voor verdere uitwerking juist verwezen naar de NOVI⁷. Daardoor wordt naar elkaar verwezen met als gevolg het geheel ontbreken van een goed RO-spoor.
- 4.6. Wonen, werken en leven op en rondom de luchthaven bestaat uit vele aspecten die op elkaar ingrijpen zoals betaalbare woningen, goede bereikbaarheid en een gezonde omgeving. Timpaan staat voor het realiseren van een meer divers woningbestand en de bouw van betaalbare woonruimte in de Haarlemmermeer. Diverse reserveringen en beperkingen door het LIB beperken noodzakelijke ontwikkelingen in kernen zoals Rijsenhout, waar Timpaan (de BV Timpaan Projecten) als grondeigenaar direct bij is betrokken.
- 4.7. Er is slechts beperkt ruimte voor maatwerk. Het is positief dat de Rijksoverheid samen met regionale overheden wil verkennen of er meer maatwerk mogelijk is binnen de systematiek van de Omgevingswet. Timpaan zou daar graag gebruik van maken, doch onduidelijk blijft hoe het LIB een 'omzetting' zal krijgen naar de Omgevingswet én welke gevolgen dat zal hebben voor onder meer bouwmogelijkheden.

5. Geluid

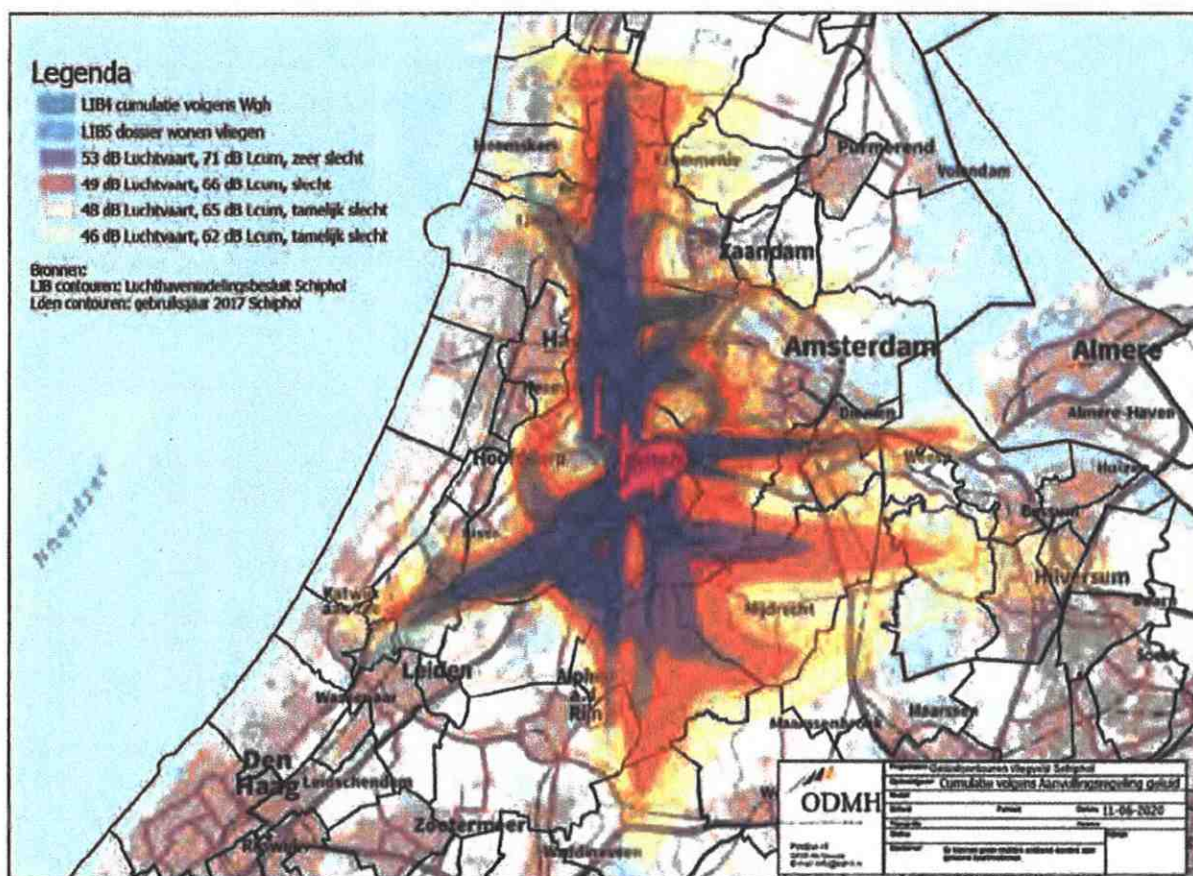
- 5.1. Voor de direct omwonenden van Schiphol neemt de geluidsbelasting de afgelopen 5 jaren toe; de drukte op de zogenoemde secundaire banen is groter. De aan- en uitvliegroutes van deze banen lopen over dichtbevolkte gebieden. Ook is er een toename van bebouwing. Het gevolg daarvan is dat meer omwonenden hinder hebben van het vliegverkeer.
- 5.2. Voor geluidshinder is geen normering in de wet vastgelegd. De norm waarop de ILT handelt, is het totale volume van de geluidsbelasting (TVG). Deze blijft binnen de norm, maar houdt geen rekening met de hinder die mensen ervaren.
- 5.3. Tot welke problemen dat gebrek aan samenhang leidt blijkt uit de onlangs ter inzage gelegde *Aanvullingsregeling Geluid Omgevingswet*. Door de voorgestelde werkwijze in deze regeling gaat vliegtuiglawaai zó zwaar meetellen in de afwegingen voor ruimtelijke plan-

⁶ Onder meer in paragraaf 2.2

⁷ Paragraaf 4.4, p. 54.

nen, dat in een groot gebied rondom Schiphol alleen vanwege vliegtuiglawaai de woningbouw stil dreigt te vallen, of op zijn minst zwaar wordt belemmerd.

- 5.4. Illustratief daarvoor is niet alleen de als Bijlage 2 overgelegde zienswijze van de gemeente Haarlemmermeer, maar ook de zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) op de aan de PlanMER voorafgaande Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)⁸.
- 5.5. In die zienswijzen worden net als Timpaan kritische kanttekeningen geplaatst bij het geconstateerde gebrek aan samenhang met de NOVI en de nadelige consequenties die dat kan hebben voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling. Illustratief in dat verband is de kaart bij de BRS-zienswijze, die hierna is afgedrukt en waarin de door het vliegverkeer van Schiphol afkomstige gecumuleerde geluidbelasting is weergegeven, conform de methodiek van de onlangs gepubliceerde concept-Aanvullingsregeling geluid op grond van de Omgevingswet:



- 5.6. Desondanks is er volgens de luchtvaartnota ruimte voor groei, wat zich niet goed lijkt te verdragen met deze rekenregels over het cumuleren van geluid.
- 5.7. Het zal niet beoogd zijn luchtvaart gerelateerde beleidskeuzes leidend te laten zijn bij de verdere ruimtelijke inrichting in de wijde omgeving van Schiphol.
- 5.8. En het verdraagt zich niet met de beantwoording door de minister op 30 juli 2009 van vragen van leden van de vaste Kamercommissie luchtvaart. Op de vraag of capaciteitsuitbreiding van Schiphol zou moeten worden gecombineerd met vermindering van geluidshinder, werd als volgt geantwoord:

Vanaf 2020 kan verdere groei alleen plaatsvinden indien eerst hinderreductie is gerealiseerd. Vermindering van geluidhinder is vanaf dat moment dus een randvoorwaarde.

⁸ Niet als bijlage bij deze zienswijze gevoegd. Kenmerk 1201928/12011978, datum van verzending 23 juni 2020.

- 5.9. Die randvoorwaarde is niet of onvoldoende terug te zien in de Luchtvaartnota. Evenmin is duidelijk welke effecten beleidskeuzes kunnen hebben. En evenmin welke effecten keuzes mogen hebben; het Ontwerp lijkt (te) weinig aandacht te hebben voor normering, laat staan afdwingbaarheid daarvan.

6. Reservering parallelle Kaagbaan ten onrechte gehandhaafd

- 6.1. Hiervoor werd al aangestipt dat de BV Timpaan Projecten beschikt over een grondpositie in Rijsenhout. De locatie van Timpaan ligt aan de rand van de kern van Rijsenhout - op dit moment nog buiten de rode contour. De gronden liggen bovendien onder het 'ui-en/of aanvliegebied' van de reservering voor de parallelle Kaagbaan.
- 6.2. De nu voortgezette reservering voor de parallelle Kaagbaan dreigt verdere uitwerking van dit initiatief nu te blokkeren, zeker in het licht van de hiervoor aangehaalde Aanvullingsregeling geluid. Dat is niet gewenst.
- 6.3. Tot 1 april 2008 was het reserveringsgebied voor deze baan onderdeel van het Streekplan Noord-Holland-Zuid. Na het vervallen van deze reservering heeft het Rijk deze overgenomen⁹ en vastgelegd in (thans) het *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening* (Barro). Bij die overgang is, zo blijkt uit de wetsgeschiedenis, door de provincie de eis gesteld erop neerkomende "een baan erbij is een baan eraf". Die eis lijkt nu verlaten?
- 6.4. Het gunstige effect van een parallelle Kaagbaan moet, zo blijkt uit het Ontwerp zelf genuanceerd worden beschouwd. Immers, in paragraaf 6.2.3 van het Ontwerp (p. 73) wordt het volgende gesteld (onderstreping toegevoegd):

Uit het onderzoek naar hinderbeperking blijkt dat een parallelle Kaagbaan kan leiden tot een beperkte afname van ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden-contour voor geluid (NLR, 2019a).

- 6.5. Daar wordt in de daaropvolgende zin aan toegevoegd, niet alleen dat de hinder zich door de parallelle Kaagbaan verplaatst naar andere gebieden en dat voor een grotere vermindering sluiting van andere banen nodig is, maar ook dat de gevolgen van een tweede Kaagbaan voor de leefbaarheid in Rijsenhout zeer ingrijpend zullen zijn:

Wel verplaatst daardoor de hinder naar andere gebieden aan de (zuid)westkant van Schiphol. Voor grotere vermindering van hinder, is een combinatie nodig met het sluiten van andere banen. Daardoor vermindert ook de totale capaciteit van Schiphol, en kunnen lokaal (met name in Rijsenhout) de gevolgen voor de leefbaarheid zeer ingrijpend zijn.

- 6.6. Als een parallelle Kaagbaan (slechts) tot een beperkte afname van gehinderden leidt, zonder dat dat verbonden is aan de garantie voor sluiting van andere banen, met de zekerheid van aanzienlijke beperking van ernstige hinder elders, dan komt dit Timpaan niet voor als een goede beleidskeuze en verdient het ook om deze reden de voorkeur de reservering te schrappen.
- 6.7. Nogmaals: nut en noodzaak van de Parallelle Kaagbaan ontbreken in de Luchtvaartnota. Geen van de daarin aangehaalde rapporten doet een uitspraak over het toekomstige banenstelsel. Het veiligheidsonderzoek gaat uit van een 'naar achter verlegde' parallelle Kaagbaan, maar onderzoekt niet de veiligheidseffecten van een parallelle Kaagbaan conform de reservering. Een integraal rapport of paragraaf waarin alle aspecten van eventuele aanpassing van het banenstelsel (zowel vanuit economie, ruimte, milieu, gezondheid, financiën) meegewogen zijn ontbreekt.
- 6.8. Met de Haarlemmermeer is Timpaan van mening dat er geen redelijke grondslag is aan te wijzen voor het nog langer reserveren van de parallelle Kaagbaan. Evenmin voor verdere uitbreiding van het banenstelsel. Timpaan ondersteunt het verzoek van de gemeente

⁹ Kamerstukken II 2007/2008, 29 665, nr. 96.

deze reservering te schrappen daarom van harte.

7. Conclusie

Timpaan verzoekt u te komen tot een met inachtneming van het voorgaande gewijzigde tekst van het Ontwerp, het wegnemen van de gesignaleerde onvolkomenheden en onduidelijkheden daar onder begrepen en eerst daarna tot vaststelling over te gaan.

Het verdient aanbeveling daarbij ook te kiezen voor (grotere) betrokkenheid van (markt)partijen; Timpaan levert graag een bijdrage. Het maatschappelijk belang is daarvoor groot genoeg.

Hoogachtend,

timpaan.

Bijlage 2



gemeente
Haarlemmermeer

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v.
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
Faxnummer 023 563 95 50

Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon
Doorkiesnummer +
Uw brief
Ons kenmerk X.2020.01774
Bijlage(n) - Reactie Haarlemmermeer per hoofdstuk
- Zienswijze BRS
Onderwerp Zienswijze op Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050

Verzenddatum

- 7 JULI 2020

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen - Wijbenga,

Het vraagstuk van een evenwichtige balans tussen de ontwikkeling van de luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving is in deze regio en voor onze gemeente urgent. Wij maken daarom graag gebruik van de gelegenheid om onze zienswijze op de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 (hierna: Luchtvaartnota) te geven.

Wij hebben onze zienswijze als volgt opgebouwd:

- algemene reactie;
- reactie op de voor Haarlemmermeer belangrijkste thema's;
- reactie Haarlemmermeer per hoofdstuk (bijlage).

Voorts sluiten wij aan bij de zienswijze van de provincie Noord-Holland die wij met de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), een samenwerkingsverband van 56 gemeenten en vier provincies, hebben ingebracht. U treft deze in de bijlage aan.

Voordat wij ingaan op de inhoud van de Luchtvaartnota maken wij graag een aantal opmerkingen vooraf.

In de Luchtvaartnota wordt een visie gegeven op de luchtvaart en alle luchthavens in Nederland. Als gemeente met Schiphol op haar grondgebied richten wij ons in onze zienswijze vanzelfsprekend vooral op de ontwikkeling van Schiphol en de vraagstukken en toekomstige ontwikkelingen die onze gemeente raken.

Haarlemmermeer is sterk verbonden met Schiphol. Veel inwoners werken op Schiphol of bij bedrijven die aan Schiphol gerelateerd zijn. Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel ondernemers, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten grote waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied

van werk, transport en reizen. De sterke economie in Haarlemmermeer en de metropoolregio Amsterdam is mede te danken aan Schiphol.

Tegelijkertijd is er ook hinder door de aanwezigheid van de luchthaven en ervaart een deel van onze inwoners overlast. Het is de uitdaging om de negatieve effecten van de luchthaven zo minimaal als mogelijk te laten zijn. Het is daarom voor ons van belang dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld, waarbij verschillende vraagstukken en thema's zoals veiligheid, wonen en vliegen, bereikbaarheid van de luchthaven, gezondheid en geluid, economie, innovatie, uitstoot, klimaat en leefbaarheid in samenhang worden beschouwd.

Algemene reactie

In de nota staat een aantal goede uitgangspunten die grotendeels aansluiten bij onze visie, zoals de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, het verduurzamen van de luchtvaart, minder geluidhinder en uitstoot van schadelijke stoffen en sturen op netwerkqualiteit. Het kabinet wil dat bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Er lijkt gekozen te worden voor groei zonder dat de randvoorwaarden duidelijk zijn gedefinieerd en genormeerd. Nut en noodzaak, de consequenties voor de omgeving, de keuzes die daarbij worden gemaakt tussen diverse publieke belangen en de gevolgen daarvan voor het ruimtegebruik, de gezondheid en het klimaat zijn niet in beeld gebracht. Ook is de samenhang tussen de diverse onderdelen uit de nota niet helder. Zelfs de grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat waarop het kabinet wil gaan sturen zijn niet helder. Daarmee is onduidelijk hoe de afweging tussen groei en leefbaarheid wordt gemaakt. De Luchtvaartnota zou wat ons betreft meer concrete uitwerking, samenhang en integraliteit moeten bevatten.

Het is opvallend dat vrijwel alleen het groeicijfer van 1,5% per jaar concreet is. Als we dit doorberekenen tot 2050 komen we tot grote aantallen vliegtuigbewegingen die grote consequenties hebben voor de veiligheid en bereikbaarheid, de kwaliteit van de leefomgeving en de klimaatambities. Er worden weliswaar geen aantallen genoemd als ambitie, maar deze cijfers staan wel in de bijbehorende Plan-MER. De onderbouwing van de noodzaak van 1,5% groei is onduidelijk. De status van de rapporten die aanpassingen en uitbreidingen van het banenstelsel onderzoeken is eveneens onduidelijk. Wij verwachten dat bij de ontwikkeling van Schiphol de randvoorwaarden leidend zijn.

Scenario's over de doorstart van Schiphol in de post-corona periode ontbreken volledig in de Luchtvaartnota. Er staat één alinea in over de coronacrisis en het feit dat de luchtvaartsector zwaar getroffen wordt in hoofdstuk 1, maar er wordt nergens in het stuk gereflecteerd op wat dit betekent voor de luchtvaart, voor de economie, voor de werkgelegenheid, voor bedrijven, voor de HUB-functie van Schiphol en voor het reisgedrag van mensen en post-corona scenario's ontbreken. De coronacrisis biedt ook een kans om, wanneer het vliegverkeer weer aantrekt, direct in te spelen op het voorkomen van een aantal problemen dat zich voor de coronacrisis voordeed als gevolg van schaarste aan slots. Wij denken hierbij aan sturen op vliegverkeer dat bijdraagt aan het internationale netwerk en structureel meer ruimte bieden aan vrachtluchten op Schiphol. We verwachten in een volgende fase dat de Luchtvaartnota hierop is aangepast.

Reactie op voor Haarlemmermeer belangrijkste thema's***Veiligheid en bereikbaarheid***

In de luchtvaartnota is wat ons betreft te weinig aandacht voor de landzijdige veiligheid en bereikbaarheid op en rond de luchthaven. Dit is een belangrijke factor voor ons als eindverantwoordelijke voor de openbare orde en veiligheid op en rond de luchthaven. De landzijdige veiligheid op en rond de luchthaven stond met een capaciteit van 500.000 vliegtuigbewegingen al onder druk. Kleine verstoringen van de luchthavenprocessen resulteren de laatste jaren sneller in grote effecten op het gebied van openbare orde en veiligheid. Denk hierbij aan de stroomstoring in het voorjaar van 2018 en de brandstofstoring in de zomer van 2019. Het gaat vooral over problemen op het gebied van crowd management, mobiliteit en de capaciteit van de Koninklijke Marechaussee. Het wordt in de Luchtvaartnota niet duidelijk hoe deze zaken worden geborgd in relatie tot eventuele groei. De uitgevoerde quickscan naar de veiligheid van een aangepast banenstelsel is onvolledig.

Een goede bereikbaarheid van de luchthaven is van groot belang en belangrijk voor de veiligheid op de grond. Dit staat los van de groei van het aantal vluchten. Bij groei van Schiphol wordt het nog urgenter om knelpunten op te lossen en nieuwe knelpunten te voorkomen. Het doortrekken van de Noord-Zuid lijn van Amsterdam naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de kleine metroring is hiervoor dé oplossing. Het biedt een extra vervoersmogelijkheid om de druk op huidige systemen te verminderen en is ook noodzakelijk om het veilig te houden op station Schiphol bij een toename van het aantal (trein)passagiers. Door station Hoofddorp een intercitystation te maken en de metro een deel van de capaciteit van de sprinters over te laten nemen, ontstaat ook ruimte voor meer internationale treinen vanaf Schiphol die korte afstandsvluchten kunnen vervangen. We vragen het kabinet om dit op te nemen in de Luchtvaartnota.

Leefbaarheid, geluid en gezondheid

In de Luchtvaartnota wordt aangegeven dat de kwaliteit van de woon-, werk en leefomgeving belangrijk is voor de gezondheid van de mensen in die omgeving. Dit vindt de gemeente Haarlemmermeer ook zeer belangrijk. Wij zien het als een eerste goede stap dat het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur verminderd wordt. Een tijdspad en aantallen ontbreken echter en wij vragen om hierover duidelijkheid te bieden. Hinder door vliegtuiggeluid in de nacht is namelijk een van de voornaamste klachten die wij gehoord hebben tijdens onze Schipholtour, een reeks gesprekken waarin we veel signalen van inwoners hebben opgehaald. Wij pleiten voor een nachtsluiting met een zo lang mogelijke aaneengesloten periode van rust ten behoeve van de gezondheid van onze inwoners. Het onderzoek naar een nachtsluiting is positief. Wij vragen hierbij aandacht voor het niet verschuiven van vluchten naar de randen van de nacht. Ook zijn we blij dat de Rijksoverheid wil sturen op een afname van de negatieve effecten op de omgeving, waaronder op het verminderen van alle soorten schadelijke emissies, waaronder CO₂, stikstof en ultrafijn stof. Het is onduidelijk hoe de conclusies van het onderzoek van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid (RIVM) naar ultrafijn stof dat nog afgerond moet worden, betrokken worden bij de ontwikkeling van de luchtvaart tot 2050. We missen in de Luchtvaartnota de randvoorwaarden, die essentieel zijn en vragen om concrete en controleerbare afspraken op te nemen in de Luchtvaartnota.

Het is positief dat meten van geluid naast het berekenen van geluid een prominente plek krijgt. Metingen kunnen worden gebruikt om de berekeningen te valideren. Ook kan een afname van geluid hiermee worden vastgesteld. Hier willen we graag de overlast van grondgeluid aan toevoegen, omdat dit geheel ontbreekt in de Luchtvaartnota en behorende onderzoeken. We vragen de Rijksoverheid om dit probleem, waar een deel van onze inwoners al jaren mee

kampt, serieus te nemen en te erkennen door grondgeluid te normeren en daarnaast met ons samen te werken aan oplossingen. Hierbij denken wij aan maatregelen zoals reductie bij de bron, maatregelen om geluid bij woningen te verminderen en maatregelen om de hinderbeleving positief te beïnvloeden.

