

BUNDEL 5

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

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

74817663	Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen
74817685	Werkgroep Toekomst Luchtvaart
74817867	Vereniging Dorpsbelangen Egmond-Binnen
74817962	PSP'92 (Pacifistisch-Socialistische Partij '92)
74818239	Stichting Donatiefonds Boze Moeders
74818739	Ontwerpburo RELIËF
74821064	NAG, brancheorganisatie van de luchtvaartindustrie
74821729	Bodegraven-Reeuwijk
74821975	VNO-NCW - MKB-Nederland
74822064	Gemeente Den Haag
74822093	KLM N.V.
74822615	Algemene Nederlandse Vereniging van Reisondernemingen
74822809	TUI Nederland N.V. en TUI Airlines Nederland B.V.
74822913	Natuur & Milieu
74824313	Stichting DroneHub Groningen Airport Eelde
74824634	Stichting Wijkraad Stommeer ZO in aalsmeer
74825626	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp
74825708	Stichting Red de Veluwe
74825749	Het waterschapshuis
74826643	Gemeente De Ronde Venen
74826804	Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking PUSH
74827048	Provincie Noord Holland
74827812	Provincie Limburg
74828806	Rotterdam The Hague Airport
74828967	Corendon Dutch Airlines
74829114	Eindhoven Airport
74829473	Gemeente Teylingen
74829485	Werkgroepen Geluidshinder Kaag en Braassem Noord

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Datum : 1 september 2020



KOEPEL VAN AMSTERDAMSE SCHIPHOLGROEPEN

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Betreft: zienswijze op de Ontwerp Luchtvaartnota 23 juni 2020

Amsterdam, 8 juli 2020

Aan zijne excellentie mevrouw

De ondervermelde verenigingen en stichting, zijnde:

1. Vereniging Platform Vliegoverlast Amsterdam (PVA)
2. Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB),
3. Stichting Tuinstad Buitenveldert (STB)

verenigd in het informeel samenwerkingsverband 'KOEPEL VAN AMSTERDAMSE SCHIPHOLGROEPEN' (KAS), heeft kennis genomen van de concept