Ten aanzien van hinderbeleving merken we op dat maatwerk en inzicht in lokaal ervaren hinderbeleving nodig zijn. Geluidscontouren wekken de indruk dat binnen een bepaalde contour het geluidsniveau en geluidshinder overal hetzelfde zijn terwijl er zelfs lokaal verschillen kunnen zijn. Daarnaast spelen niet-akoestische elementen ook een rol bij hinderbeleving. Oplossingen kunnen daarom alleen worden gevonden met maatwerk. Wij vragen om erkenning, maatwerk en samenwerking om tot oplossingen te komen.

Het is goed en noodzakelijk dat er structureel aandacht is voor de omgeving. Wij denken aan hinderbeperkende maatregelen met een positief effect op een zo groot mogelijk gebied, met aandacht voor hinderverschuiving. Daarnaast missen wij een vervolg op het isolatieprogramma en een uitwerking van het Omgevingsfonds inclusief een voorstel voor de financiering hiervan. In de Luchtvaartnota staat dat in lijn met het Leefbaarheidsfonds een voorstel moet worden uitgewerkt voor een Omgevingsfonds. Daar zijn wij blij mee. Wij zien het programma voor het Omgevingsfonds graag verbreed ten opzichte van de huidige subsidieregeling van de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS) met de mogelijkheid voor bijdragen aan onderzoek naar innovatie.

Wij zijn zeer verheugd dat in hoofdstuk 4 van de Luchtvaartnota wordt erkend dat geluidsadaptief bouwen een goede mogelijkheid kan zijn om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren en de luchtvaart en woningbouw beter met elkaar in balans te brengen. De gemeente Haarlemmermeer is al jaren een grote aanjager van onderzoek en innovaties op dit vlak en werkt, samen met de wetenschap, de luchtvaartsector en andere overheden aan pilots om geluidsadaptief bouwen toe te kunnen passen in de praktijk. We vragen aan het Rijk om hierin met onze regio samen te investeren en om flexibiliteit te bieden in wet- en regelgeving om te experimenteren binnen de bestaande contouren. Wij verzoeken het kabinet een verwijzing in de Luchtvaartnota op te nemen naar een samenwerking om de gezamenlijke ambitie om de leefomgeving te verbeteren en luchtvaart en woningbouw in balans te brengen concreter te maken.

Elke luchthaven in Nederland zou een duidelijk profiel en duidelijke functie moeten krijgen, waarbij Lelystad Airport en de andere regionale luchthavens als vakantieluchthavens fungeren. In de Luchtvaartnota wordt Lelystad Airport ten onrechte "overloopluchthaven" van Schiphol genoemd. Lelystad Airport moet echter niet worden gekoppeld aan het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol, maar aan een functie. Een zo spoedig mogelijke opening van Lelystad Airport met als functie vakantieluchthaven is noodzakelijk omdat het een eerste kans biedt om invulling te geven aan de gewenste selectiviteit op Schiphol. De afname van vliegverkeer op Schiphol door de coronacrisis moet niet gebruikt worden om de opening van Lelystad uit te stellen, maar moet worden benut voor een betere verdeling van het vliegverkeer op basis van de functie van een luchthaven. Er ontstaat dan meer ruimte op Schiphol voor vluchten die bijdragen aan het intercontinentale netwerk en zorgt daarnaast voor een eerlijkere verdeling van hinder. Dit is ook zo met de omgeving van Schiphol afgesproken.

Wonen, vliegen en ruimtelijke beperkingen

Het besluit over een parallelle Kaagbaan heeft wat ons betreft al veel te lang geduurd en de onzekerheid hierover zorgt ervoor dat een aantal gebieden in onze gemeente al jaren op slot zit. Door de onzekerheid hebben we nu al last van de reservering. Wat ons betreft moet de

planologische reservering per direct worden opgeheven. Ook de onderzoeken die met het verschijnen van de Luchtvaartnota bekend zijn gemaakt, waaronder van de NLR en To70, tonen onvoldoende aan wat het nut is van, en de noodzaak voor, een parallelle Kaagbaan. Dit geldt eveneens voor de in het To70 rapport onderzochte parallelle Zwanenburgbaan ('4^e Noord-Zuid baan'). Veel cijfers en aannames binnen deze onderzoeken zijn overigens oncontroleerbaar. Wat ons betreft kan Schiphol zich ontwikkelen binnen het huidige banenstelsel.

Wonen, werken en leven op en rondom de luchthaven bestaat uit vele aspecten die op elkaar ingrijpen zoals betaalbare woningen, goede bereikbaarheid en een gezonde omgeving. Wij staan voor het realiseren van een meer divers woningbestand en de bouw van betaalbare woningen in Haarlemmermeer en het leefbaar houden van de kernen. Diverse reserveringen en beperkingen door het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in Haarlemmermeer beperken noodzakelijke ontwikkelingen in kernen zoals Rijsenhout, Zwanenburg en Rijsenhout. Er is slechts beperkt ruimte voor maatwerk. Het is positief dat de Rijksoverheid samen met regionale overheden wil verkennen of er meer maatwerk mogelijk is binnen de systematiek van de Omgevingswet. Deze mogelijkheid grijpen we graag met beide handen aan. Wel blijft het voor ons echter onduidelijk hoe het LIB wordt omgezet naar de Omgevingswet en welke consequenties dat heeft. Wij vragen om gemeente Haarlemmermeer hierbij te betrekken voor afstemming.

In de Luchtvaartnota wordt niet gesproken over cumulatie van geluid voor luchtvaart. Momenteel ligt de Ontwerp-Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet ook ter consultatie voor. De daarin voorgestelde aanpassing van de rekenregels voor de cumulatie van geluid voor luchtvaart geven ons reden tot grote zorg. Hierin wordt een strafcorrectie van wel 15dB opgeteld in het kader van cumulatie in verband met een onderschatting van de hinderlijkheid van vliegtuiggeluid. De gecumuleerde waarde is niet genormeerd, maar kent wel kwalificaties in de toelichting. Als deze kwalificaties worden toegepast op onze gemeente en het gebied rondom Schiphol moet het akoestisch leefklimaat van de hele regio generiek als minimaal "tamelijk slecht" tot "zeer slecht" beoordeeld worden. De situatie dreigt te ontstaan dat we als gemeente, als bevoegd gezag, een oordeel moeten vellen over de aanvaardbaarheid van ontwikkelingen in gebieden met de kwalificaties "slecht" en "zeer slecht". Wij verwachten dat hierdoor onze gemeente maar ook andere gemeentes in de wijde omgeving van luchthaven Schiphol, ook buiten het Luchthavenindelingbesluit (LIB), op slot gaan. Gezien onze urgente regionale woningbouwopgave en andere belangrijke vraagstukken zoals bereikbaarheid en de energietransitie, is het ondenkbaar dat er geen ruimtelijke ontwikkelingen meer mogelijk zouden zijn. De ruimtelijke, economische en financiële gevolgen van de voorgestelde aanpassing zijn naar onze mening onvoldoende onderzocht. Vanzelfsprekend moet ook luchtvaartgeluid betrokken worden in de afweging van het gecumuleerde geluidniveau. Er dient echter wel een wederkerigheid en consistentie te zijn in de consequenties die aan het gecumuleerde geluidniveau worden verbonden. Dat is nu niet het geval. In de ruimtelijke ontwikkeling wordt direct gestuurd op geluid, maar in de besluitvorming over Schiphol wordt gestuurd op de gelijkwaardigheidscriteria. Consequenties van keuzes in de verschillende sporen dienen in hun onderlinge samenhang te worden doordacht, vóórdat in afzonderlijke trajecten separate wijzigingen worden aangebracht. Wanneer het Rijk oordeelt dat vliegtuiggeluid hinderlijker is dan eerder aangenomen dan ligt het voor de hand dat een extra inspanning wordt gevraagd om de hinder van vliegtuiggeluid te verminderen. Overigens wordt in de Luchtvaartnota aangegeven dat onderzoek nog moet plaatsvinden naar de hinderlijkheid van vliegtuiggeluid. Het is onduidelijk hoe het aangekondigde onderzoek zich verhoudt tot de conclusies die al zijn getrokken over de hinderlijkheid van vliegtuiggeluid in het Aanvullingsspoor geluid van de Omgevingswet.

Economie en werkgelegenheid

Voor onze gemeente, als economische motor binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA), is het van belang dat Nederland zich krachtig blijft ontwikkelen binnen Europese en internationale context. Wij vinden het positief dat het kabinet in de Luchtvaartnota voorrang wil geven aan luchtvaart met de grootst mogelijk waarde voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Het belang van een sterke vrachtsector op Schiphol te houden onderschrijven wij van harte. Met oog voor de huidige crisis en koers op de doelen op langere termijn ondersteunen wij de urgentie van een toekomstbestendige luchtvaart, waarin innovatie in tal van economische sectoren rond de luchthaven essentieel zal zijn, waaronder ook ruimte voor digitalisering en andere vormen van (aanbieden van) mobiliteit en transport. Dit biedt aanknopingspunten om met het Rijk samen te werken en het gesprek aan te gaan vanuit gemeenschappelijke visie en ambities op economische ontwikkeling gerelateerd aan de luchthaven.

Het is voor ons vestigingsklimaat en de kwaliteit van onze economische structuur belangrijk om op Schiphol vooral in te zetten op vluchten die de kwaliteit van het internationale netwerk versterken of behouden. Een goede onderbouwing van wat nodig is om het internationale netwerk op Schiphol te kunnen behouden en versterken is noodzakelijk voor draagvlak in de omgeving. Deze ontbreekt in de Luchtvaartnota. In de Luchtvaartnota staat dat een beleidskader wordt ontwikkeld voor netwerkqualiteit. Een zo spoedig mogelijke ontwikkeling van dit kader juichen wij toe en wij vragen om hierin aan te geven wat nodig is voor de internationale hub functie van Schiphol en om adequate sturingsmiddelen om de gewenste selectiviteit eindelijk in de praktijk te brengen.

Het kunnen beschikken over voldoende en goed opgeleide werknemers is voor de nationale luchthaven van groot belang. We missen in de Luchtvaartnota aandacht voor arbeidsmarkt en onderwijs. De inzet en focus vanuit arbeidsmarkt en onderwijs kan namelijk een belangrijke bijdrage zijn voor het behoud van de functie van Schiphol als succesvol internationaal knooppunt. Dit is niet enkel een opgave voor de onderwijsinstellingen, maar ook voor de luchthaven en de hieraan verbonden bedrijven.

Voor het behoud en het welvaren van de werkgelegenheid in de regio is de luchtvaartsector, en met name ook de logistieke sector, van groot belang. ROC's in de regio hebben hierop opleidingen ingericht die nergens anders in Nederland te volgen zijn. Als de nota stuurt op selectieve en gematigde groei, dan zal dat binnen het veld van arbeid en onderwijs ook moeten gebeuren.

Het is uniek dat op Schiphol passagiersstromen en vrachtstromen naast elkaar bestaan omdat dit bij de omringende luchthavens is gesplitst. Een fors deel van de werkgelegenheid in Haarlemmermeer is gelinkt aan de luchtvaart en logistiek. Deze unieke combinatie moet wat ons betreft worden gekoesterd en beter naar buiten worden gebracht. Het behoud van vracht en de logistieke centra op en om Schiphol is van belang voor de werkgelegenheid in Haarlemmermeer en in de regio en draagt ook bij aan het in standhouden van het internationale netwerk. Het wordt in de nota niet duidelijk of gekozen wordt voor de combinatie van reizigers en vracht als een unique sellingpoint.

De vracht op Schiphol staat al jaren onder druk. Het is positief om te lezen dat hiervoor aandacht is in de Luchtvaartnota en dat de local rule is ingesteld. De local rule regelt dat de niet-gevlogen slots in een seizoen, door bijvoorbeeld slecht weer of operationele redenen, opnieuw worden uitgegeven. Aanvullend hierop verzoeken wij om een vast percentage voor vrachtvluchten (full freighters) dat tussen de drie en vier procent ligt op te nemen. Ook voor vracht moet daarnaast meer vanuit verschillende vervoersmodaliteiten worden gedacht en kan steviger in worden gezet op het spoor.

Vrachtluchten zorgen voor veel werkgelegenheid. Dit is extra relevant in het licht van de toename van werkloosheid als gevolg van de coronacrisis. Werkgelegenheid is daarnaast nauw verbonden met leefbaarheid. Het samenspel tussen hinder minimaliseren en economische kansen is belangrijk en zou meer moeten worden uitgedragen in de nota.

Governance & participatie

Het kabinet blijft in de Luchtvaartnota vasthouden aan de Commissies Regionaal Overleg (CRO's). Het is onduidelijk waarop deze conclusie is gebaseerd. De CRO's zijn niet geëvalueerd, de evaluatie van en advies over de Omgevingsraad Schiphol, en het onderzoek van governance in het luchtvaartdossier door de commissie Cohen, zijn nog niet afgerond. De conclusie dat de CRO's moeten blijven bestaan is daarmee voorbarig. Wij onderschrijven het belang van brede maatschappelijke participatie en consultatie op wetgevingstrajecten, dus ook die rond de luchtvaart. Dit moet laagdrempelig en toegankelijk zijn voor alle inwoners. De getrapte bewonersvertegenwoordiging zoals dit nu in de Omgevingsraad Schiphol is georganiseerd, zorgt onbedoeld voor een exclusieve participatie van een zeer beperkt aantal inwoners. De organisatiestructuur van de ORS staat los van de behoefte aan interbestuurlijke afstemming. Nu lijkt de discussie over de participatiestructuur de aandacht af te leiden van de essentie: een collegiaal gesprek over ambities, keuzes en implicaties vanuit onze gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het algemeen belang, waarbij deelnemers hun eigen rol en bevoegdheden hebben.

Voor een verdieping van onze zienswijze en onze reactie per hoofdstuk, aanvullend op bovenstaande hebben, verwijzen we graag naar de bijlage.

Wij zien mogelijkheden om bij de verdere uitwerking van de voorliggende beleidskeuzes nadrukkelijker samen te werken. Hiermee kan beter recht worden gedaan aan de consequenties van het door u voorziene beleid op de publieke belangen die wij als lokale overheid en als 'huisvester' van Schiphol vanuit onze eigen bijzondere rol en bevoegdheden dienen, waaronder die op het gebied van veiligheid en ruimtelijke ordening.

Tenslotte hebben wij in onze eerdere brief naar aanleiding van uw brief op 5 juli 2019 gevraagd om de reactietermijn van de zienswijze te verlengen. Hoewel we waarderen dat de reactietermijn met twee weken is verlengd, is het nog altijd een korte periode om te reflecteren op een omvangrijk stuk over complexe vraagstukken. Ook de noodzakelijke afstemming hierover, zeker in deze tijd met beperkingen door het coronavirus, is een uitdaging geweest. Wij vragen u te overwegen om stukken in het vervolgtraject tenminste vier weken voor aanvang van de consultatie openbaar te maken.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

Bijlage – Toelichting zienswijze Haarlemmermeer op de Luchtvaartnota per hoofdstuk

1 Nieuwe koers voor de luchtvaart

1.2 Publieke belangen centraal

Hinderbeleving, cumulatie en onderzoek

Bij het onderdeel leefbaar wordt aangegeven dat het Rijk metingen en berekeningen onderzoekt en waar noodzakelijk verbetert. Wat wordt hierbij meegewogen in de context van de beleving en op welke wijze?

Ook wordt onderzoek gestart naar de aspecten van het vliegtuiggeluid die bepalend zijn voor door mensen ondervonden geluidhinder. Met beleid kan hierop worden gestuurd. Het is vreemd dat nader onderzoek wordt opgestart naar de beleving en dat parallel hieraan in de Aanvullingsregeling Geluid reeds een verzwaring is opgenomen van de hinderlijkheid van het luchtvaartlawaai gebaseerd op de beleving hiervan. Kan het Rijk aangeven waarom in de Luchtvaartnota eerst onderzoek wordt gedaan over de hinderlijkheid, maar dat in Aanvullingsregeling geluid is gekozen om hinderlijkheid van vliegtuiggeluid te verzwaren zonder dat het onderzoek gedaan is?

2 Veilige luchtvaart

2.1 Ontwikkelingen veiligheid luchtvaart

Pandemie en ziektes

Hoewel belang van aandacht voor maatregelen om verspreiding van ziektes of een pandemie te voorkomen kort wordt aangestipt, wordt Corona niet genoemd. Kan aan worden gegeven wat het effect van de corona pandemie is op de aandacht voor maatregelen die er al was? Welke inzichten heeft de coronacrisis opgeleverd?

Hoe kijkt het Rijk aan tegen regels voor de 1,5 m samenleving op een drukke plek als een luchthaven?

Vogelaanvaringen en veiligheid

De woorden "gans" of "vogelaanvaring" komen niet één keer voor. Er is een aantal vragen waar verduidelijking op moet komen. Wat is de huidige stand van zaken rondom de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) en het Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol? Kan de gewenste toename van het aantal vluchten en herindeling van het luchtruim veilig worden uitgevoerd in relatie tot het risico op vogelaanvaringen? Kan in de Luchtvaartnota worden aangegeven hoe het Rijk ook in de toekomst vogelaanvaringen tegengaat?

Energietransitie en ruimte voor zonneparken

Er wordt wel ingegaan op de energietransitie en windturbines. Er wordt echter niet ingegaan op de mogelijkheid van zonneparken op of nabij luchthavens. Gezien de grote opgave en de ruimte die nodig is voor zonneparken ligt het voor de hand dat de ruimte op en nabij luchthavens ook kan worden ingezet. Wij zetten daartoe in op een 'zonnecarré' rond het banenstelsel van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Ook stimuleren wij Schiphol om parkeerplaatsen, daken en langgras op het luchthaventerrein met zonnepanelen in te zetten voor energieopwekking. Wat vindt het Rijk hiervan en welke rol ziet het Rijk voor zichzelf?

2.3 Waarborgen veilig en beveiligd luchtruim en luchthavens

Ontwikkeling duurzame energie

Er wordt niet ingegaan op de mogelijkheid van zonneparken op of nabij luchthavens, iets dat bij andere luchthavens in de wereld al gebeurt. Gezien de opgave voor de regio en de ruimte die nodig is voor zonneparken ligt het voor de hand dat de ruimte nabij luchthavens en op het luchthaventerrein ook kan worden ingezet. Kan in de Luchtvaartnota aan worden gegeven hoe het Rijk tegen zonneparken rondom luchthavens, en specifiek rond Schiphol, aan kijkt?

3. Goed verbinden

3.2 Kenmerken Nederlandse luchtverkeer

Wij erkennen het belang van Schiphol als hub en de verbondenheid met de rest van de wereld. Dit staat ook in de Luchtvaartnota. Maar goede onderbouwing van wat er nodig is om het netwerk van Schiphol te

behouden en te versterken ontbreekt. Wat is er nodig om een succesvol internationaal knooppunt te blijven?

3.3 *Relatie met economie en vestigingsklimaat*

Toerisme

Het omschreven beleid sluit goed aan bij ons regionale beleid: spreiding van de toeristen in de regio. Vanwege de coronacrisis is nu wel sprake van een afname van toeristen en zakelijke reizigers. Het is nog onduidelijk wanneer een toename kan worden verwacht. Hoe kijkt het Rijk aan tegen deze ontwikkeling?

Arbeidsmarkt en onderwijs

We missen in de Luchtvaartnota aandacht voor arbeidsmarkt en onderwijs. Daar waar het wel aan bod komt, ontbreekt de uitwerking. We missen de acties hier, maar ook de benodigde focus en vragen deze alsnog aan te brengen. Wat is nodig om een succesvol internationaal knooppunt te blijven en hoe kan ook vanuit arbeidsmarkt en onderwijs hieraan worden bijgedragen? Wij zien dit graag terug in de Luchtvaartnota.

Het feit dat op Schiphol passagiersstromen en vrachstromen naast elkaar bestaan is uniek en bijzonder voor een luchthaven van wereldformaat. Bij de omringende luchthavens is dit gesplitst. Deze combinatie moet wat ons betreft worden gekoesterd en beter naar buiten worden gebracht. Een fors deel van de werkgelegenheid in Haarlemmermeer is gelinkt aan de luchtvaart en logistiek. Grotendeels werk op MBO niveau. Het behoud van vracht en de logistieke centra op en om Schiphol is van belang voor de werkgelegenheid in Haarlemmermeer en de regio. Ook in het kader van duurzaamheid moet deze combinatie gekoesterd worden. Vluchten die maar deels vol zitten kunnen beter worden benut als er ook vracht in zit. Het wordt in de nota niet duidelijk of gekozen worden voor behoud van deze combinatie.

Werkgelegenheid is nauw verbonden met leefbaarheid. Dit hebben we in de zienswijze op de NRD geschreven. Deze verbinding vinden we niet terug in de Luchtvaartnota: *'Er is een urgentie een brug te slaan tussen de economische betekenis van de luchthaven, het innovatieklimaat, de leefbaarheidsopgaven en de discussie over hinder en geluid.'* Het samenspel tussen hinder minimaliseren en economische kansen is belangrijk en zou meer moeten worden uitgedragen in de nota. Ook hierin is de combinatie van reizigers en vracht een unique selling point.

3.5 *Nederland goed verbonden houden met de wereld*

Er wordt niet ingegaan op bedreigingen van de hub-functie van Schiphol. Nadere toelichting op de indirecte werkgelegenheidseffecten wanneer de concurrentiepositie van Schiphol achterblijft bij de andere hubs (Londen, Frankfurt, Parijs) ontbreekt. Welke sectoren zullen vooral worden geraakt?

Wat zijn de verwachte ontwikkelingen m.b.t. Brexit? Nu wordt veel gevlogen op Londen. Zorgt dit voor meer ruimte voor andere bestemmingen die bijdragen aan het internationale netwerk?

Ziet het Rijk mogelijkheden om vrijgekomen slots door de coronacrisis worden benut om deze in eerste instantie in te zetten voor vluchten die bijdragen aan het internationale netwerk? Zo nee, waarom niet?

Op welke manier wordt bij de ontwikkeling van Schiphol rekening gehouden met het enkel toevoegen van vluchten die bijdragen aan het internationale netwerk?

3.6 *Grondvervoer als alternatief voor korte vluchten*

Actieplan Air/Rail

Op welke manier wordt Haarlemmermeer betrokken bij dit Actieplan? Wij zien mogelijkheden om op station Hoofddorp ruimte te creëren voor meer treinen zodat op Schiphol meer ruimte ontstaat voor internationale treinen.

4 *Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving*

Gezondheid

Wat opvalt is dat hoewel er aandacht wordt besteed aan gezondheid in de Luchtvaartnota, de uitwerking grotendeels mist. Op verschillende plaatsen wordt benoemd dat aan de randvoorwaarden voor

gezondheid en leefbaarheid moet worden voldaan, maar deze worden nergens concreet gemaakt. Kan worden aangegeven wanneer en hoe de doelen en randvoorwaarden geborgd en gehaald worden?

T.a.v. schadelijke stoffen vragen we om te monitoren op een reductie van alle schadelijke stoffen en niet alleen op CO₂.

Op welke manier worden we als lokale overheden betrokken bij de benoemde gezondheidsdoelen? Op welk manier kunnen we als lokale overheid input leveren over de randvoorwaarden voor gezondheid?

Bij gezondheid ligt de nadruk in de Luchtvaartnota vooral op geluid en maar zéér beperkt over luchtkwaliteit en geuroverlast. Hoe wordt in de Luchtvaartnota aandacht besteed aan de andere effecten van luchtvaart op de gezondheid?

4.1 Afname negatieve gezondheidseffecten

Afname vliegtuiggeluid i.r.t. rekenregel cumulatie geluid

In de Luchtvaartnota staat: "Luchthavens moeten de geluidsoverlast steeds verder verminderen." In de aanvullingsregeling geluid wordt met de nieuwe rekenregels voor cumulatie uitgegaan van een grotere hinderlijkheid van vliegtuiggeluid. Als dit zo is, leidt dit tot een extra inspanning om geluidsoverlast op korte termijn blijvend te verminderen?

4.2 Minder geluidshinder

Extra onderzoek naar subjectiviteit beleving geluid i.r.t. rekenregel cumulatie geluid

In de Luchtvaartnota wordt onderzoek aangekondigd naar aanvullende indicatoren die de subjectiviteit en beleving van geluid kunnen weergeven. Deze verschilt per persoon. De uitkomst van het onderzoek zal worden gebruikt voor toekomstig geluidbeleid. Hoe verhoudt dit aangekondigde, maar nog niet uitgevoerde, onderzoek zich tot de conclusie die in de Aanvullingsregeling Geluid wordt getrokken dat de beleving van de geluidshinder van vliegtuigen zwaarder moet worden beoordeeld?

In de Luchtvaartnota laat het kabinet zien dat ze voornemens is om ook de ervaren geluidshinder mee te laten wegen "beter inzicht op de aspecten van het vliegtuiggeluid die bepalend zijn voor de door mensen ervaren geluidshinder, om hier met beleid beter op te kunnen sturen. Dit is maatwerk per luchthaven". Wij benadrukken dat dit maatwerk cruciaal is. Ervaren geluidshinder kan niet op een generieke manier in geluidsnormen worden verwerkt. In de regio Kennemerland monitort GGD Kennemerland de ervaren geluidshinder onder inwoners in de regio. Dat geeft een heel divers beeld van de ervaren geluidshinder binnen de contouren van het LIB en daarbuiten. Het verschil tussen de ervaren hinder in gebieden wordt – naast geluid – ook bepaald door niet-akoestische factoren als 'tevredenheid met buurt', 'sociale binding', 'voorlichting over de ontwikkeling van het geluidssituatie' en 'het gevoel van eigenaarschap over de eigen leefomgeving'¹.

4.3 Minder uitstoot van ultrafijnstof

We missen uitgebreide aandacht voor het onderzoek van Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Op welke manier worden de resultaten en conclusies van het onderzoek van het RIVM naar ultrafijn stof dat nog afgerond moet worden, betrokken bij de ontwikkeling van de luchtvaart tot 2050?

Het Rijk vraagt luchthavens de uitstoot van ultrafijn stof alvast te verminderen. Dit is positief, maar het is nog onduidelijk wat dit moet opleveren en hoe dit gemonitord wordt. Kan duidelijkheid hierover worden gegeven?

Het is positief dat de Gezondheidsraad is gevraagd om advies uit te brengen voor een generiek beleid voor ultrafijn stof voor alle bronnen. Het is echter onduidelijk wat dit beleid moet opleveren.

Er wordt met geen woord gesproken over normering voor ultrafijnstof en ook niet over normering voor grondgeluid. En als we het hebben over normering dat is dit niet iets dat een lokale overheid alleen kan ontwikkelen. Hoe kijkt het Rijk aan tegen de ontwikkeling van normen voor ultrafijn stof en de eigen rol

hierin? Op welk manier kunnen we als lokale overheid worden betrokken bij de ontwikkeling van de normering van ultrafijn stof?

4.4 Verhogen kwaliteit leefomgeving rond luchthavens

Geluidsadaptief bouwen

Aangegeven wordt dat geluidsadaptief bouwen zou kunnen buiten de geluidscontouren. Hiermee wordt ten onrechte het gebied binnen de contouren uitgesloten. Is het Rijk op de hoogte dat geluidsadaptief bouwen juist dichtbij de luchthaven een positief resultaat geeft? Kan geluidsadaptief bouwen binnen de geluidscontouren in de Luchtvaartnota worden toegevoegd?

Kan het thema geluidsadaptief bouwen worden toegevoegd als een instrument om mogelijkheden voor woningbouw rond de luchthaven mogelijk te maken?

De Luchtvaartnota benoemt geluidsadaptief bouwen als een innovatieve mogelijkheid om geluidshinder voor de omgeving te kunnen verminderen, en luchtvaart en woningbouw beter met elkaar in balans te brengen. Hoe zij dat voor zich ziet is niet concreet gemaakt.

We vragen ruimte voor, en ondersteuning bij het doen van experimenten met geluidsadaptief bouwen door het realiseren van tijdelijke geluidsadaptieve woningen om kennis op te doen voor toepassing van geluidsadaptief bouwen bij de toekomstige woningbouw. Juist ook in de (kleinere) kernen in de luchthavenregio waar door de aanwezigheid van de luchthaven beperkingen zijn opgelegd. Hierdoor treedt verrommeling op en het draagvlak voor de luchtvaart onder bewoners neemt af. Het gebrek aan woningen leidt tot leegloop waardoor het voorzieningenniveau als gevolg hiervan afneemt. Bij het realiseren van geluidsadaptieve woningen wordt ook rekening gehouden met het veranderende klimaat (bijvoorbeeld hittestress) en luchtkwaliteit. Het uitgangspunt is dat de woningen voor de pilot tijdelijk zijn. We willen hiervoor modulaire woningen ontwikkelen die circulair en duurzaam zijn. Steun van het Rijk met de financiering en met regelgeving is onontbeerlijk. Haarlemmermeer wil samen met andere overheden in de regio, de luchtvaartsector en het bedrijfsleven op korte termijn pilots starten.

Het huidige leefbaarheidsfonds (SLS) en het nieuwe omgevingsfonds zouden onderzoek naar en experimenten met nieuwe innovatieve woningbouw, zoals geluidsadaptief bouwen financieel moeten kunnen ondersteunen.

Maatwerk

In de Luchtvaartnota wordt aangegeven dat de Rijksoverheid samen met regionale overheden verkent of er maatwerk mogelijk is binnen de systematiek van de Omgevingswet, zodat de veiligheid en de gezondheid van mensen gewaarborgd blijven en tegelijkertijd ruimte ontstaat voor regionale opgaven. Wij zijn hier positief over maar vinden "verkennen" te vrijblijvend. En hoe verhoudt dit zich tot het LIB? We zien het als positief dat de systematiek van de Omgevingswet wordt gehanteerd, maar het is juist nog onduidelijk hoe het LIB wordt omgezet naar de Omgevingswet.

In de Luchtvaartnota staat dat bouwen van woningen effect heeft op vliegen maar er staat weinig in over het effect van vliegen op de omgeving. Wij vragen om vraagstukken over ontwikkelingen rondom de luchthaven ook vanuit andere perspectieven dan vanuit luchtvaart te bekijken en deze mee te nemen in de Luchtvaartnota.

Innovatie

Innovatie wordt in de Luchtvaartnota vooral gekoppeld aan innovatie van de luchtvaartsector en aan duurzaamheid. Dit is op zich positief maar wij vragen ook om innovatie aan landschap en bebouwing toe te passen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren en hinderbeleving positief te beïnvloeden. Wij vragen dit op te nemen in de Luchtvaartnota.

Omgevingsfonds i.r.t. rekenregel cumulatie geluid

Hoe verhoudt zich het op te richten Omgevingsfonds t.b.v. compensatie geluidgehinderden zich tot de toename van bestaande woningen waarbij ineens sprake is van geluidhinder door de aanpassing van de rekenregels in de Aanvullingsregeling Geluid?

Omgevingsfonds

In de nota staat het omgevingsfonds aangekondigd en dat is positief. Het komt echter summier aan bod en het is onduidelijk hoe het Rijk dit invult en hoe het uitpakt.

De luchthaven zelf is een toonbeeld van ruimtelijke kwaliteit. Echter op verschillende plekken toont de luchthaven zich met de 'achterkant' naar de omgeving. Bijdragen aan de leefbaarheid van de directe omgeving vinden wij ook belangrijk en we verwachten dat het Rijk hierin een voortouw neemt. Verbeteren van het woon- en leefklimaat rond de luchthaven kan mede door te investeren in ruimtelijke kwaliteit, utilitaire langzaam verkeerverbindingen recreatieve routes, (beperkte) gebruiksmogelijkheden die uiteraard passen binnen de veiligheidsnormen van het vliegverkeer.

Wij zien het programma voor het Omgevingsfonds graag verbreed t.o.v. de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS). Nu is dit programma alleen gericht op concrete activiteiten en projecten in het kader van sociale cohesie, een maatschappelijke plus. Er is echter ook behoefte aan lokale innovatieve oplossingen in de Schiphol gehinderde gebieden, juist vanwege de specifieke luchtvaart problematiek ter plaatse: innovatie ten aanzien van geluidsadaptieve maatregelen in de woningbouw of openbare ruimte, of innovatie in het aanbod van voorzieningen. Daarvoor is onderzoek nodig. Daarnaast zien wij dit programma graag verbreed met bijdragen voor mobiliteitsmaatregelen die tot doel hebben om voorzieningen, met name in onze buurgemeenten aan de andere kant van de Ringvaart, bereikbaar te maken met het oog op de leefbaarheid.

Wij verzoeken het Rijk om Schiphol te vragen ook ruimte te bieden voor onderzoek naar innovatie en mobiliteitsmaatregelen met het oog op leefbaarheid in het Omgevingsfonds.

4.5 Natuurbescherming

Er wordt slechts kort gesproken over vogels in relatie tot de vliegveiligheid. Zoals opgemerkt onder 2.1 zien wij de noodzaak om het aspect vliegveiligheid in relatie tot (met name) de ganzenpopulaties verder uit te werken. De passende beoordeling ten behoeve van de Luchtvaartnota kent een aantal verbeterpunten. Uitgangspunten rondom bestaand gebruik, salderen en depositie door emissies van stikstof boven 3000 meter zijn onvoldoende uitgewerkt. Tevens is er niet gekeken naar de effecten van het benodigd populatiebeheer van ganzen op de instandhoudingsdoelstellingen van omliggende Natura 2000-gebieden.

In algemeenheid merken wij op dat het aspect natuurbescherming verder gaat dan de strikte bescherming van Natura 2000. In de nota is er veel focus op leefbaarheid voor de mens qua geluid en vervuilende stoffen, maar ontbreekt een visie op flora en fauna op en rond de luchthavens terwijl hier zwaar op wordt gestuurd door middel van ruimtelijke keuzes en faunabeheer ten behoeve van de luchthavens. Wij zien graag aandacht voor een goede ecologische inpassing van de luchtvaartsector.

5. Duurzame luchtvaart

Wij zijn positief over de aandacht voor duurzamer vliegen door de inzet van duurzame brandstoffen en andere technologische innovaties zoals nieuwe vormen van aandrijving met elektriciteit en waterstof. Afspraken hierover worden in het (ontwerp)akkoord Duurzame Luchtvaart gemaakt. Ambitie is bijvoorbeeld om 14% duurzame brandstof te gebruiken in 2030. Om de ambitie te kunnen plaatsen, zijn we benieuwd naar wat de Ausgangssituatie is rond het duurzame brandstofgebruik. Kan aan worden gegeven wat deze is?

5.2 De klimaatplan

Beprijzen van luchtvaart

In de Luchtvaartnota wordt gesproken over het belasten van tickets om de vraag te verminderen en daarnaast om CO₂ te reduceren. Dit is op zich een goed doel, maar wordt het effect van CO₂-reductie op deze manier bereikt wanneer passagiers uit kunnen wijken naar vliegvelden in Duitsland en België?

Hoe geeft het Rijk vorm aan een internationale of Europese aanpak voor een belasting die internationaal of Europees geldt?

Ziet het Rijk mogelijkheden om de belasting te besteden aan (innovatieve) maatregelen om de leefomgeving in de directe omgeving van Schiphol te verbeteren?

6. Capaciteit en capaciteitsverdeling

6.2 Brede investeringsstrategie Schiphol

Reservering van de Parallele Kaagbaan

De Luchtvaartnota bevat zorgwekkende passages zowel qua proces als inhoudelijk. Het vervolgonderzoek dat het Rijk wil doen verbindt vooral de onderzoeken die al zijn gedaan aan elkaar. Welke inzichten wil het Rijk daarmee verkrijgen en hoe worden de inzichten gewogen?

Er wordt verwezen naar een door Schiphol uitgevoerd deelonderzoek 'Verkenning effecten geluid en capaciteit bij aanpassing van het banenstelsel Schiphol' van To-70 (okt. 2019). Dit onderzoek is pas bekend geworden bij ons met de publicatie van de luchtvaartnota. Ons is onduidelijk wat de status van het rapport is ten opzichte van de luchtvaartnota en PlanMER. Maakt het daar onderdeel van uit? Het rapport roept veel vragen op. Welke invoer is gebruikt voor de berekeningen? Is het rapport door onafhankelijke partijen getoetst? De conclusie dat met toevoeging van twee nieuwe landingsbanen, zonder sluiting van banen de geluidshinder voor de omgeving kan afnemen en tegelijkertijd de operatie op Schiphol kan verbeteren onderschrijven wij niet?

Nut en noodzaak van de Parallele Kaagbaan ontbreken ook in de Luchtvaartnota. Geen van de rapporten doet een uitspraak over het toekomstige banenstelsel. Dit terwijl volgend jaar de reservering van de parallelle Kaagbaan uit het Barro verloopt. Het veiligheidsonderzoek gaat uit van een 'naar achter verlegde' parallelle Kaagbaan, maar onderzoekt niet de veiligheidseffecten van een parallelle Kaagbaan conform de reservering. Een integraal rapport of paragraaf waarin alle aspecten van eventuele aanpassing van het banenstelsel (zowel vanuit economie, ruimte, milieu, gezondheid, financiën) meegewogen zijn ontbreekt. Ons inziens is er geen grondslag voor het nog langer reserveren van de parallelle Kaagbaan. Evenmin voor verdere uitbreiding van het banenstelsel. Wij verzoeken het Rijk om deze reservering te schrappen.

Ontsluiting Multimodale knoop

De urgentie om op korte termijn de landzijdige bereikbaarheid te verbeteren lijkt te ontbreken. Er staat echter veel druk op de bereikbaarheid. Kan aan worden gegeven op welke manier op korte termijn de OV-bereikbaarheid van Schiphol wordt verbeterd en de capaciteit wordt vergroot?

Op welke manier wordt de 1,5% groei van de luchtvaart vertaald naar wat dit betekent voor de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol?

6.4 Functie van regionale luchthavens en hun onderlinge samenhang

Moeten alle relaties verbeterd worden of is er een prioriteit hierin (bijvoorbeeld: focus op ICT/Techniek of TU /MBO, etc.? Wie is aan zet hier volgens het ministerie?

7. Innovatie

7.1 Veilig, stil en schoon

Elektrisch taxiën

Elektrisch taxiën draagt ook bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol. Het is positief is dat elektrisch taxiën wordt genoemd als middel om emissies op de grond tegen te gaan en dat de verwachting is dat dit in 2030 in de praktijk is gebracht. Door de coronacrisis wordt nu eerder dan gepland geëxperimenteerd met elektrisch taxiën. Hierover zijn wij bijzonder verheugd. Zijn er kansen om elektrisch taxiën dan ook eerder in de praktijk te brengen dan 2030? Zo ja, hoeveel eerder? Zo nee, waarom niet?

Wanneer de grondoperatie wordt geëlektrificeerd en op lange termijn luchtvaart zelf ook, zal meer elektriciteit nodig zijn. Op welke manier wordt met de grotere vraag naar duurzame elektriciteit rekening

gehouden? Tientallen ontwikkelingen liggen al stil in de omgeving omdat, met name, de capaciteit van de elektriciteitsinfrastructuur nu al een knelpunt is.

8. Bestuur en samenwerking

8.1 Visie op bestuur en samenwerking

Ondanks dat er nog twee onderzoeken naar de governance lopen lijkt te worden voorgesorteerd op een Omgevingsraad (ORS) 2.0. Waarom wordt hiervoor gekozen?

De Commissie Regionaal Overleg (CRO) structuren worden overleidend gehouden zonder dat wordt onderbouwd waarom dit de beste governance zou zijn en of deze nog aansluiten bij het oorspronkelijke doel. Kan aan worden gegeven welke alternatieven voor participatie zijn onderzocht? Kunt u aangeven waarom de CRO's onaangepast blijven bestaan terwijl er grote ontwikkelingen zijn geweest rondom participatie?

De indruk wordt gewekt dat er een andere participatie nodig is voor luchtvaart dan voor andere maatschappelijke vraagstukken. Is deze indruk juist en zo ja, waarom?

8.2 Maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid

Kan inzichtelijk worden gemaakt waar ruimte is om op nationaal niveau beleidskeuzes te maken, en waar er geen ruimte is i.v.m. Europese en internationale regelgeving?

Wordt op Europees niveau samengewerkt op gemeenschappelijke opgaven als klimaat en selectief gebruik van luchthavens? Europese regelgeving, zoals de Europese slotverordening lijkt een belangrijke rol te spelen in het mislukken van selectiviteitsbeleid. Meerdere luchthavens in Europa hebben hiermee te maken. Licht het niet voor de hand om hierin de samenwerking op te zoeken?

8.2.6 Gemeenten

Er wordt bijzonder weinig aandacht besteed aan gemeenten en hun rol, verantwoordelijkheid en bevoegdheden en hoe het Rijk en decentrale overheden samenwerken. Wij zien mogelijkheden om bij de verdere uitwerking van de voorliggende beleidskeuzes nadrukkelijker samen te werken. Hiermee kan beter recht worden gedaan aan de consequenties van het door het Rijk voorziene beleid op de publieke belangen die wij als lokale overheid en als 'huisvester' van Schiphol vanuit onze eigen bijzondere rol en bevoegdheden dienen, waaronder op het gebied van veiligheid en ruimtelijke ordening.

9. Uitvoering en financiën

9.2 Financiële opgaven

Kan aan worden gegeven uit welke middelen de plannen uit de Luchtvaartnota worden gefinancierd? Zijn de financiële gevolgen van de aanvullingsregeling geluid onderzocht? Heeft de huidige coronacrisis invloed op de financiële middelen die het Rijk beschikbaar stelt?

10. Verantwoording

10.5 Juridische status

Er staat in de Nota van antwoord dat de Luchtvaartnota aansluit bij de systematiek van de NOVI, maar de toelichting waarom het aansluit is onduidelijk. Ook wordt het een "onverplicht programma" genoemd. Het is onduidelijk of dat een keuze is, of dat het aan bepaalde voorwaarden voldoet en dat het daarom een onverplicht programma moet zijn. Dit is begrijpelijk vanuit de gedachte dat Luchthavennota een uitwerking is van de NOVI. Echter, de NOVI bepaalt dan wel de doelen en ambities voor de luchtvaart. Onduidelijk is of de NOVI dat nu al voldoende doet.

De functie van het programma is tweeledig:

Verdiepen van het beleid en

Het concretiseren van maatregelen voor het bereiken van de gestelde doelen.

Ad 1) de voorkeursstrategie heeft het karakter van een grabbelton van mogelijkheden uit de hoekpunt scenario's.

Ad2) Wat mist is een goede kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving van maatregelen. Dat is nodig om te kunnen monitoren of de gestelde doelen worden bereikt. In het MER staan bij de effecten van het beleid veel rode pijlen, die een verslechtering van de situatie voorspiegelen. Ter beperking van de effecten is een beschrijving van maatregelen noodzakelijk.

De technische kant qua input en berekeningsmethodiek is lastig te beoordelen. Welk rekenmodel is bijvoorbeeld voor geluid gebruikt? En waarom dat model? Is dit hetzelfde model dat voor de berekening van gecumuleerd geluid is gebruikt?



Zienswijze Stichting Lucht- en Ruimtevaart Nederland op de Ontwerp LUCHTVAARTNOTA 2020 – 2050

De Stichting Lucht- en Ruimtevaart Nederland (LRN) vertegenwoordigt een aantal belangrijke spelers in het Luchtvaartcluster waaronder kennisinstellingen, brancheorganisaties en onderhouds- en maakindustrie. LRN is namens deze spelers een actieve deelnemer aan de Duurzame Luchtvaarttafel en verwelkomt daarom de Luchtvaartnota als een belangrijke stap op de weg naar een duurzame luchtvaart.

Nederland ambieert koploper te zijn in het leveren van duurzame luchtvaart oplossingen. Gezien deze ambitie en de noodzaak van het behalen van de klimaatdoelstellingen, is versnelling van de verduurzaming van de luchtvaart van fundamenteel belang. LRN is, zoals ook in de Luchtvaartnota staat, van mening dat innovatie daarbij de sleutel is naar succes.

Deze innovatie in Nederland stimuleren door middel van beleid en financiële instrumentaria draagt bij aan de doelen gesteld in de Luchtvaartnota en garandeert langdurig hoogwaardige werkgelegenheid in Nederland. De Luchtvaartnota geeft onvoldoende duidelijkheid hoe de overheid bij gaat dragen aan de financiering van deze lange termijn ontwikkelingen. Tijdens de recente kamerbespreking van de Luchtvaartnota in de Tweede Kamer gaf de minister zelf al aan dat deze ontwikkelingen niet zonder een bijzondere inspanning van de overheid zullen kunnen slagen. De minister van I&W zei daarbij o.a. “Die laat dus ook ruimte voor een volgend kabinet om te besluiten over de specifieke uitwerking en de bijbehorende financiële opgave voor de lange termijn, **want dit kan ook niet allemaal gratis**. Maar ik denk dat we heel belangrijk voorwerk kunnen doen, juist ook voor een volgend kabinet, om hierin de goede keuzes te kunnen maken.”. LRN ondersteunt deze observatie van de minister en wijst op de noodzaak van steun en perspectief op de lange(re) termijn vanuit de overheid. De financiële instrumenten en de regels die hiervoor in het leven geroepen worden, dienen een mate van voorspelbaarheid en continuïteit op de langere termijn te bevatten om bedrijven in staat te stellen baanbrekend en disruptief op deze projecten in te zetten.



LRN werkt – samen met clusterpartijen zoals TU Delft, NLR, GKN Fokker en NAG – aan de ontwikkeling van een nationaal onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma om meer in te zetten op disruptieve innovaties die het behalen van de duurzaamheidsdoelstellingen moeten bewerkstelligen. Voor dit programma waarin alle partners samen investeren in duurzame luchtvaart, voorziet LRN de noodzaak voor de overheid om 30 miljoen euro per jaar oplopend tot 50 miljoen euro per jaar te investeren voor een programma dat loopt tot 2029.

LRN adviseert daarnaast om, gedurende deze voorbereidingen, de mogelijk al binnenkort te heffen vliegbelasting in te zetten voor het ontwikkelen van deze innovaties (hetgeen ook past binnen het kabinetsperspectief van ‘de vervuiler betaalt’). Afhankelijk van de potentiële omvang van de vliegbelasting, zou een gespecialiseerd fonds voor duurzame luchtvaart zelfs zelfvoorzienend kunnen zijn.

Het ministerie van I&W werkt in het kader van de duurzame luchtvaartafel met een binnen het ministerie van I&W opgezet Programma Bureau Duurzame Luchtvaart. Het LRN stelt voor om dit programmabureau een daadwerkelijk tripartite karakter te geven. In een nog vorm te geven PPS constructie zijn de overheid, kennisinstellingen en industrie daarin strategische en gelijkwaardige partners en investeren samen in een duurzame luchtvaart. Daarin moet plaats zijn voor PPS gefinancierd industrieel onderzoek, maar ook voor apart gefinancierd toegepast en fundamenteel onderzoek.

LRN wil met deze zienswijze bijdragen aan het realiseren van een duurzame luchtvaart En dat is toch wat de Luchtvaartnota uiteindelijk wil realiseren.

Met vriendelijke groeten,
Namens Lucht- en Ruimtevaart Nederland

directeur

Aan:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Aalsmeer, 8 juli 2020

Betreft: Zienswijze KiesCollege Cluster Aalsmeerbaan (KCCA) van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Excellentie,

De Clustervertegenwoordigers, plaatsvervangend clustervertegenwoordigers en de 13 kiesmannen van de KCCA en hun achterbanorganisaties hebben met belangstelling kennisgenomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 "Verantwoord vliegen naar 2050". Wij bieden u hierbij onze aanbevelingen aan.

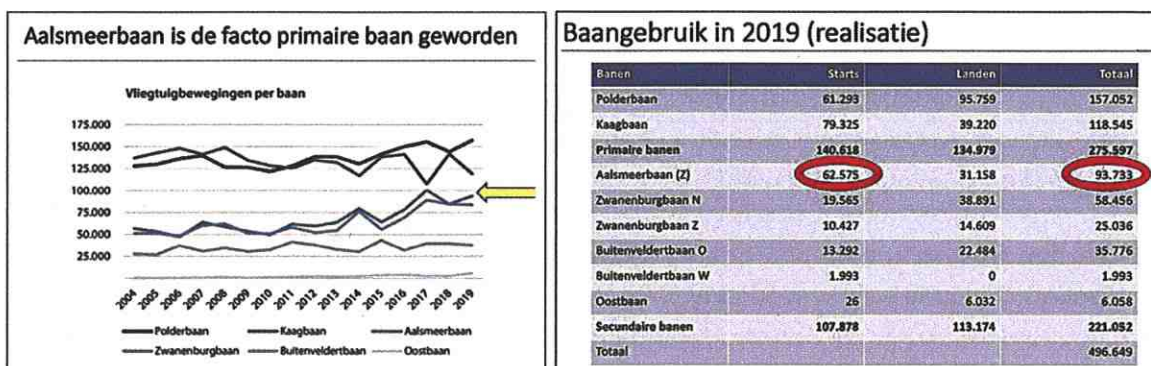
Aanbevelingen ten aanzien van de ontwerp-Luchtvaartnota

1. **De woordcombinaties "secundaire baan" of "primaire baan" komen in het geheel niet voor in de ontwerp-nota.** Terwijl het systeem van primaire en secundaire banen het hart vormt van de operationele afwikkeling van de aantallen geprognosticeerde vliegbewegingen. Om dichtbevolkte gebieden bij de secundaire banen te ontzien is een complex systeem van regels en uitzonderingen opgetuigd (NNHS). Maar in 2017 was het aantal vtb's dat op de primaire Kaag- en secundaire Aalsmeerbaan werden afgehandeld nagenoeg gelijk rond de 100K. Bovendien werden er op de Aalsmeerbaan in 2019 zelfs meer startende toestellen afgehandeld dan op de primaire Polderbaan. Ook werd 45% van het totaal aantal vtb's op de secundaire en 55% op de primaire banen afgehandeld.

De facto is de secundaire Aalsmeerbaan een primaire baan geworden.

Dat is nooit de bedoeling geweest van het systeem. Het systeem dient aangepast te worden om de omwonenden rond de secundaire banen de bescherming te geven die zij verdienen. In de ontwerp-nota (pag.71 en 73) wordt slechts verwezen naar een "optimale benutting van het huidige banenstelsel", zonder specificatie naar primaire en secundaire banen. De bescherming van de omgeving in de dichtstbevolkte gebieden zal verder onder druk komen te staan bij de in de nota geschetste aantallen vtb's. In de ontwerp- LVN (p. 73) wordt gesteld dat de maximale capaciteit van het huidige banenstelsel op ca. 605.000 – 630.000 vliegtuigbewegingen ligt. Dat is alleen mogelijk als ook de secundaire Aalsmeerbaan de hele dag en avond onafgebroken wordt gebruikt want daar zal het grootste deel van de groei van ruim 100K extra vtb's naartoe komen

(zoals vanaf 2015 het geval is geweest). De bescherming zoals nu geregeld in het systeem van preferentieel baangebruikⁱ werkt niet ter bescherming van de secundaire Aalsmeerbaan en moet aangepast worden.



Toelichting:

Alle routes van starts en landingen op de Aalsmeerbaan vinden uitsluitend ten zuiden en oosten van de baan plaats. De Aalsmeerbaan wordt eenzijdig gebruikt. Zowel de starts als de landingen (bijna 100K) komen dus terecht in een heel klein gebied. De afstand van het asfalt van de Aalsmeerbaan tot aan de eerste huizen, (lintbebouwing, Aalsmeerderdijk) die er al meer dan 100 jaar staan, is minder dan 1 km. De afstand van de Aalsmeerbaan tot de huizen op de Aalsmeerderdijk aan de ringvaart is slechts enkele honderden meters (geschat 300) is. En tot de Oosteinderweg ook maar 800 – 900 meter. De gemeentegrens met Uithoorn ligt iets verderop. Dat is de kleinste afstand van alle banen.

Bij de eveneens secundaire Zwanenburgbaan worden de vtb's verdeeld ten noorden en zuiden van de baan (NB. dat is aangegeven met N en Z achter de naam, ter verduidelijking). Bovendien worden starts ervaren als ernstiger geluidoverlast dan landingen, die steeds vaker glijvluchten betreffen.

De discussie in de LVN moet daarom niet alleen gaan over hoeveel luchtvaart Nederland nodig heeft, maar ook over hoeveel luchtvaart Schiphol aankan indien de secundaire banen weer secundair worden, zoals zij waren bedoeld. De uitkomst kan dan niet anders zijn dan dat krimp van het aantal vliegbewegingen nodig is, of aanleg van een nieuwe baan (zoals 2^e Kaagbaan) of het uitplaatsen van banen naar elders. Maar de uitkomst van die fundamentele discussie kan en mag niet zijn dat de secundaire banen vanaf 2020 definitief als primaire banen zullen worden gebruikt.

Advies A

Daarom adviseren wij u om een duidelijke, concrete visie omtrent het gebruik van de secundaire banen op te nemen en daarbij bovenstaande relevante cijfers tot uitgangspunt te nemen.

2. Tijdens uw bezoek aan Uithoorn/De Kwakel op 19 augustus 2019 zijn er 7 concrete voorstellen voor hinderbeperking (het Manifest 7-7-7)ⁱⁱ aan u aangeboden. Ook hebben wij bij Schiphol (huiskamergesprek met directeur op 11 februari 2020ⁱⁱⁱ) onze suggesties aangeleverd. Recent is het KCCA Hinderreductieplan bekendgemaakt^{iv}. Helaas vinden wij niets hiervan terug in de ontwerp-Luchtvaartnota.

Advies B

Wij bevelen u aan alle genoemde voorstellen nogmaals in beschouwing te nemen en te verwerken in uw definitieve Luchtvaartnota.

3. In de ontwerp-nota wordt opnieuw het 'groeiverdienmodel' als leidraad genomen. Toenmalig voorzitter van de ORS benoemde het klip en klaar in zijn eindadvies: bewoners merken het niet als een toestel een paar dB minder geluid produceert. Maar ze merken het wel als er daardoor nog meer vliegtuigen over hun daken komen, waardoor rustmomenten op de dag verleden tijd zijn (de "

In de ontwerp-nota ontbreekt informatie over op welke manier recht zal worden gedaan aan dit essentiële inzicht en hoe de bescherming van burgers in de toekomst gestalte zal worden gegeven. Er wordt gekozen voor groei terwijl de randvoorwaarden nog niet zijn gedefinieerd. In de PlanMER wordt ervan uitgegaan dat stillere vliegtuigen voor minder hinder zullen zorgen; 1% geluidsreductie zou groeiruimte opleveren van 1%. Niet alleen is 1% geluidsreductie voor het menselijke gehoor niet waarneembaar, het zegt niets over het piekniveau. Maar bewoners zullen wel merken dat er meer vliegtuigen zullen overvliegen, waardoor per saldo de hinder toeneemt. Dat betekent dat de leefbaarheid in de Zuidoosthoek verder onder druk zal komen te staan. Omdat populair gezegd 'de primaire banen al vol gevlogen zijn' zal deze nieuwe groei op de secundaire banen terechtkomen, waardoor deze nog intensiever gebruikt worden dan nu.

Advies C

Wij bevelen u aan om deze problematiek van de " -paradox" te erkennen en met concrete oplossingen te komen ter bescherming van de omgeving van de secundaire banen.

Advies D

Bovendien bevelen wij aan om een onderzoek uit te voeren naar een krimpscenario voor de luchtvaart in het algemeen en Schiphol in het bijzonder op basis van de actuele ontwikkelingen. Eerder onderzoek toont aan dat een aantal van ca. 400.000 vtb's voldoende ruimte biedt voor het instandhouden van de noodzakelijke netwerkqualiteit op Schiphol.

4. Bovendien is onduidelijk hoe er met de huidige knelpunten, de niet-nagekomen hinderbeperkingsafspraken onder het -akkoord, wordt omgegaan. Daarbij bestaat het gevaar dat de sector zijn blik op de toekomst richt en afspraken uit het verleden ongehinderd naast zich neer zal leggen.

Advies E

Wij bevelen u aan om hierover specifieke, meetbare, acceptabele, realistische en tijdgebonden (SMART) afspraken met de sector te maken als voorwaarde voor het teruggroeien naar een niveau van ca. 400.000 vtb's dat volgens onderzoek meer dan voldoende is om de netwerkqualiteit op peil te houden (na Corona).

5. Tot onze grote verbazing wordt in de ontwerp-LVN de mogelijke algehele afschaffing van nachtvluchten besproken. Hierbij willen wij u het volgende onder de aandacht brengen. Onder de huidige afspraken gaat het terugdringen van nachtvluchten gepaard met het ontstaan van ruimte voor extra dagvluchten (in de verhouding van een nachtvlucht minder tegen 10 dagvluchten meer). Indien deze regeling niet wordt aangepast zullen de extra vluchten die ontstaan door afschaffing van nachtvluchten vooral weer op de secundaire Aalsmeerbaan terechtkomen. Ook zullen maatschappijen naar verwachting een deel van deze vluchten naar de randen van de dag en avond verschuiven, waardoor de piekbelasting groter wordt en vaker de Aalsmeerbaan ingezet moet worden in de vroege ochtend en late avond. Vreemd genoeg is de afschaffing van nachtvluchten een nieuwe hinderbeperkende maatregel die niet in het -akkoord voorkwam. In het -akkoord werd afgesproken dat het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 29.000 moest worden afgebouwd. In 2019 werden er 30.100 nachtvluchten uitgevoerd, dus de sector is op weg naar de afgesproken 29.000. Er liggen nog hinderbeperkende maatregelen uit het -akkoord voor de secundaire banen die nog steeds niet zijn nagekomen. Wij vinden dat deze eerst moeten worden nagekomen voordat een nieuwe maatregel van afschaffen van alle nachtvluchten ten gunste van de primaire banen wordt ingevoerd. Daarom zijn wij alleen voor afschaffing van de nachtvluchten indien de bescherming van onze omgeving gewaarborgd wordt, het niet tot extra vluchten op de Aalsmeerbaan leidt en eerst de achterstallige hinderbeperking wordt uitgevoerd.

Advies F

Wij bevelen u aan om in de definitieve LVN het nakomen van achterstallige hinderbeperkingsmaatregelen ten behoeve van bescherming van het leefgebied rond de secundaire banen te prioriteren. Bovendien bevelen wij aan de in het Alders-akkoord afgesproken afname van nachtvluchten tot 29.000 aan de volgende strikte voorwaarden te verbinden: geen extra groei ruimte in dagvluchten, geen verschuiving van nachtvluchten naar de randen van de dag en geen toename van vluchten op de secundaire banen.

Namens KCCA

clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan binnengebied
clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan buitengebied
plaatsvervangend clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan binnengebied
plaatsvervangend clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan buitengebied,
tevens contactpersoon)
voorzitter KCCA, namens alle kiesmannen.

ⁱ In 2019 werd de 5e preferentie (Aalsmeerbaan als primaire baan inzetten) in bijna 20% gebruikt en de 3e en 4e preferenties aanzienlijk minder (resp. 4 en 8%).

ⁱⁱ https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_7f56e2d2c7954c8bbf03343c91b9a797.pdf

ⁱⁱⁱ https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_f1a355595ec94950b33d0c6288b24b90.pdf

^{iv} https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_fc0a153ae18f4934bf1a3e9da1e677ac.pdf

EASYJET

Position paper 'Luchtvaartnota'

9th of July 2020

easyJet

Introduction

easyJet is the second largest airline at Schiphol Airport. We have been flying to Amsterdam for over 20 years and in March 2015 established a base at Schiphol from which we serve more than 40 destinations across Europe. Our strategy is to fly to primary airports and key cities, serving valuable economic areas. We employ over 300 people at our base at Schiphol on local contracts in line with Dutch legislation. In 2019 we served 42 routes, flying more than 6 million passengers to and from the Netherlands. Our passengers at Schiphol are a mix of business, leisure, and visiting friends and family travellers; all three passenger groups are approximately of equal size.

We welcome the opportunity to provide the Dutch government with our views on the issues which should be taken into consideration as the government develops the outlines for the future of aviation in the Netherlands. The Aviation White Paper ('Luchtvaartnota 2020-2050') comes at a time when the COVID-19 pandemic brings personal hardship, steep challenges and uncertainty to many across the world and the Netherlands.

Despite that there are still many uncertainties on how the COVID-19 pandemic might develop, the effects on the industry are profound, but for the long term many of the challenges that were discussed during the process of developing the draft Aviation White Paper still stand. Collectively we should aim for a safer, smarter, and more sustainable future for aviation in the Netherlands and Europe.

General remarks

The Aviation White Paper provides an unique opportunity to improve Dutch aviation policies for the next decades. easyJet believes that the value of aviation to Dutch society, safety, and environmental considerations (both noise as well as emissions) should be at the heart of future aviation policy. While taking account of demand for travel (whether for business, leisure, or visiting family and friends), its economic contribution, and the benefits which competition brings in terms of choice for passengers.

The COVID-19 pandemic brought an extremely difficult time for everyone in the aviation industry and welcome the support for our industry. We are grateful we were able to use the NOW-scheme in the Netherlands for our employees based at Schiphol. Moving forward, policymakers should be cognisant of the effects of support measures on the industry's structure and competitive balance, e.g. the negative effects of selective access to state support.

It has become increasingly clear that we cannot expect an immediate return to 'normal'. In the very short term this means that actions are still needed to ensure the survival of European airlines. These include the need for action to encourage flying today, such as the temporary removal of ATC charges, the delay in the imposition of the ticket tax, and the revision of EU Regulation 261 to provide clarity to consumers and airlines. In the longer term it will be critical to ensure that aid offered to airlines and / or airports does not lead to distortions in the market, as this would undermine the economic benefits of aviation in the Netherlands. However, we believe it could be helpful to include sustainability criteria as a condition for state aid. This would also help build public support for any government intervention specific to the airline industry.

Sustainability

easyJet remains focussed on sustainability and ensuring there is a long term path to carbon free aviation. We recognise that we have a responsibility to minimise the impact of our flights and are focused on operating efficiently now, and on the development of electric aircraft in the future. In the interim, despite the impact of COVID-19, we continue to offset the carbon emissions from the fuel used for all of our flights on behalf of our customers and we are proud to be the first major airline in the world to do so. We endorse the goals set out in the draft Aviation White Paper regarding the need to deliver carbon free aviation.

We truly believe in the viability of carbon free short haul commercial aviation. We are partnering with third parties like Airbus and Wright Electric, in our common quest to make this reality. Electric commercial aviation would be a game changing development for Schiphol in particular. Many of the important European connections will be within range of carbon free flights from Amsterdam. This not only benefits the goal of reducing emissions; it will also help improve the quality of life in the Schiphol area by significantly reducing noise, limit the need for large, expensive infrastructure projects, and help limit the impact on landscapes since aviation has only limited infrastructure needs on the ground compared to other modes of transport.

We would like to caution the government not to favour certain initiatives over others given that most initiatives are at early stages of development. Even favouring one initiative over the other could have a detrimental impact on the creation of alternative technologies and therefore harm innovation. We would like to see an open and tech-neutral approach in the Aviation White Paper and in future recommendations regarding investments in infrastructure.

Making Dutch aviation truly sustainable can only be achieved if bold policy choices are made and the government provides true incentives for carbon free aviation and efficient flying. More support is needed to achieve noise reductions through airport charges. The weight of airport charges should be more on aircraft movements rather than passengers to incentivise efficient use of airport capacity. The choice for a flat aviation tax is also incomprehensible if sustainability is truly the objective of the tax; it should include incentives for quieter and cleaner flying, not single out Dutch passengers, and should have included provisions to support initiatives that make aviation greener. It is important to recognise that short haul aviation is responsible for only a minority of emissions, short flights have even less impact and are the first to turn emission free when innovations such as electric flying become available.

Connectivity

Air connectivity is vital for economic growth, and aviation supports 4% of European GDP. Schiphol is the number two airport in Europe in terms of direct connectivity¹, proving the importance of point-to-point traffic for the local economy. Research has shown that direct, point to point (O/D) traffic, which accounts for approximately 60% of traffic at Schiphol, adds the most economic value² and contributes significantly more to overall welfare³. Frontier Economics has estimated that for each additional one million O/D passengers, GDP would increase by €1.22 billion, with short-haul O/D having a particularly significant impact on tourism.

Passengers prefer to fly direct and are increasingly able to do so with the development of longer range aircraft. For many years, Schiphol and the Dutch government have pursued a strategy in support of the hub function (Mainport strategy) and so-called "network quality" with policies which favour intercontinental traffic and transfer traffic. However, we believe that the concept of network quality does not give the appropriate consideration to market demand for short and medium-haul routes which connect the Netherlands with important (European) economic centres and for which better frequencies respond to strong demand, these are undervalued in terms of the perceived network quality.

easyJet believes that, where sustainability criteria notably lack weight in proposed policies and regulations, there is heavy government involvement in terms of favouring types of destinations and connectivity over others. Proposals that aim to add bias in favour of intercontinental, global destinations through airport charges, slot rules, and availability of appropriate infrastructure lead to market distortion. These policies are not in the best interest of Dutch passengers who will be limited in their choice of destinations and airlines. These policies simply discriminate against business models of airlines like easyJet.

¹ <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/aci%20europe%20airport%20industry%20connectivity%20report%202019.pdf>

² Frontier Economics, "The economic impact of air travel at Schiphol airport", January 2016

³ SEO Amsterdam Economics, "Benefits of O/D and transfer traffic at Schiphol", March 2019

Dutch passengers and the environment should be central

We believe that instead of favouring types of destinations and connectivity over others, policy proposals by the Dutch government should centre on the need of Dutch passengers and limiting the effects on the environment, both in terms of emissions as well as quality of life.

SEO research⁴ shows that although network carriers are likely to have more unique destinations, which has a positive impact on destinations served, the number of Dutch passengers which benefit from these flights is low. The average number of Dutch business passengers on transfer routes is relatively low, this contributes to a lower welfare contribution per flight as opposed to O/D flights with a focus on primary airports. Flights operated by easyJet even carry relatively more Dutch business passengers per flight than network carriers, adding a larger welfare contribution per flight than network carriers and other low-cost carriers⁵.

We are proud that over the last decades, we have offered many different people in the Netherlands the opportunity to travel via Schiphol. Flying was out of reach to many in society a few decades ago. Our presence at Schiphol Airport has positively enhanced competition and resulted in greater mobility for Dutch residents and businesses to visit friends, family, and business partners across the continent. We hope that the government recognizes the role of O/D flights in meeting the needs of Dutch residents and businesses, and acknowledges in the Aviation White Paper that Dutch society benefits from a variety of carriers and business models. We would welcome added emphasis in the Aviation White Paper on the needs of Dutch consumers and businesses and the benefits of competition.

Infrastructure

Decisions regarding investments in infrastructure at Dutch airports should reflect the support for a competitive market that centres on the needs of Dutch consumers. Investment programmes should ensure that airlines have access to infrastructure which supports efficiency e.g. enabling fast turnarounds and which recognises and accommodates the investments that airlines are making in new generation aircraft which are quieter and cleaner. Currently, investments are still too heavily focused on accommodating transfer traffic, while this passenger segment is in decline due to the increased range of medium size aircraft.

It is also important to start preparing infrastructure at airports for future developments, for example: electric taxiing and flying, increased use of sustainable fuels, and changes in aircraft designs. An open and tech-neutral approach should be taken by the government to ensure different types of innovations can prosper. It is important to maintain a high level of flexibility, so Schiphol and residents in the Schiphol area are able to benefit from the latest technologies available to airlines to reduce the impact of flying.

European framework

The Netherlands is part of the European framework which can be supportive in the pursuit of a safer, smarter, and more sustainable future for aviation. Finally establishing a Single European Sky (SES) will not only mean more efficient use of airspace, which lowers emissions, but also mean enhanced safety. The revision of EU slot regulations should strengthen the impartial distribution of slots and not open up to biased and market distorting practices. A revision of Regulation 261 should provide clarity on crucial passenger rights issues while enabling airlines to provide greater mobility across Europe in case of mass disruption events. And a common set of health and safety requirements for airline operations can provide clarity to European consumers, airports, and airlines, rather than a patchwork of national measures.

We look forward to the continuing dialogue with the Dutch government in an open and transparent process which takes account of the views of all stakeholders and delivers an outcome which is in the best interests of Dutch society.

easyJet
July 2020

⁴ SEO Amsterdam Economics, "Benefits of O/D and transfer traffic at Schiphol", March 2019

⁵ SEO Amsterdam Economics, "Benefits of O/D and transfer traffic at Schiphol", March 2019

Geachte minister

Namens Airflo B.V. wil ik u onze zienswijze aanbieden met betrekking tot de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050.

Airflo B.V maakt deel uit van de Dutch Flower Group is een Nederlands familie bedrijf. The Dutch Flower Group heeft meer dan 3.000 werknemers wereldwijd en heeft een jaarlijkse omzet van . Airflo B.V. is gespecialiseerd in het vervoer van bederfelijke waren en we richten ons voornamelijk op het vervoer van verse snijbloemen maar ook andere sierteelt producten en diverse groenten.

Maastricht Aachen Airport is van het grootste belang voor de ontwikkeling van de Nederlandse maar ook van de Internationale markten binnen onze industrie. Wij zien Maastricht Aachen Airport als kritieke schakel binnen onze logistiek processen. Maastricht Aachen Airport blinkt uit in snelheid van afhandeling en dat is van essentieel belang voor de producten waar wij mee werken.

De Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 presenteert de toekomst van de luchtvaartsector voor de komende decennia. Juist op dit moment wordt de luchtvaartsector extra hard getroffen door de Corona-crisis. Deze crisis laat binnen de luchtvaartsector duidelijker dan ooit zien wat het internationale en nationale belang is van de luchtvrachtsector zowel voor Corona-gerelateerde vracht, als ook voor het transport van niet-Corona vracht. Ondanks dat de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 vol staat met analyses en constatering, worden er bitter weinig keuzes gemaakt.

In deze zienswijze willen wij ons vooral richten op keuzes die volgens ons gemaakt moeten worden om het luchtvrachtverkeer op Maastricht Aachen Airport te ondersteunen en te stimuleren. Immers, naast Amsterdam Airport Schiphol is er slechts één andere luchthaven in Nederland die over de infrastructuur en afhandelingscapaciteit beschikt om full freighters te kunnen afhandelen. De Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 heeft een hoog "Randstad gehalte" waardoor er volgens ons te weinig aandacht is voor de belangrijke economische activiteiten op andere regionale luchthavens. Vooral Maastricht Aachen Airport, als 2^e vrachtluchthaven van Nederland, komt slechts sporadisch in de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 voor.

Luchtvracht is voor een groot deel van toegevoegde waarde voor de werkgelegenheid op Amsterdam Airport Schiphol en op Maastricht Aachen Airport. Daarnaast is het in het belang van BV Nederland dat er naast Amsterdam Airport Schiphol een 2^e luchthaven is waar luchtvracht wordt afgehandeld. In het licht hiervan is Maastricht Aachen Airport dan geen regionale luchthaven, maar een luchthaven van nationaal belang. De omslag van vracht op Maastricht Aachen Airport neemt de laatste jaren in hoog tempo toe. Daarmee ook de importantie voor Nederland en de regio Limburg in het bijzonder. Het is op zijn minst vreemd dat er in de Ontwerp Luchtvaartnota dan veel geschreven wordt over de importantie van luchtvracht op Amsterdam Airport Schiphol, en zo weinig over de importantie van de vracht op Maastricht Aachen Airport. In ditzelfde kader is het gebrek aan regie vanuit de overheid om te komen tot één samenwerkend luchthavensysteem binnen Nederland dan ook onbegrijpelijk. Immers, met de juiste sturing vanuit de overheid kunnen full freighters die om capaciteitsredenen niet op Amsterdam Airport Schiphol terecht kunnen, nog altijd gestimuleerd worden om gebruik te maken van de andere Nederlandse vrachtluchthaven.

Het gebruik van Maastricht Aachen Airport stimuleren is alleen mogelijk als de concurrentie parameters juist zijn ingesteld. Baanlengte, openingstijden, capaciteit en dergelijke zijn een must om op een volwassen manier vracht te kunnen afhandelen op deze luchthaven. Dat dit hand in hand gaat

met een verduurzaming van de luchthaven en de bezoekende vliegtuigen, en dat er volop ruimte moet zijn om nieuwe innovaties op het gebied van vrachtafhandeling te kunnen implementeren, moge duidelijk zijn. Het in balans brengen en houden van het level-playing field is key voor Maastricht Aachen Airport om de aansluiting bij andere grotere Europese luchtvrachthubs niet mis te lopen.

Maastricht Aachen is van grootbelang v

Tenslotte willen wij u erop attent maken dat de mogelijke introductie van een luchtvaarttaks voor full freighters, luchtvaartmaatschappijen, expediteurs en vrachtagenten de grens over jaagt.

Maastricht Aachen Airport ligt in een grensgebied waar ook grote vrachtluchthavens als Liège Bierse en Köln-Bonn gelegen zijn, die nu al beide beschikken over een gunstige positie in het level-playing field. Bij de introductie van genoemde luchtvaarttaks zal de concurrentiepositie van Maastricht Aachen Airport alleen maar verder achteruit hollen ten opzichte van genoemde andere luchthavens.

Kortom, wij vragen u om:

- A) Specifieker te benoemen dat Maastricht Aachen Airport een belangrijke nationale economische functie heeft als 2^e vrachtluchthaven;
- B) Maastricht Aachen Airport proactief onder te brengen binnen één Nederlands luchthavensysteem waarbij Maastricht Aachen Airport een preferente positie krijgt, naast Amsterdam Airport Schiphol, voor het afhandelen van full freighters;
- C) De operationele kaders van Maastricht Aachen Airport verder te verruimen door de baanverlenging naar 2.750 meter te faciliteren en de openingstijden zo ruim als mogelijk te houden. Hierdoor wordt de concurrentiepositie van Maastricht Aachen Airport binnen het level-playing field van luchthavens in de Nederlands-Duits-Belgische grensregio versterkt in plaats van afgezwakt;
- D) Maximale inspanning te leveren om de introductie van een luchtvaarttaks voor full freighters te voorkomen. Vooral voor luchthavens, zoals Maastricht Aachen Airport, gelegen in grensgebieden.

Alvast bedankt en met vriendelijke groet,

General Manager

T. +

M.



Ministerie van infrastructuur en Waterstaat

Mevrouw

Den Haag

Online ingediend via het Platform Participatie

DEN HAAG
BETREFT
BEHANDELD DOOR
REFERENTIE

9 juli 2020
zienswijze ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050

VNO-NCW WEST

Malietoren

Bezuidenhoutseweg 12
Postbus 93073
2509 AB Den Haag

T 070
www.vno-ncwwest.nl
info@vno-ncwwest.nl

Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om vanuit VNO-NCW West, de belangenbehartiger van ondernemers in Noord en- Zuid-Holland, een zienswijze in te dienen op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. VNO-NCW West is lid van de Omgevingsraad Schiphol en de CRO Luchthaven Rotterdam (RTHA)

Wij verwelkomen de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en daarin de erkenning van het belang van de luchtvaart voor de Nederlandse economie. Terecht noemt de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 dat de luchthaven Schiphol met een succesvolle home-carrier belangrijk is voor de economie en de aantrekkingskracht van Nederland als vestigingsplaats.

Connectiviteit

Optimale (internationale) bereikbaarheid biedt ondernemers kansen. In Noord- en Zuid Holland wordt de kwaliteit van het lijnennetwerk van Schiphol volop benut. Ondernemers in de logistiek, groothandel, Greenports, gastvrijheidseconomie en de zakelijke congresmarkt geven vorm aan de regionale economie én dragen daarmee in hoge mate bij aan de nationale economie. Daarnaast bieden deze bedrijven inwoners veel werkgelegenheid op alle opleidingsniveaus.

Het kabinet wil zoveel mogelijk voorrang geven aan luchtvaart met de grootst mogelijk waarde voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. VNO-NCW West hecht zeer aan de ingezette koers om de kwaliteit van het netwerk op Schiphol te behouden en perspectief te bieden.

Voor regionale luchthavens van nationaal belang, zoals Rotterdam The Hague Airport, geldt, zoals door het kabinet op wordt aangestuurd, dat zij vluchten moeten kunnen blijven faciliteren die van toegevoegde waarde zijn voor de regionale economie en de behoefte van de reizigers in de betreffende regio's. VNO-NCW West steunt deze lijn, maar vindt dat het Rijk hier ook regie op moet voeren om een optimaal systeem van luchthaveninfrastructuur met bijbehorende randvoorwaarden te

realiseren. Wij bepleiten een landelijk uniform systeem voor het meten en berekenen van geluid dat niet onderhevig is aan afzonderlijke interpretaties.

Nachtvluchten

Gebruik van de nacht is noodzakelijk en zeer belangrijk voor een goed hub-netwerk op Schiphol, want het intercontinentale netwerk deels is gebaseerd op het gebruik van delen van de nacht. De geografische ligging van Schiphol betekent dat vooral vluchten van intercontinentale routes in de late nacht en vroege ochtend aankomen om vervolgens aansluitingen te bieden op de eerste golf van Europese en andere intercontinentale vertrekken vanaf Schiphol. Bovendien is de nacht het moment waarop een aanzienlijk deel van de vrachtluchten wordt uitgevoerd.

Veel van de genoemde sectoren maken gebruik van de vrachtfunctie in de zgn. belly van de vliegtuigen. Ondernemers hebben er de operatie van hun bedrijf op af gestemd. Afkalving van de bereikbaarheid aan de randen van de dag en nacht vinden wij onverstandig en voor de continuïteit van sterke sectoren ongewenst.

Landzijdige bereikbaarheid

Tegelijkertijd verwelkomen wij investeringen in hoge snelheidstreinen naar bestemmingen binnen Europa. Die worden ons inziens ondersteund met betere bereikbaarheid van de twee luchthavens door investeringen in het openbaar vervoer. Doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp speelt de benodigde capaciteit vrij voor landelijk en internationaal treinverkeer en verstevigt Schiphol als multimodaal knooppunt. De bereikbaarheid van Rotterdam The Hague Airport met het Openbaar Vervoer verbetert de regionale bereikbaarheid en verdient meer aandacht.

Innovatie

Wij zien kansen voor (MKB) ondernemers in de regio van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) in het innovatieprogramma Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA). Dit programma richt zich met diverse partners op het bevorderen en realiseren van innovaties in duurzaamheid, veiligheid en efficiëntie van de luchtvaart, en kwaliteit van leven rond de luchthaven.

Dit programma heeft als primaire doel een bijdrage te leveren aan innovaties voor de Nederlandse luchtvaartsector die gericht zijn op een positieve en duurzame impact. RHIA wil zich daarbij ontwikkelen als een brede proeftuin voor schaalbare innovaties, als een voorbeeld dienen voor andere (regionale) luchthavens en een grotere sociaal- economische meerwaarde van de luchthaven op de regio genereren.

Innovaties in woningbouw

Het Rijk zet in op een optimale afstemming van de vliegoperatie in de lucht en woningbouw op de grond. Waar de geluidsbelasting te hoog is, zoals onder de vliegroutes, wordt niet gebouwd. Graag refereren wij aan de eerder genomen besluiten op 1/04/2016. Voor de gebieden buiten de routes waar de geluidsbelasting lager is, worden de mogelijkheden verruimd door geluidsadaptief te bouwen. Zo wordt luchtvaart en woningbouw beter met elkaar in balans gebracht.

Bestuur en governance

Wij hechten aan de CRO en ORS als vorm van omgevingsparticipatie. Een platform waar niet alleen de lasten van de luchtvaart voor de omgeving besproken kunnen worden maar ook de lusten. Werkgelegenheid is een economisch én maatschappelijk belang.

Bij de verdere vormgeving en professionalisering van de omgevingsparticipatie is het van belang om onderscheid te maken tussen vraagstukken op nationaal en regionaal niveau. Onze ervaring in de beide gremia leert dat afbakening van de taken essentieel is evenals het laten van de verantwoordelijkheden daar waar die horen. Regionale inbedding en regionaal draagvlak zijn van groot belang, maar daar waar het Rijk het bevoegd gezag is hoort ook een kaderstellende rol door de Rijksoverheid.

Omdat over bestuur en governance voor de CROs en de ORS nog nader gesproken wordt geven wij graag de volgende punten voor succesvolle participatie mee.

- De individuele verantwoordelijkheden van de deelnemende vertegenwoordigingen zijn aan het begin in het participatieproces helder voor alle partijen.
- Afspraken/beleid op Rijksniveau zijn helder, duidelijk en transparant vastgelegd, ter voorkoming van verschillende interpretaties tijdens het participatieproces.
- Er is sprake van een gebalanceerde agenda. Onderwerpen die lasten én lusten bespreekbaar maken krijgen er ruimte.
- Met inachtneming van de verschillende rollen en wettelijke taken van de partijen zijn er verschillende vormen van participatie mogelijk. De maatschappelijke consultatie heeft diverse positieve ervaringen opgeleverd zoals: huiskamergesprekken, expert/kennis sessies, provinciale tafelgesprekken. Ook de landelijke grote klankborddagen leveren relevante gesprekken op voor voor-en tegenstanders van luchtvaart. Elkaars standpunten horen en bespreken blijft zeer relevant.
- De CRO en ORS kenmerken zich o.i. met taken van Informeren, kennisdelen, ophalen en bespreken. Deze vorm van omgevingsparticipatie kent geen adviesfunctie.

Het spreekt voor zich dat VNO-NCW West zich de komende jaren zal inzetten ondernemers te verbinden in de dialoog met de omgeving van de luchthavens. Om te beginnen bij het proces om te komen tot een Luchthavenbesluit RTHA en de evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol.

VNO-NCW West

directeur

manager public affairs



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Helmond, 7 juli 2020

Onderwerp: Zienswijze op Ontwerp-Luchthavennota 2020-

Zaaknummer: 50264898

Uw kenmerk: 63851633

Telefoon.: 14 0492

Uw brief d.d.: 18 mei 2020

Geachte meneer of mevrouw ,

In onze brief van april 2019 hebben we onze zienswijze (registratienummer 63851633) gegeven op de Nota Reikwijdte en Diepgang (NRWD) voor de Luchtvaartnota. Op 15 mei 2020 is de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 verschenen. We hebben daar met belangstelling kennis van genomen en willen graag van de gelegenheid gebruik maken om onze zienswijze te geven op de Ontwerp-Luchtvaartnota.

Deze zienswijze is tot stand gekomen in afstemming met onze regionale partners. De naar voren gebrachte punten komen overeen met de zienswijze die de gemeente Eindhoven namens meerdere regionale gemeenten indient. Als gemeente Helmond voegen wij hier aan toe onze zorgen over (cumulatie van) geluid en hinder, mede door reactivering van militaire vliegbasis de Peel. Onze zorgen hierover zijn dermate groot dat we in onze zienswijze extra nadruk willen leggen en deze vooraf kort samenvatten:

Wij maken ons ernstige zorgen over de cumulatie van geluid en hinder van de omliggende vliegvelden (Eindhoven, de Peel en Volkel). Met name de reactivering van luchtbasis de Peel baart speelt hierin mee. Deze zorgen worden versterkt doordat militaire luchthavens geen onderdeel uit maken van de voorliggende ontwerp-luchthavennota. Wij vragen u om de afwegingen van (geluid en hinder van) civiele en militaire luchthavens integraal te bezien.

Luchtvaart in Balans

De ontwerp-Luchtvaartnota volgt een nieuwe koers naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. In deze koers staan drie primaire belangen voorop:

- Economisch en maatschappelijk belang
- Hinder en overlast
- Ruimtebehoefte i.r.t. andere ruimtevragers

Hiervoor zoekt het Rijk een nieuwe balans: slim en duurzaam, met veiligheid op 1. Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Binnen deze kaders kan de luchtvaart zich blijven ontwikkelen. Daarvoor zijn heldere afspraken, duidelijke regels en strikte handhaving noodzakelijk. Van ongeclausuleerde groei kan niet langer sprake zijn. Overleg met belanghebbenden is essentieel om vervolgens, na weging van de inbreng, nieuw beleid vast te stellen. Deze uitgangspunten sluiten aan bij het advies uit 2019 van I 'Opnieuw verbonden' over de toekomst van Eindhoven Airport.

Helaas moeten we ook concluderen dat deze ontwerpnota veel minder ver concreet is dan het advies van . Waar hij spreekt over 30% minder hinder in 2030, daar wordt de hinderbeperking in deze ontwerpnota niet gekwantificeerd. Dit terwijl de verwachte groei van de luchtvaartsector wel in percentages wordt uitgedrukt. Zo lijkt het erop dat een beperking van de hinder geen voorwaarde is voor verder groei voor de luchtvaartsector. Hierdoor wekt deze nota, wellicht ten onrechte, de indruk dat groei van de sector



ook de komende jaren belangrijker blijft dan hinderbeperking. We hopen dat de definitieve versie op dit punt meer in balans zal zijn.

Overigens verbaast het ons ook dat in de MER het scenario van krimp van de luchtvaartsector niet verder is uitgewerkt. Dit terwijl de commissie Mer heeft geadviseerd om de discussie te voeren aan de hand van drie alternatieven: groei, stagnatie en krimp. Zonder dat wij hier pleiten voor een krimp van de luchtvaartsector, waren de afwegingen in deze ontwerpnota misschien beter in balans geweest als het krimpscenario wel verder was uitgewerkt.

Integrale gezondheidsafweging

We hebben echter ook zorgen over de wijze waarop een en ander tot nu toe is uitgewerkt. Veel elementen die genoemd worden in de ontwerp Luchtvaartnota vragen verdere uitwerking en zijn daardoor nog weinig concreet.

In de Plan MER zijn verschillende scenario's uitgewerkt, om daarmee noodzakelijke informatie op tafel te brengen voor de te maken publieke belangafweging. Daartoe zijn vier belangen geduid (zie <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/luchtvaartnota/>). De uitwerking daarvan in de Plan MER wordt voor zover wij kunnen zien onvoldoende inzichtelijk gemaakt c.q. voor weging beschikbaar gesteld.

Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Luchtvaartnota te weinig kaders om op een volwaardige wijze alle relevante belangen af te wegen. In het PlanMER is op hoofdlijnen aangegeven wat de effecten van de Voorkeursstrategie zijn.

Wij vragen ons af of de genoemde indicatoren en specificaties van het toetsingskader voldoende basis bieden voor een monitoringsprogramma waarmee je kunt bijsturen. Met name bij de aspecten gezondheid, veiligheid, klimaat, natuur en landschap zijn de criteria die worden gehanteerd onvoldoende uitgewerkt. Hierdoor is het niet goed mogelijk om te bepalen of er wordt voldaan aan gestelde doelen en of de milieueffecten van het Voorkeursstrategie groter of kleiner zijn dan verwacht.

Daarnaast zien wij het als een gemiste kans om de luchtvaartregelgeving, voor zover dit betrekking heeft op het gebruik van het luchtruim boven Nederland met impact op de grond, niet in de Omgevingswet op te nemen. De Omgevingswet beoogt immers een integrale afweging van alle belangen. Dat de luchtvaartregeling niet daarin is opgegaan, verhoogt het risico op een sectorale belangenafweging.

Toekomstvisie militaire en commerciële vliegvelden en integrale beoordeling noodzakelijk

Duurzame luchtvaartsector

Als het gaat om een integrale afweging is het wat ons betreft ook een groot gemis dat militaire luchtvaart in deze luchtvaartnota maar zeer beperkt aan bod komt. Wat ons betreft zijn de vraagstukken en de problematiek rondom militaire luchthavens vergelijkbaar met die van civiele luchthavens.

In deze ontwerp luchtvaartnota zijn de militaire luchthavens, waaronder vliegbasis De Peel en Volkel, niet meegenomen. In de luchtvaartnota wordt echter wel aangegeven dat, bij conflicterende belangen, de militaire vluchten als belangrijkste prioriteit wordt meegewogen. Wij vragen u de afwegingen met betrekking tot het toekennen van commerciële en militaire vluchten integraal te bezien. Hierbij hebben wij grote zorgen over de cumulatie van geluid en hinder van de verschillende omliggende luchthavens.

Wij willen u hierbij met name wijzen op onze ingediende zienswijze tegen het concept van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau reactivering militaire luchthaven De Peel d.d. 11 september 2019. Hierin hebben wij aangegeven ons ernstige zorgen te maken over de reactivering van vliegbasis De Peel. Deze vliegbasis is al jaren niet meer voor straaljagers in gebruik. Het reactiveren van deze vliegbasis De Peel zal zeker zorgdragen voor meer geluidsoverlast en overlast voor de Natura 2000 gebieden dan op dit moment door deze "slappende" vliegbasis wordt veroorzaakt.

In de luchtvaartnota is duidelijk aangegeven dat luchthavens de geluidsoverlast verder moeten verminderen. Een integrale toetsing en beoordeling van militaire en commerciële vluchten dient dan ook



meegewogen te worden. Ons inziens is een reactivering van vliegbasis De Peel in tegenspraak met het gestelde doel van de luchtvaartnota. Wij zijn ook van mening dat de militaire vluchten in eerste instantie binnen de reeds in gebruik zijnde vliegvelden dienen te worden opgelost.

Integrale afweging rondom bereikbaarheid

Ten aanzien van normering en gezondheid is onvoldoende duidelijk hoe dat gaat gebeuren. Het beschermen van gezondheid is veel breder dan het tegengaan van hinder(beleving).

Naast het beschermen van het klimaat is ook het beschermen van de al lange tijd te hoog belaste kwetsbare natuur van belang. Hiervoor verzoeken wij u de volgende nodige inzichten beschikbaar te maken voor de te treffen belangenafweging:

Luchtvaart is geen doel op zich. Het is één van de alternatieven naast HOV en autobereikbaarheid. Welke impact heeft het op alle relevante emissies als de vluchten tot 750 km worden vervangen door HOV/spoor? En hoeveel ruimte ontstaat daardoor voor de luchthavens voor nieuwe luchtvaartverbindingen?

Verder is het noodzakelijk om inzicht te hebben in het effect van het uitschakelen van categorie C en B toestellen en de snelheid waarmee dit te realiseren is.

Als het gaat om in te schatten emissies dienen luchtvaart en landzijdige bereikbaarheid onlosmakelijk aan elkaar gekoppeld te worden uitgewerkt. Milieuemissies van luchtvaart en daaraan verbonden landzijdige bereikbaarheid zijn van invloed op de bestaande cumulatieve achtergrondniveaus rondom de luchthavens.

Aanvullend is informatie nodig over de impact van de scenario's luchtvaart (groei; lucht- en landzijdig) op de bestaande regionale achtergrondconcentraties van geluid en luchtkwaliteit (t.v. SO₂, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, ultrafijnstof PM_{<1}, roet). Dit geldt dan voor de maximale inzet van bio-kerosine (en op welke termijn dat kan worden bereikt) en voor varianten waaronder het gebruik van ontzwavelde kerosine.

Volwaardige duiding en weging van gezondheidseffecten

Gezien het voorgaande, stellen wij de volgende zaken in de luchtvaartnota mee te nemen:

Wij pleiten ervoor gezondheidseffecten van de luchtvaart cumulatief te duiden en te wegen met de Milieu-Gezondheid Risico-indicator. In de ontwerp Luchtvaartnota/PlanMER wordt daar geen uitsluitend over gegeven. Daar wordt slechts vermeld dat luchtkwaliteit en geluidbelasting onderwerpen zijn die ten aanzien van gezondheid zullen worden uitgewerkt.

De MGR kaart is voor heel Nederland als relevant inzicht voor de Omgevingswet ontsloten in de Atlas leefomgeving (onder Kaarten/Gezondheid/MGR). Het MGR instrument is naast een monitoringsinstrument, ook inzetbaar als scenario-onderzoeksinstrument. Het is zeer wel mogelijk de MGR impact van planscenario's luchtvaartontwikkeling door te rekenen.

Er loopt al enkele jaren onderzoek door het RIVM naar langdurige (gezondheids)effecten van (ultra)fijnstof bij Schiphol op de woonomgeving. De resultaten van dat onderzoek worden in 2021 verwacht (zie <https://www.rivm.nl/nieuws/ultrafijn-stof-rondom-schiphol-heeft-effect-op-gezondheid>). Het maken van keuzes over de ontwikkeling van luchtvaart voordat die inzichten bekend zijn en zijn doorgerekend in de PlanMER, doet geen recht aan een van de vier genoemde hoekstenen voor het maatschappelijke debat: Normeren: strenge normen ten aanzien van klimaat en gezondheid vormen het uitgangspunt. Onduidelijk is welke normen gehanteerd gaan worden, en of (ultra)fijnstof daar onderdeel van uitmaakt.

Het RIVM heeft op 5 juni 2020 een rapportage gepubliceerd over de impact van geluid op gezondheid naar aanleiding van de motie Schonis (zie <file:///C:/Temp/Downloads/rivm-rapport-motie-schonis-en-de-who-richtlijnen-voor-omgevingsgeluid-2018.pdf>). Het RIVM constateert dat een miljoen Nederlanders geluidsoverlast hebben door auto's, treinen, vliegtuigen en windmolens, en dat leidt tot ernstige gezondheidsklachten zoals slaapverstoring en hartklachten. Het RIVM doet dan ook aanbevelingen om de geluidbelasting naar beneden te brengen. Dat gaat niet alleen om het reduceren van hinder(beleving), maar ook om het terugdringen van de gezondheidslast (hart en vaatziekten). Wij verzoeken deze impact ook mee te nemen in de luchtvaartnota Kaartbeelden over de (cumulatieve) impact van luchtvaartverkeer ten aanzien van bijdragen aan regionale achtergrondconcentraties en geluidbelasting op maaiveldniveau.



Bescherming van kwetsbare natuur

Bij de ontwikkeling van de luchtvaart dient per luchthaven rekening te worden gehouden met de ligging daarvan in de verschillende regio's. De omgeving van luchthaven Eindhoven wordt gekenmerkt door een relatief grote stikstofbelasting. Dit komt mede door het sterk toegenomen vliegverkeer in de afgelopen 10 jaar (van 17.000 vluchten in 2010 naar 41.500 vluchten in 2019). Welke impact heeft dit op de aanwezige Natura 2000 gebieden? Ons inziens is onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de bijdrage is van mogelijke ontwikkeling van vliegverkeer op luchthaven Eindhoven, alsmede vliegbasis Volkel en de Peel op de regionale achtergrondconcentraties en de impact hiervan op de kwetsbare natuur.

Weging van alle belangen in de MKBA

Onvoldoende inzichtelijk is of, en hoe, in de MKBA de belangen en eventueel consequenties van maatregelen voor gezondheid en natuurbescherming worden meegewogen. Met de adviezen van Remkes over stikstof is duidelijk geworden dat "niet alles kan" en dat stikstofemissies van de ene ontwikkeling een belemmering kunnen vormen voor andere gewenste ontwikkelingen. Het is ons inziens van belang om deze genoemde belangen mee te wegen.

Transparantie in verwerking van Ingebrachte zienswijzen

In eerdere Plan MER studies is het gebruikelijk geweest inzichtelijk te maken welke partijen welke zienswijzen hebben ingediend, inclusief een motivatie over waarom hieraan in de uitwerking wel of niet invulling aan is gegeven. Dat vinden wij in het huidige proces een inhoudelijk gemis. Tevens draagt dat niet bij aan de transparantie van het participatieproces. Uit de nu beschikbaar gestelde stukken kunnen wij niet opmaken hoe onze zienswijze is verwerkt. Wij verzoeken u dat alsnog inzichtelijk te maken.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Helmond,



Fokker Technologies Holding B.V. (hierna "GKN Fokker") **verwelkomt de** luchtvaartnota van het kabinet, **omarmt de vier doelen**¹ daarin gesteld en levert een proactieve bijdrage aan de uitdagingen waar we als maatschappij en als luchtvaartindustrie in Nederland voor staan. GKN Fokker is een actieve deelnemer aan de Duurzame Luchtvaarttafel en ziet met name op het gebied van **duurzaamheid** kansen voor Nederland en het Nederlandse luchtvaartcluster om een bijdrage daaraan te leveren. De uitdagingen van de luchtvaart zijn mondiaal, maar Nederland ambieert koploper te zijn in het leveren van oplossingen.²

Gezien de ambities en noodzaak van het behalen van de klimaatdoelstellingen, is versnelling van de verduurzaming van de luchtvaart van fundamenteel belang.

Daarbij merken we op dat de luchtvaartnota een sterke focus op de **operators en luchthavens** kent, waarbij de rol van het **luchtvaartcluster**, bestaande uit de maakindustrie, MRO, kennisinstellingen, MKB en start-ups, slechts ten dele wordt erkend. In de ogen van GKN Fokker is voor de verduurzaming van de luchtvaart niet één enkele oplossing, maar is een portfolio van ontwikkelingen nodig om de luchtvaart in 2050 klimaatneutraal te maken. Zonder de verduurzaming in de maak- en onderhoudssector gaan de doelen gesteld door het kabinet alleen op beperkt (operationeel) niveau gehaald worden.

GKN Fokker deelt de visie van het kabinet dat **innovatie de sleutel is naar succes**³. Het werken aan schonere, stillere en efficiëntere vliegtuigen vanuit het **productieproces** en deze kennis en kunde in Nederland stimuleren door middel van beleid en financiële instrumentaria, leidt tot een mes dat aan twee kanten snijdt: het draagt bij aan de doelen gesteld in de luchtvaartnota (en de klimaatdoelen⁴) zonder de bereikbaarheid en hubfunctie van Schiphol en daarmee de rol voor de Nederlandse economie op het spel te zetten. Tevens garandeert het langdurig hoogwaardige werkgelegenheid in Nederland. Daarbij ziet het kabinet helder dat de maakindustrie en de kennisinstellingen de grote transitie mogelijk dienen te maken⁵.

GKN Fokker verwelkomt daarom de erkenning van het kabinet dat nieuwe ontwikkelingen en innovaties in de luchtvaart worden gekenmerkt door een lange ontwikkelduur, een lange terugverdientijd en grote onzekerheid over de uiteindelijke toepassing van deze technologieën⁷. Wat echter ontbreekt, is een duidelijk perspectief over welke rol het kabinet daar zelf in wil spelen. Het is in het beeld van GKN Fokker een gemiste kans om **de vliegbelasting** hiervoor niet in te zetten om op deze manier daadwerkelijk een

¹ Veilig, Verbonden, Leefbaar en Duurzaam.

² Pagina's 7, 68 en 87.

³ Pagina 12.

⁴ Pagina 62.

⁵ Pagina 32.

⁶ Pagina 67

⁷ Pagina 67



bijdrage te kunnen leveren aan de verduurzaming. Afhankelijk van de potentiële omvang van de vliegbelasting, zou een gespecialiseerd fonds voor duurzame luchtvaart zelfvoorzienend kunnen zijn.

Het kabinet geeft aan te kiezen voor een **adaptieve aanpak** van lange termijn doelen door middel van afspraken voor een aantal jaren vooruit.⁸ GKN Fokker wijst er wel op dat voor het ontwikkelen van dusdanig disruptieve en dus risicovolle projecten als elektrisch-hybride vliegen en vliegen op alternatieve brandstoffen, zoals waterstof, wel ook steun en perspectief op de **lange(re) termijn** nodig is voor de overheid om te garanderen dat projecten door kunnen gaan. De instrumenten en de regels die hiervoor in het leven geroepen worden, dienen dus wel een mate van voorspelbaarheid en continuïteit op de langere termijn bevatten om bedrijven in staat te stellen baanbrekend en disruptief op deze projecten in te zetten.

GKN Fokker draagt actief bij aan een toekomst waarin de luchtvaartindustrie klimaatneutraal wordt. De programma's hebben tot doel innovaties te verwezenlijken die bijdragen aan duurzamere en schonere vliegtuigen. GKN Fokker is deelnemer aan belangrijke platformen ter verduurzaming van de luchtvaart. Daartoe voorziet het in een plan – samen met clusterpartijen zoals TU Delft en NLR - om meer in te zetten op innovaties die deze versnelling moeten bewerkstelligen. Het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen is hier een belangrijk onderdeel van. Binnen dit onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma zet GKN Fokker primair in op de twee technologiepijlers:

1. HIGH VOLTAGE AND POWER ELECTRIC WIRING AND SYSTEMS

Al naar gelang vliegtuigen geheel of hybride elektrisch worden, zal meer elektrisch vermogen nodig zijn. Dit geldt zowel voor propulsie als voor andere essentiële functies. Dit vermogen dient efficiënt te worden opgewekt en geregeld en getransporteerd te worden in de juiste systemen.

2. LICHTGEWICHTCONSTRUCTIES

Het ontwerpen en produceren van lichtgewicht constructies van structurele en niet-structurele componenten door ontwikkeling van innovatieve materialen, zoals thermoplasten en vezelversterkte metaal laminaten en integratie van systemen en structuur.

⁸ Pagina 11.



WAT VRAGEN WIJ CONCREET

Om dergelijke disruptieve technologieën te kunnen verwezenlijken, vraagt het luchtvaartcluster (en GKN Fokker als onderdeel hiervan) aan de overheid om een strategische en gelijkwaardige partner te zijn en **samen** te investeren in een nationaal onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma, zoals ook recentelijk in de ons omringende landen aangekondigd is en dat ook invulling geeft aan de wens van de EU daartoe.

Voor onderzoek en ontwikkeling waarin alle partners samen investeren in duurzame luchtvaart, vragen wij 30 miljoen euro per jaar oplopend tot 50 miljoen euro per jaar voor een programma dat loopt tot 2029.

Door het aangaan van een dergelijk partnerschap kan GKN Fokker, als vaandeldrager van de Nederlandse **onderhouds- en maakindustrie**, blijven inzetten op het behouden van **regionale specialisaties** zoals erkend worden in de luchtvaartnota.⁹ GKN Fokker draagt in belangrijke mate bij aan de jaaromzet van de maak- en onderhoudsindustrie door onder andere werk aan de F-35. De werkgelegenheid die uit de F35 en andere projecten gegenereerd wordt, kan GKN Fokker wegzetten in specialisatiecentra in Hoogeveen, Helmond, Hoogerheide en Papendrecht. Voor onderhoud is dit gelokaliseerd in Woensdrecht en Schiphol. Door de onderdelen over verschillende delen van Nederland te verspreiden, genereert GKN Fokker regionale waardeketens met MKB.

Met de Nederlandse overheid als partner en deelnemer kunnen GKN Fokker en het luchtvaartcluster een cruciale rol spelen bij het versnellen van de verduurzaming van de luchtvaart.

Bijlage: Infographic Luchtvaartcluster, volgt na officiële aanbieding

⁹ Subhoofdstuk 3.3.1, pagina 32.



BIJLAGE

Infographic Luchtvaartcluster, volgt na officiële aanbieding



Zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

De bewonersdelegatie in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) verbindt en vertegenwoordigt meer dan honderd bewonersorganisaties in de regio rond Schiphol. Wij zijn teleurgesteld in de Ontwerp-Luchtvaartnota omdat het geen antwoord geeft op de grote bestaande problemen en uitdagingen voor de toekomst. Schiphol heeft het leefmilieu in de wijde omgeving aantoonbaar aangetast, geluidhinder en uitstoot van toxische stoffen leiden tot niet te accepteren gezondheidsrisico's en de veiligheidsrisico's voor omwonenden zijn tienmaal hoger dan toegestaan voor andere bedrijfsactiviteiten. In de maatschappij nemen de zorgen over klimaatverandering en het aandeel van de luchtvaart daarin alleen maar toe. Het draagvlak voor Schiphol neemt steeds verder af.

De Luchtvaartnota ambieert een nieuwe koers in te zetten die verbetering voor bewoners zou betekenen. Luchtvaart zou voortaan alleen mogen groeien binnen randvoorwaarden van veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Maar duidelijkheid over die randvoorwaarden ontbreekt in de nota. De ambities met betrekking tot duurzaamheid zijn gering. Hierover zijn inmiddels zienswijzen ingediend door een groot aantal partijen. Wij gaan in deze zienswijze verder in op de randvoorwaarden met betrekking tot veiligheid en leefbaarheid die niet adequaat zijn uitgewerkt in de Luchtvaartnota.

Leefbaarheid

Het is onbegrijpelijk dat de nota al vooruitloopt op nieuwe groei terwijl de bestaande omvang voor de corona crisis nog niet verdiend is wat betreft hinderbeperking. Het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) heeft aantoonbaar gefaald waardoor het aantal gehinderden sinds het Aldersakkoord is gestegen in plaats van gedaald. Het door Schiphol gepresenteerde hinderbeperkingsplan haalt de achterstand aan afgesproken nog niet geleverde hinderbeperking ook niet in.

Dat een door de sector gewenste toename van het aantal vluchten naar 680.000 op Schiphol samen kan gaan met een vermindering van de hinderbeleving zoals de Luchtvaartnota veronderstelt is volstrekt ongeloofwaardig. Verminderen van de hinderbeleving is eerder in de kabinetsbrief van 5 juli 2019 toegezegd als harde voorwaarde voor eventuele groei. In de PlanMer wordt gesteld dat vliegtuigen 1% per jaar stiller worden. Het ministerie kent echter ook de conclusies van de oud-voorzitter van de ORS zoals: vliegtuigen mogen dan gemiddeld wat stiller worden maar dat is niet wat bewoners ervaren, zij ervaren vooral dat het aantal vliegbewegingen toeneemt en het aantal rustmomenten afneemt.

Rustperioden is de primaire uitkomstmaat die gehanteerd dient te worden in deze discussie. Bij een groei naar 540.000 en 680.000 vluchten neemt het ontbreken van rustperioden onaanvaardbaar toe. In de PlanMer wordt het aspect van rustperioden benoemd, met de redenering dat dit er op vooruit zou gaan door minder nachtvluchten. Dit is een drogredenering omdat in de nacht een enkele vlucht al bewoners uit hun slaap haalt. Een vermindering van het aantal vluchten is daarom voor de nacht geen oplossing; alleen een volledige nachtsluiting van 23:00 tot 07:00 is een adequate rustperiode waarbij er eveneens meer rustperioden overdag noodzakelijk zijn vanwege de zware overlast gedurende deze uren. De Luchtvaartnota beperkt zich echter tot de aankondiging van een onderzoek naar de mogelijkheid van vermindering van het aantal vluchten in de nacht. Bij het hanteren van de juiste uitkomstmaat (niet-verstoorde slaap) staat de uitkomst van dit onderzoek vast en is daarmee een verspilling van middelen, zeker gezien de hoeveelheid wetenschappelijke literatuur over dit onderwerp.

Inmiddels blijkt uit de voorwaarden bij het KLM steunpakket dat het kabinet streeft naar een vermindering van 7.000 nachtvluchten (waarvan de eerste 3.000 een oude niet nagekomen afspraak betreft). Echter zelfs bij een volledige nachtsluiting (waar de luchtvaartnota niet vanuit gaat) kan niet gesteld worden dat de rustperioden verbeteren. Immers de rustperioden gedurende de dag verslechteren en dan met name bij de secundaire banen die veel van de groei overdag opvangen en nauwelijks nachtvluchten kennen. De nu al onhoudbare situatie wordt niet verbeterd maar juist verslechterd en het voorkeursscenario in de luchtvaartnota is daarmee volstrekt onacceptabel voor bewoners.

Veiligheid

Wat veiligheid betreft bevat de nota veel procedurele informatie, de belangrijkste vraag wordt echter niet beantwoord. Hoe gaat Schiphol tegemoet komen aan het alarmerende rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). De Raad heeft aangegeven dat de nu geplande maatregelen niet afdoende zijn om de huidige veiligheidsrisico's te verminderen. Zo zijn er geen plannen om de complexiteit van het banenstelsel te verminderen, waarmee de genoemde groei naar 540.000 vluchten in het voorkeursscenario niet mogelijk is vanuit het oogpunt van veiligheid.

Een eventuele parallelle Kaagbaan blijkt uit een toegevoegd rapport alleen maar het probleem met het banenstelsel te vergroten door toenemend convergerend baangebruik. De OvV heeft niet voor niets een fundamentele discussie geadviseerd over de mogelijkheden en onmogelijkheden van verdere groei op Schiphol. De minister heeft aangegeven dat deze discussie onderdeel zou zijn van de Luchtvaartnota. De nota beperkt zich echter tot een opmerking in een bijlage dat de gewenste en benodigde veiligheidsmaatregelen een leemte in kennis betreffen.

Ook het groepsrisico (veiligheid van omwonenden) is onvoldoende onderzocht. Vanwege de onzekerheden is uitgegaan van een kwalitatieve beoordeling op basis van de gegevens over bebouwing uit 2018. Het probleem met het groepsrisico is echter zoals door de OvV aangegeven dat de bebouwing toeneemt en dat de beheersing door ruimtelijke ordening faalt. Ook is niet beoordeeld dat eventuele groei van het luchtverkeer met name wordt afgewikkeld op de secundaire banen waaronder veel mensen wonen. Het is daarom volstrekt onduidelijk of het voorkeursscenario acceptabel zal zijn vanuit een oogpunt van veiligheid van omwonenden.

Luchtvaartnota uit balans

De Luchtvaartnota stelt opnieuw een balans te vinden tussen de publieke waarden veiligheid, verbinding, leefbaarheid en duurzaamheid. Een heldere afweging ontbreekt. In de PlanMer is een voorkeursscenario opgenomen waarin de mogelijkheid van groei wordt verondersteld. Deze veronderstelling mist echter iedere onderbouwing doordat de randvoorwaarden niet adequaat zijn benoemd. De noodzaak en wenselijkheid van groei zijn ook niet onderbouwd. Het is een gemiste kans dat in de Luchtvaartnota geen analyse is gedaan van welke luchtvaart nodig is voor het beschreven publieke belang verbinding.

Hoe zo'n onderzoek er alsnog kan uitzien bij de uitwerking van de Luchtvaartnota treft u aan in ons eerdere verzoek. Uit onderzoek van WTL blijkt dat voor het publieke belang verbinding uiteindelijk in 2050 hooguit 400.000 vluchten nodig zijn. Dit maakt het mogelijk om heel geleidelijk aan het aantal vluchten weer op te bouwen na Corona met mogelijkheden tot daadwerkelijke hinderbeperking. Beperking van het aantal vluchten is niet alleen noodzakelijk om de leefbaarheid en veiligheid van bewoners daadwerkelijk te verbeteren maar ook vanwege de 'verdringingseffecten' van Schiphol. Dit betreft verdringing op de arbeidsmarkt (er zijn zelfs gedurende de corona crisis nog tekorten in sectoren als ICT, onderwijs en gezondheidszorg) en verdringing op ruimtelijk gebied.

Een groot gebied in de Randstad met miljoenen bewoners voldoet niet aan de norm voor vliegtuiggeluid zoals gesteld door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Uit de nieuwste inzichten met betrekking tot de cumulatieve geluidseffecten in het kader van de omgevingswet blijkt dat woningbouw niet is toegestaan in een groot gebied in de Randstad. Een andere berekeningswijze of vrijstellingen met betrekking tot de cumulatieve geluidsbelasting zijn uiteraard geen oplossing voor bestaande en nieuwe omwonenden. Alleen het verminderen van het aantal vluchten helpt.

De conclusie kan niet anders zijn dat de Luchtvaartnota niet de balans heeft gevonden tussen de genoemde vier publieke belangen veiligheid, verbinding, leefbaarheid en duurzaamheid. Een maatschappelijke kosten en baten analyse ontbreekt in de nota. Aangezien eventuele verdere groei op Schiphol alleen maar leidt tot onnodig overstapverkeer en ongewenst massa toerisme geeft het voorkeursscenario met voortzetting van de door de sector gewenste groei op Schiphol een slechter maatschappelijk resultaat dan een gecontroleerde heropbouw na corona met een plafond van 400.000 vluchten in 2050.

Ontbrekend draagvlak

Bij de onzekerheden wordt genoemd dat er weinig draagvlak voor het verdelen van vluchten over regionale luchthavens als overloopfunctie voor Schiphol waardoor dit principe mogelijk niet haalbaar is. Over het draagvlak bij Schiphol wordt niets genoemd. Dit is opmerkelijk. Een eerder plan voor groei naar 525.000 had geen draagvlak onder bewoners en bestuurders in de Schipholregio (meerderheidsadvies van de ORS januari 2019). Deze Luchtvaartnota biedt geen enkel aanknopingspunt om te veronderstellen dat er voor een groei naar 540.000 en daarna naar 680.000 vluchten nu wel draagvlak zou zijn. Een verantwoorde uitvoering van de woningbouwopgave staat eveneens geen groei van Schiphol toe. Om daadwerkelijk de hinder voor omwonenden te verminderen zijn onder andere meer rustperiodes noodzakelijk. Alleen krimp van het aantal vliegbewegingen biedt een oplossing voor de problemen met woningbouw en ontbrekende rustperiodes.

Governance en participatie

Het is teleurstellend dat de Luchtvaartnota geen eigentijdse visie bevat over de participatie van omwonenden. Schiphol heeft een negatieve impact op de leefomgeving van miljoenen bewoners. Een belangrijk deel daarvan ondervindt bewust overlast van Schiphol, andere bewoners ervaren dit niet direct maar worden wel geschaad in hun gezondheid. Schiphol betreft rond de 90% van het vliegverkeer in Nederland. Door de ligging in een druk bevolkt gebied en de aard van het gebruik betreft het aantal gehinderden nog een groter aandeel van het Nederlandse totaal.

Een separaat landelijk luchtvaartbeleid met een regionale invulling voor Schiphol doet geen recht aan de omvang en impact van Schiphol. Regionale coördinatie van de hinderbeperking op basis van landelijk bepaalde groeiambities zoals de Luchtvaartnota suggereert is verder de onjuiste volgorde. Het zijn juist het draagvlak in de omgeving en de mogelijkheden tot verantwoorde inpassing die de mogelijkheden voor luchtverkeer op Schiphol bepalen. Het is voor het draagvlak van Schiphol en de leefbaarheid voor miljoenen bewoners cruciaal dat de regio middels effectieve participatie direct betrokken wordt bij de afweging tussen de lusten en lasten van Schiphol en de gewenste balans daarbij. De ORS bewonersdelegatie vertegenwoordigt via ruim honderd bewonersorganisaties die omwonenden die aan den lijve de nadelen van Schiphol ondervinden.

Deze structurele participatie via de ORS kan worden aangevuld met ad hoc maatschappelijk participatie onder de regie van de ORS, zoals dat eind 2018 is gebeurd bij de besprekingen over de

ontwikkeling van Schiphol na 2020. Daarmee ontstaat een model ORS 2.0 dat geschikt is voor een zorgvuldige inbreng van het bewonersbelang in de toekomst.

Tot slot

De Luchtvaartnota stelt perspectief te bieden aan de luchtvaartsector en bewoners. Dit is echter een foutief perspectief. Omwonenden worden alleen maar geconfronteerd met een verdere verslechtering van hun leefomgeving. Ook voor de luchtvaartsector is het een doodlopend pad. Het 'groeiperspectief' loopt vroeg of laat vast op de grenzen aan leefbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en toenemende gezondheidsschade. En de transitie wordt dan alleen maar pijnlijker terwijl nu na de coronacrisis het moment is om een andere koers in te slaan met focus op kwaliteit in plaats van volumegroei: kwaliteit van de omgeving, kwaliteit van het netwerk en kwaliteit van de arbeidsmarkt.

Bewoners verenigd in de Omgevingsraad Schiphol willen daarbij graag verder spreken over concrete afspraken over de omgevingskwaliteit op basis van ons Tienpuntenplan hinderbeperking (zie bijlage), vermindering van de gezondheidsrisico's door geluid en uitstoot van schadelijke stoffen en verbetering van de veiligheid van omwonenden.

, delegatieleider ORS Bewonersdelegatie

, voorzitter ORS Clustervertegenwoordigersoverleg



Bijlage bij de zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota

Hinderbeperking die echt werkt

Achtergrond

Hinderbeperking is altijd door de politiek als randvoorwaarde gesteld bij de ontwikkeling van Schiphol. Ook in het **akkoord** zoals overgenomen door de regering staat dat groei gepaard dient te gaan met een gelijktijdige afname van het aantal gehinderden. In de praktijk is echter (voor corona) het aantal vluchten aanzienlijk gestegen terwijl het aantal ernstig gehinderden is gestegen in plaats van gedaald. Daarmee is de afgesproken hinderbeperking niet geleverd. Daar komt nog bij dat deze berekening van het aantal gehinderden de daadwerkelijk ervaren hinder aanzienlijk onderschat. Dit omdat de hinderberekeningen alleen rekening houden met de totale hoeveelheid geluid en niet met het aantal hinder momenten en de afgenomen rustperioden.

De minister heeft daarom aan de sector verzocht om samen met de omgeving te komen met een plan om de hinder daadwerkelijk te reduceren. Helaas moeten bewoners constateren dat de sector daar niet in geslaagd is. Het door de sector opgestelde plan levert veel te weinig hinderbeperking om de achterstand aan hinderbeperking in te lopen. Er is ook geen sprake van het samen opstellen met de omgeving omdat Schiphol de 'weging' doet welke maatregelen zij wel of niet gaat uitvoeren.

Maatregelen die in de praktijk beperkingen opleggen aan de Schiphol-operaties worden daarbij niet door Schiphol meegenomen. Schiphol geeft als verklaring dat dergelijke maatregelen 'luchtvaartbeleid' betreffen en daarmee buiten de scope van het plan vallen. Het 'luchtvaartbeleid' is echter vermindering van de ervaren hinder waaraan Schiphol niet tegemoet komt. In feite voert het een eigen 'luchtvaartbeleid' waarbij hinderbeperking ondergeschikt wordt gemaakt aan de groeiambities van Schiphol.

Omdat het Schipholplan zowel inhoudelijk als procedureel tekortschiet, hebben bewoners een meer omvattend plan opgesteld dat wel leidt tot de beoogde vermindering van de hinder. Dit plan is opgesteld tegen de achtergrond van de coronacrisis, waarbij er opnieuw investeringen moeten worden gedaan om de luchtvaart op te bouwen. Dit biedt de unieke mogelijkheid om fouten uit het verleden te herstellen. Een voorbeeld van zo'n fout is het bevorderen van groei met vluchten die nauwelijks bijdragen aan de Nederlandse samenleving maar wel veel overlast voor de omgeving veroorzaken.

Bijgaand hinderbeperkingsplan geeft de kaders waarbinnen Schiphol de operaties in balans met de omgeving kan herontwikkelen. Selectiviteit en netwerkqualiteit bieden niet alleen de mogelijkheid om binnen deze kaders te blijven: de kaders zijn juist een stimulans en middel om deze doelstellingen te bereiken. Door marktwerking wordt automatisch bevorderd dat de schaarse ruimte wordt ingezet voor die vluchten met de meeste toegevoegde waarde voor de Nederlandse markt. Over-toerisme en onnodig overstapverkeer op Schiphol worden beperkt waardoor Schiphol de Nederlandse samenleving kan bedienen met veel minder vluchten dan voor de coronacrisis gebruikelijk.

Het plan in 10 punten

1. Nachtsluiting tussen 23.00 en 7.00 uur.
2. In het weekeinde starten van operaties vanaf 9:00.
3. Beperking van het aantal uren dat de secundaire banen op een dag worden ingezet, route afwisselingen bij de primaire banen om rustperioden te creëren.
4. Beperking van het aantal vluchten per uur om de overlast frequentie te beheersen en om meer 'omgevingsvriendelijke' vliegoperaties mogelijk te maken.
5. Optimaliseren van de startprocedures op hinder waaronder het herinvoeren van NADP1 en het starten vanaf het begin van de baan.
6. Optimaliseren van de landingsprocedures op hinder waaronder het altijd uitvoeren van glijvlucht (CDA) landingen.
7. Optimaliseren van routes op geluid (uitgaande van een beperkte uurcapaciteit).
8. Beperken van grondgeluid.
9. Hinderbeperking verankeren in wet- en regelgeving die strikt gehandhaafd wordt.
10. Ontwikkelen van een alternatieve locatie voor de lange termijn.

Toelichting algemeen

Hinderbeperkende maatregelen dienen altijd in samenhang beoordeeld te worden. Dit omdat een maatregel die voor het ene gebied een verbetering betreft voor het andere gebied weer een verslechtering kan betekenen (waterbedeffect). Zo is een nachtsluiting gunstig voor omwonenden bij de primaire banen, maar leidt dit weer tot meer hinder bij de secundaire banen die nauwelijks nachtvluchten kennen maar wel veel van de groei overdag opvangen. Beperking van de inzet bij de secundaire banen leidt daarentegen weer tot meer hinder bij de primaire banen.

De bovenstaande hinderbeperkende maatregelen schetsen de hoofdlijnen van een pakket waarbij per saldo er bij alle banen gebieden er een verbetering optreedt. Uitwerking in de tijd met concrete doelstellingen en resultaten is in een vervolgtraject noodzakelijk. Waarbij de 10 punten geen prioriteitsvolgorde voor uitvoering betreffen. De technische oplossingen zoals door Schiphol gepresenteerd in haar eigen plan kunnen naast volumebeheersing desgewenst gebruikt worden om de resultaten bij een aantal onderdelen te bereiken. Dit plan gaat uit van het concreet sturen op vermindering van de hinder voor omwonenden. Gezien het waterbedeffect is het nodig om het pakket in samenhang uit te voeren waardoor het evenwicht bewaard blijft.

Toelichting per maatregel

1. Nachtsluiting tussen 23.00 en 7.00 uur

Alleen een volledige nachtsluiting is afdoende om slaapproblemen op te lossen. Een enkele vlucht haalt namelijk al omwonenden uit hun slaap. En ook de uren tussen bijvoorbeeld 4:00 en 7:00 zijn cruciaal om uitgerust de (werk)dag in te gaan.

2. In het weekeinde starten van operaties vanaf 9:00

Werkenden geven aan dat er in het weekeinde onvoldoende herstelmogelijkheden zijn van de werkweek zijn door de vroege start van de Schiphol operaties. Om uitgerust de nieuwe werkweek te kunnen starten is daarom minimaal een sluiting nodig in het weekeinde tot 9:00.

3. Beperking van het aantal uren dat de secundaire banen op een dag worden ingezet, route afwisselingen bij de primaire banen om rustperioden te creëren

De secundaire banen kennen veel omwonenden dicht bij de kop van de baan, deze banen worden daarom als laatste gekozen voor inzet afhankelijk van de weersomstandigheden en het verkeersaanbod (preferentieel baangebruik zoals tientallen jaren gebruikelijk op Schiphol). Door de sterke groei van Schiphol is de druk op deze banen echter aanzienlijk toegenomen. Daarom zijn afspraken nodig om het aantal uur dat deze banen gemiddeld worden ingezet te begrenzen. Op deze manier worden rustperioden gecreëerd. De primaire banen profiteren vooral van een nachtsluiting (de secundaire banen kennen nauwelijks nachtvluchten). Een andere maatregel om bij de primaire banen rustperioden te creëren is het afwisselen van de routes bij deze banen (zoals ook bij Heathrow wordt gedaan), waarbij de dichtstbevolkte gebieden worden ontzien.

4. Beperking van het aantal vluchten per uur om de overlast frequentie te beheersen en om meer 'omgevingsvriendelijke' vliegoperaties mogelijk te maken

Naast rustperioden (een tijdvak van een uur zonder vliegbewegingen) is het voor hinderbeperking belangrijk om het aantal vliegbewegingen binnen een uur te beperken. Ook indien vliegtuigen gemiddeld stiller worden geven meer vliegbewegingen die in totaliteit minder geluid produceren meer hinder (het aantal berekende gehinderden gaat omlaag terwijl de hinder beleving toeneemt). Bovendien is de haalbaarheid van 'omgevingsvriendelijke' vliegoperaties vaak afhankelijk van het aantal vluchten per uur. Dit is een andere reden om het aantal vluchten per uur te beperken.

5. Optimaliseren van de startprocedures op hinder waaronder het herinvoeren van NADP1 en het starten vanaf het begin van de baan

Met de introductie van NADP2 is de ervaren hinder door starts toegenomen. Dit heeft te maken met hogere piekwaarden en een merkbare verslechtering voor omwonenden dicht bij Schiphol. De gebruikte rekenmodellen bij de introductie NADP2 blijken ook onjuist de geluidseffecten te berekenen (zoals aangegeven door commissie MER) en bovendien niet aan te sluiten bij de hinderbeleving. Daarom willen bewoners dat NADP1 weer ingevoerd wordt als standaard. Een andere verbetering is het starten vanaf het begin van de baan (om capaciteitsredenen wordt nu deels gestart vanaf de intersecties bij een baan).

6. Optimaliseren van de landingsprocedures op hinder waaronder het altijd uitvoeren van glijvlucht (CDA) landingen

In het Aldersakkoord is afgesproken om te landen via zogenaamde glijvlucht landingen. Dit is grotendeels nog niet gerealiseerd omdat het de operaties zou beperken. Met een lagere uurcapaciteit is dit wel mogelijk.

7. Optimaliseren van routes op geluid (uitgaande van een beperkte uurcapaciteit)

Diverse voorstellen om routes te optimaliseren zijn eerder afgewezen omdat het capaciteitsbeperkend werkt. Bij minder uurcapaciteit is het mogelijk om routes te ontwerpen die minder over bebouwd gebied vliegen.

8. Beperken van grondgeluid

Omwonenden van luchthaven Schiphol ondervinden hinder van grondgeluid. Grondgeluid is het geluid dat vliegtuigen maken op het moment dat ze nog niet vliegen, met name tijdens starts en landingen. Kenmerkend aan het grondgeluid is het bulderende laagfrequente karakter dat tot grote afstand is te horen. Landschappelijke inrichting kan grondgeluid beperken.

9. Hinderbeperking verankeren in wet- en regelgeving die strikt gehandhaafd wordt met sancties

Hinderbeperking is in het verleden vastgelegd in vrijblijvende convenanten. De wet- en regelgeving met betrekking tot het baan- en routegebruik kent daarnaast veel uitzonderingsgronden waardoor de bescherming van omwonenden in de praktijk weinig voorstelt. In de toekomst zijn heldere regels nodig die de bewoners daadwerkelijk bescherming bieden. Deze regels stellen lokale maxima aan de hinder waaronder: sluitingstijden, gemiddeld aantal uur per dag, frequentie per uur, hinder voor landingen/starts). Een onafhankelijke toezichthouder is hierbij noodzakelijk.

10. Ontwikkelen van een alternatieve locatie voor de lange termijn

Bij selectiviteit en netwerkkwaliteit kan Schiphol de gewenste bereikbaarheid van Nederland voor lange tijd bieden met aanzienlijk minder dan 500.000 vluchten. Toch is ontwikkeling van een alternatieve locatie noodzakelijk gezien de grote woningbouwopgave in de Randstad en de blijvende spanning van een grote luchthaven in een dichtbevolkte regio. Ook is een alternatieve locatie een oplossing voor het geringe draagvlak bij de regionale vliegvelden waarbij er meerdere vliegvelden vervangen kunnen worden.

ZIENSWIJZE ONTWERP LUCHTVAARTNOTA.



**ROTTERDAM
THE HAGUE
INNOVATION
AIRPORT**

Rotterdam Airportplein 60
3045 AP Rotterdam
www.stichtingrhia.nl

9 juli 2020

Nederland koploper voor een wereldwijde verandering in de luchtvaartsector. Dat is een ambitie waar wij graag met u aan willen werken. We waarderen dan ook de ambitie die in de concept Luchtvaartnota is beschreven. Met onze zienswijze willen u een voorstel doen om die ambitie ook daadwerkelijk waar te maken, vanuit een samenwerking op alle lagen in Nederland, gericht op een doel: innoveren.

Want daar ligt in onze beleving de sleutel tot succes. Innovatie organiseert zich alleen niet vanzelf. Daar kunt u als Rijksoverheid een belangrijke rol in vervullen. We geven u graag vier adviezen mee en hopen dat u deze ter harte neemt en een plek geeft in de definitieve Luchtvaartnota, want juist nu, in tijden waarin de luchtvaartsector onder druk staat, kunt u als overheid actief innovatie stimuleren om de luchtvaartsector toekomstbestendig te maken.

- ➔ Bundel alle luchtvaartinnovatiekracht in een 'deltaplan voor de luchtvaart', neem daarin als Rijksoverheid een actieve, sturende en faciliterende regierol in en maak de benodigde middelen beschikbaar.
- ➔ Koppel dit plan aan een landelijk netwerk van innovatieprogramma's en benoem proeftuinen (living labs) om innovaties in de praktijk te testen, zoals Rotterdam The Hague Innovation Airport. Haal innovatie van het papier en breng het naar de praktijk.
- ➔ Maak dit deltaplan zichtbaar en laat zien wat er al gebeurt om de luchtvaart een nieuwe betekenis te geven. Dit doen wij juist in de luchtvaartsector nog onvoldoende.
- ➔ Ga in gesprek met alle partners op zoek naar concrete maatregelen om innovaties te stimuleren. Denk daarbij aan een bijmengverplichting voor duurzame brandstoffen als dat op Europees niveau niet wordt vastgesteld.

Om een indruk te geven van de innovatie die nu al plaatsvindt delen wij graag twee van onze projecten met u.

Innovatie #1: SYNTHETHISCHE KEROSINE

De ontwikkeling van synthetische kerosine is in onze beleving een essentiële voorwaarde voor het behoud van de economische positie van de luchtvaartsector in Nederland. De Royal Schiphol Group, RTHA en RHIA hebben in nauwe samenwerking met het (internationale) bedrijfsleven een consortium gevormd om een demonstratiefabriek voor de productie van synthetische kerosine op RTHA te realiseren.

De demonstratiefabriek, die naar verwachting binnen drie jaar operationeel moet zijn, zorgt voor een circulaire en duurzame brandstof op basis van CO₂ en waterstof. Naast de realisatie van de demonstratiefabriek zijn we al bezig met het traject voor het opschalen van de technologie in de regio Rotterdam.

De demonstratiefabriek heeft een beoogde productiecapaciteit van 1.000 liter per dag; een eerste stap op weg naar grootschalige commercialisatie en toepassing van synthetische brandstoffen. Ter vergelijking, daarmee kun je een Boeing 747 slechts 1,5 keer voltanken. Door slimme en concrete maatregelen op te sporen kunnen we gezamenlijk innovatie enorm stimuleren.

Innovatie #2: AIRPORT TECHNOLOGY LAB

Het voorop lopen in de digitalisering van onze luchthavens helpt ons bij het internationaal goed verbonden blijven. Onze leefwereld wordt steeds meer een online werkelijkheid, waar we zeker in de afgelopen maanden door het thuiswerken grote stappen in hebben gezet op weg naar een nieuw normaal. Het digitaliseren van alles wat er op luchthavens gebeurt en het toepassen van Artificial Intelligence (AI), neemt exponentieel toe. Met al die data en een juist IT-platform kunnen bedrijven nieuwe diensten en producten maken en testen. De succesvolste innovaties zullen helpen de reiziger meer comfort en gemak te bieden, de luchtvaartmaatschappijen soepelere en efficiëntere vluchten te laten onderhouden, en de afhandelaars hun processen te optimaliseren.

In ons Airport Technology Lab (ATL) bieden we een ontwikkel-, test- en demonstratieomgeving voor innovatieve producten en diensten voor luchthavens. Voor een toekomstbestendige luchthaven en luchtvaart is het van belang om mee te gaan met de trends van de nieuwe economie, zoals digitalisering, AI en automatisering om de processen op de luchthaven van de toekomst verder te kunnen optimaliseren. RTHA wil hierin vooroplopen. Innoveren is dan onontbeerlijk. Met de mogelijkheid van het ATL wordt zo ook nieuwe bedrijvigheid in de regio ontwikkeld.

OVER RHIA

Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA) is proeftuin voor het concept Next Generation Airport, waarbij wij innovaties voor de nieuwe economie en de luchthaven van de toekomst combineren. Door tal van Triple Helix innovatieprojecten op de luchthaven RTHA, voegen we, naast verduurzaming van de luchtvaart, waarde toe aan de (regionale) economie, het milieu en de maatschappij.

Een Next Generation Airport is verbonden en bereikbaar, schoon, stil, circulair en faciliteert werken, opleiden en investeren. Dit hebben we vertaald naar twee programma's voor projecten in onze proeftuin:

1. Next Aviation: Alle technologische innovaties die bijdragen aan de luchtvaart van de toekomst, bijvoorbeeld stille vliegtuigen en groene brandstoffen, maar ook circulaire onderdelen en de optimale reiservaring.
2. Next Connection: Een luchthaven is meer dan alleen vliegen. Het is ook fysiek en digitaal verbonden en verweven met de regio. Denk hierbij aan het energiesysteem, mobiliteit en de arbeidsmarkt.

Tot slot

De definitieve Luchtvaartnota wordt eind 2020 vastgesteld. In de tussentijd staat innovatie - gelukkig - niet stil. We nodigen u daarom van harte uit om naar Rotterdam The Hague (Innovation) Airport te komen om kennis te maken met ons verhaal, ambitie en natuurlijk de projecten waarmee we bijdragen aan uw doelstelling: verantwoord vliegen naar 2050.

Met vriendelijke groeten,

mede namens alle samenwerkende RHIA-partners,

directeur Rotterdam The Hague Innovation Airport



Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Mw.

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Datum: 9 juli 2020

Kenmerk: 20-056-HB

Betreft: Zienswijze GGD GHOR Nederland op Ontwerp Luchtvaartnota 2020 – 2050

Geachte mevrouw

Namens de 25 GGD'en en GHOR-bureaus biedt GGD GHOR Nederland u met deze brief een gezamenlijke zienswijze aan op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050.

GGD'en worden in hun dagelijkse praktijk geconfronteerd met de negatieve gevolgen van de luchtvaart voor de leefomgeving van de omwonenden van de luchthaven. De opname van een 'aantrekkelijke en gezonde leefomgeving' als één van de vier centrale publieke belangen stellen wij daarom zeer op prijs. Desondanks zijn wij van mening dat de Ontwerp Luchtvaartnota onvoldoende garanties geeft aan omwonenden om hun gezondheid te beschermen en de kwaliteit van hun leefomgeving te beschermen en te verbeteren. De inspanningen van het ministerie van I&W om te komen tot een gestandaardiseerde monitoring van de hinderbeleving van omwonenden, zoals dat gestalte heeft gekregen door de inzet van de GGD gezondheidsmonitor 2020, waarderen wij. We zijn verheugd te bemerken dat hiermee invulling wordt gegeven aan het advies van de Gezondheidsraad (2016) om ook (ervaren)hinder, slaapverstoring en ervaren gezondheid als maten van gezondheid te beschouwen. Het is van belang hierbij aansluiting te zoeken bij het advies van het RIVM voor actualisatie van de blootstelling respons relaties voor hinder en slaapverstoring, en voor onderzoek naar aanvullende geluidsindicatoren en-maten.

Wat ons zorgen baart is dat de Rijksoverheid voornemens is extra groeiruinimte voor de luchtvaartsector te faciliteren, zonder vooraf harde garanties te bieden over de bescherming van de leefomgeving van de omwonenden. U geeft aan dat de afspraken over vermindering van de geluidshinder worden vastgelegd in toekomstige luchtvaartbesluiten, en dat afspraken over de leefomgeving met partijen in de verschillende regio's zullen worden gemaakt. Op deze manier worden de beslissingen over de moeilijke balans tussen economische groei en een gezonde leefomgeving naar de toekomst doorgeschoven. Daarnaast leunt de nota sterk op afname van geluid door toekomstige technische ontwikkelingen en innovaties vanuit de luchtvaartsector, en uitkomsten van onderzoek dat nog opgestart moet worden. Eerst zien, dan geloven. De omwonenden hebben de laatste jaren duidelijk aangegeven dat de groei van de luchtvaart een snelle verslechtering van hun leefomgeving tot gevolg heeft (zoals o.a. effecten op geluidhinder maar ook op de

luchtkwaliteit en de gevolgen voor de gezondheid hiervan). Het nog verder vooruit schuiven van concrete afspraken over (de verbetering van) hun leefomgeving is een gemiste kans om het vertrouwen in uw beleid te herstellen. Daarom pleiten wij voor meer duidelijkheid in de Luchtvaartnota over de concrete afspraken waaraan de luchtvaartsector moet voldoen voordat groei mogelijk wordt.

Nachtvluchten zijn een belangrijke bron van hinder en slaapverstoring rond de Nederlandse luchthavens. Wij constateren dat de recent door u gemaakte afspraken over nachtvluchten rond Eindhoven Airport en de aangekondigde afname van 32.000 naar 25.000 toegestane nachtvluchten rond Schiphol een verbetering van de leefomgeving voor de omwonenden betekenen. Dit laat onverlet dat de GGD-en blijven pleiten voor het nog verder verminderen, en zo mogelijk afschaffen van nachtvluchten in het Nederlandse luchtruim.

In de onderstaande adviezen willen we specifiek ingaan op de volgende drie besluiten in voorliggende Ontwerp Luchtvaartnota:

1. De Rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart. Hierbij gaat het om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen.
2. Luchthavens moeten de geluidsoverlast steeds verder verminderen. Hoe, legt de Rijksoverheid vast in luchthavenbesluiten van burgerluchthavens waar het Rijk het bevoegd gezag is.
3. 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). De Rijksoverheid onderzoekt de economische effecten, in welk tempo de nachtvluchten kunnen afnemen en tot welk aantal dit kan.

Adviezen GGD GHOR Nederland

1. De nota geeft aan dat verkent gaat worden hoe aangesloten kan worden bij de Omgevingswet voor ruimtelijke ontwikkeling rond de luchthavens. De druk op de gemeenten rond de luchthavens is dan ook groot om te extra woningen te bouwen en de infrastructuur te verbeteren. De GGD-en pleiten ervoor dat hierbij **voldoende rekening wordt gehouden met de cumulatie van geluid en (lucht)verontreiniging door verschillende bronnen (van de luchthavens, en andere bronnen zoals bedrijven, wegverkeer en railverkeer) en de totale invloed die zij hebben op de directe leefomgeving van inwoners rond de luchthavens.**

De rekenregels voor de cumulatie van geluid worden op dit moment aangepast, waarbij luchtvaartgeluid een grotere invloed op het gecumuleerde geluidsniveau krijgt. Dit is een positieve ontwikkeling, gezien de grotere hinderlijkheid van vliegtuiggeluid ten opzichte van andere geluidbronnen. Maar, gemeenten kunnen de uitkomsten van deze cumulatieberekeningen vrij eenvoudig ('met redenen omkleed') naast zich neerleggen. Gezien de druk op gemeenten zal daarom snel naar dit middel

gezocht worden. Vanuit gezondheidsoogpunt vragen wij om de vrijblijvendheid rond de toepassing van de cumulatierregels te verminderen. Afname van gezondheidseffecten kan bereikt worden door afname van geluidbelasting en afname van de uitstoot van schadelijk stoffen van vliegverkeer en gemeenten de ruimte geven om invulling te geven aan hun omgevingsbeleid en bijvoorbeeld woningbouw.

2. Streef, zoals de WHO aangeeft, naar een absolute afname van geluidhinder en slaapverstoring en geef hierbij streefgetallen in het percentage hinder en slaapverstoring in de ruime omgeving rond de luchthavens. **Specifiek voor luchtvaart geldt dat de WHO adviseert om geluidsniveaus door vliegverkeer te reduceren tot onder 45 dB (Lden) en 40 dB (Lnight).** Hierbij moet wel het besef zijn dat bij deze waarden nog steeds een hoog percentage ernstige hinder (10%) en ernstige slaapverstoring (11%) optreedt. Daarnaast dient men te beseffen dat met name de Lnight rekenmethodiek een forse onderschatting kan geven van het daadwerkelijke aantal ernstig slaapverstoorden in de omgeving van het vliegveld. Ook buiten de grenswaarden treedt veel hinder en slaapverstoring op, met name bij slaapverstoring in hoge mate, houd hiermee rekening in de besluitvorming. De casus Lelystad heeft aangegeven dat het van belang is bewoners uit alle gebieden te betrekken in het besluitvormingsproces (zoals beschreven in het RIVM rapport t.a.v. 'de motie Schonis en de WHO richtlijnen voor omgevingsgeluid', RIVM rapport 2019-0227, en de GGD rapportages rond de luchthavens Eindhoven en Schiphol aangeven, vliegveld Eindhoven;
<https://www.ggdbzo.nl/partners/gemeenten/Onderzoek/Documents/Rapport%20GGD-belevingsonderzoek%20vliegveld%20Eindhoven%202018.pdf> en vliegveld Schiphol; [https://www.ggdkennerland.nl/milieu-en-gezondheid/schiphol-en-gezondheid/Nieuw%20onderzoek%20geluidshinder%20Schiphol%20\(1\).pdf](https://www.ggdkennerland.nl/milieu-en-gezondheid/schiphol-en-gezondheid/Nieuw%20onderzoek%20geluidshinder%20Schiphol%20(1).pdf))
3. **Communiceer helder over de verwachtingen en de wijze waarop toekomstige beslissingen worden genomen, streef hierbij naar een participatie proces waarin omwonenden een volwaardige rol hebben zoals ook geadviseerd door de gezondheidsraad.**

Met vriendelijke groet,

directeur GGD GHOR Nederland

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
o.v.v. Zienswijze Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk : 2020/20.005/VD
Uw kenmerk : -

Onderwerp : Zienswijze Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050
Bijlage : -

Lelystad, 9 juli 2020

Geachte mevrouw

Graag maken de Natuur en Milieufederaties Flevoland en Noord-Brabant gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen naar aanleiding van de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050, gepubliceerd op 15 mei 2020.

Effecten en kansen van de Corona-maatregelen

De luchtvaartsector heeft de afgelopen maanden nagenoeg stilgelegen door de Corona-maatregelen. Volgens het onderzoek 'Bewaar de rust' van het onderzoeksbureau To70 in opdracht van de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland (zie: <https://www.eerlijkovervliegen.nl/wp-content/uploads/2020/06/Notitie-Luchtvaart-Hindervermindering-Definitief.pdf>) hebben de Corona-maatregelen bij luchthaven Schiphol een groot effect op de hinder die ondervonden wordt door de luchthaven: er is 98% minder geluidshinder gerapporteerd en er werd in de periode van 1 april tot 20 mei 2020 maar liefst 72% minder CO₂, 74% minder stikstof en 83% minder fijnstof uitgestoten. Door de Corona-maatregelen is in één klap zichtbaar en (on)hoorbaar geworden wat de impact is van het vliegverkeer op het milieu en de leefomgeving.

Het is nog onduidelijk hoe snel de vraag naar vluchten zich zal herstellen, deze en andere effecten van de Corona-maatregelen op de economie zijn nog niet meegenomen in de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050. De voorgestelde groei tot 800.000 vluchten, waarvan op de lange termijn in 2050 mogelijk 45.000 vluchten op Lelystad Airport is wellicht niet nodig: 8 op de 10 Nederlanders verwacht in de toekomst minder te vliegen (zie: <https://www.abnamro.nl/nl/zakelijk/insights/sectoren-en-trends/leisure/klimaatverandering-krijgt-meer-urgentie-door-corona.html>) en bedrijven hebben de afgelopen maanden het digitaal werken omarmd waardoor een bezinning plaatsvindt op hun vlieggedrag. Het is dan ook onverstandig om vast te houden aan de voorgesteld groei-ambitie.

Klimaatdoelen

De luchtvaartsector heeft een bijzondere positie in ons land; de sector is niet gebonden aan de klimaatdoelstellingen van Parijs en het Nederlandse Klimaatakkoord. In de Luchtvaartnota wordt de ambitie genoemd om de luchtvaartsector ook aan te laten sluiten bij de doelen van de EU en het nationale Klimaatakkoord. Dit juichen wij uiteraard toe!

Maar terwijl de discussie over stikstof de boeren, bouwers, burgers en bestuurders bezighoudt wordt het vliegverkeer nog steeds een hand boven het hoofd gehouden. De commissie heeft onlangs nog aangetoond dat het vliegverkeer voor een groter deel van de stikstofuitstoot verantwoordelijk is dan gedacht. Veel luchthavens, waaronder Schiphol, beschikken niet eens over de benodigde natuurbeschermingswetvergunning. En terwijl andere sectoren hun CO₂-uitstoot moeten halveren mag de luchtvaart nog steeds 20% meer CO₂ uitstoten dan in 1990. Om de klimaatambities zoals beschreven in de Luchtvaartnota te halen moet er dus nog heel veel gebeuren, anders blijft het bij loze woorden.

In de Ontwerp Luchtvaartnota wordt gesproken over klimaatbestendig vliegen met elektrische vliegtuigen, hybride technologie en duurzame brandstoffen. Er zijn momenteel nog geen commercieel succesvolle en haalbare praktijkvoorbeelden van deze technologieën: het is niet reëel om te veronderstellen dat de technologische ontwikkelingen die de luchtvaart gaan verduurzamen toepasbaar zullen zijn in de termijn die gesteld is in de Ontwerp Luchtvaartnota. Om het klimaatbestendig vliegen mogelijk te maken moet er niet gesproken worden over ambities, maar over harde doelstellingen.

In plaats van onze hoop te vestigen op toekomstige technologieën om het klimaatprobleem op te lossen kunnen we beter nu investeren in bewezen en bekende manieren om de uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof te verminderen: openbaar vervoer. Een goed Europees treinnetwerk zorgt voor minder vliegverkeer en dus minder uitstoot en overlast. Als wij in de toekomst willen blijven vliegen is het nodig om nu realistische maatregelen te nemen en alternatieve routes aan te leggen. Oneindige groei van het vliegverkeer is immers onmogelijk.

Wij vragen u om:

- maatregelen voor de verduurzaming van de luchtvaart vast te leggen, door bijvoorbeeld het aanpassen van landings- en stijgingsinstructies, het toepassen van niet-fossiele brandstoffen en alleen de schoonste vliegtuigen toe te laten.

Luchtruimherziening

Zoals hierboven genoemd wordt is het door de Coronacrisis maar de vraag of in 2023 de vraag naar vluchten weer op het niveau is van voor de crisis. De noodzaak voor een snelle opening van Lelystad Airport is er dan ook niet, en wij vragen u om te wachten met de opening van Lelystad Airport tot de Luchtruimherziening voltooid is.

In de Plan-MER van de Ontwerp Luchtvaartnota wordt genoemd dat de mogelijkheden voor sneller stijgen en dalen in de Luchtruimherziening verder worden uitgewerkt. De Luchtruimherziening staat echter gepland voor 2023, ná de geplande opening van Lelystad Airport in 2021. De huidige landings- en stijgingsinstructies zorgen voor teveel overlast bij de bewoners van Flevoland en buiten Flevoland.

Wij vragen u om:

- met de opening van het doorontwikkelde Lelystad Airport te wachten tot het Nederlandse luchtruim heringedeeld is (dus naar verwachting tot 2023, of later als het luchtruim dan nog niet heringedeeld is).

Regionale luchthavens

De groei van de regionale luchthavens hebben als resultaat dat de overlast van het vliegverkeer die ervaren wordt door mens, dier en plant zich over het hele land verspreidt.

Lelystad Airport

In dat kader vinden wij het belangrijk dat Lelystad pas wordt benut als Schiphol haar maximale capaciteit echt heeft benut in vluchten. Dit is vanwege de Corona-crisis en de resulterende ingestorte vraag momenteel geenszins het geval en het duurt zeker nog vele jaren voordat Schiphol op het oude niveau is van het aantal vluchten. Pas als de grenzen van het aantal vluchten bij Schiphol in zicht komt, kan Lelystad een functie gaan vervullen als 'overloopvluchthaven', niet eerder. Openstelling van Luchthaven Lelystad op korte termijn vinden we dan ook niet gepast.

Op het moment dat Luchthaven Lelystad een functie dient te gaan vervullen, verzoeken wij u vast te houden aan de nachtsluiting van Lelystad Airport tussen 23.00 en 06.00, zoals eerder verwoord in het Aldersadvies Lelystad. Ook zijn vrachtluchten uitgesloten en is er geen sprake van autonome groei van Lelystad Airport

Ook vragen wij u om belangrijke natuurgebieden in de nabijheid van Luchthaven Lelystad, zoals de Natura2000-gebieden de Oostvaardersplassen en de randmeren te ontzien voor extra hinder, uitstoot en deposities. Hiermee wordt voorkomen dat alle winst die daar behaald is op het gebied van flora- en faunabeheer vervolgens verloren gaat.

Wij hechten aan een evaluatie bij 25.000 vliegtuigbewegingen. Deze evaluatie bij 25.000 vliegtuigbewegingen was al eerder in het Aldersadvies Lelystad opgenomen. In deze evaluatie dient gekeken te worden naar de effecten op de invulling van de Flevolandse werkgelegenheidsambitie, de effecten op de duurzame landbouw, de geluidhinder, de bijdrage aan CO₂-uitstoot, stikstof en fijnstof, de verstoring van de natuur, en de bijdrage van luchthaven Lelystad aan de klimaatdoelstellingen van Parijs en het Nederlandse Klimaatakkoord. Wij verzoeken u dit punt over te nemen. Na deze evaluatie zal NMFF opnieuw een afweging maken en standpunt innemen over verdere doorgroei naar 45.000 vluchten.

Wij vragen u om:

- Geen nachtvluchten en geen vrachtvluchten op Lelystad Airport toe te staan.
- Geen autonome groei van Lelystad Airport mogelijk te maken.
- Geen vluchten toe te staan naar bestemmingen die binnen een straal van 500km rondom Lelystad liggen.
- Lelystad Airport pas te openen als de vergunningen op het gebied van o.a. natuur en stikstof volledig en rechtsgeldig zijn, en pas na inwerking treding herindeling luchtruim.
- Het Aldersadvies Lelystad over te nemen en voor Lelystad Airport een evaluatie te doen bij 25.000 vluchten om de effecten op natuur, klimaat, werkgelegenheid en de leefomgeving in kaart te brengen.

Eindhoven Airport

Eindhoven Airport kan wat ons betreft ook niet als 'overloopluchthaven' voor Schiphol dienen. Wij vragen hierover een duidelijke uitspraak van de Minister, aangezien: "... de regionale luchthavens samen met Schiphol intensiever willen samenwerken en voor een systeembenadering pleiten." Zeker nu uit onderzoek van is gebleken dat slechts een klein deel van de passagiers uit de regio komt, zijn wij van mening dat er geen sprake is van een balans tussen de lusten en lasten van deze luchthaven.

Daarom pleiten wij, samen met omwonenden en plaatselijke milieugroepen, voor beperkte vluchttijden ('geen vluchten na elven'), beperking van de hoeveelheid vluchten en voor een focus op zakelijk vliegverkeer. Goede treinverbindingen naar de internationale luchthavens Schiphol en Düsseldorf maken het mogelijk dat het vliegverkeer op Eindhoven Airport beperkt blijft.

Door de huidige slechte staat van instandhouding van de Brabantse Natura 2000-gebieden is een verdere groei van het vliegverkeer van en naar Eindhoven Airport onverantwoord en onacceptabel. De aanwezigheid van veel (militaire) vliegvelden in de provincie zorgt er momenteel al voor dat Brabant wordt 'overvlogen', met alle negatieve gevolgen van dien voor de leefomgeving.

Hoewel de effecten van stikstof op de natuurgebieden wel wordt aangehaald in hoofdstuk 4.5 wordt er nergens in de nota gesproken over faunabeheer rondom vliegvelden. Dit wordt nu overgelaten aan de provincies die dit opnemen in hun nieuwe Omgevingsverordening. De effecten van het faunabeheer moeten ook worden meegenomen in het onderzoek van de Rijksoverheid naar de effecten van de voorgestelde groei van het luchtverkeer op de natuur en de Natura2000-gebieden.

Wij vragen u om:

- Géén nachtvluchten toe te staan op Lelystad Airport en Eindhoven Airport
- Verdere negatieve effecten op Natura2000-gebieden in Flevoland en Brabant (zoals faunabeheer, hinder, fijnstof, stikstof) te voorkomen.

Tot slot

De Corona-crisis heeft ons laten zien dat het anders kan, dat het mogelijk is om in korte tijd grote veranderingen door te voeren. Laten we dit momentum vasthouden en deze kans gebruiken om op een nieuwe manier naar de luchtvaart te kijken, zodat we de positieve effecten van deze wereldwijde crisis vast blijven houden.

Directeur

Natuur en Milieufederatie Flevoland

Brabantse Milieufederatie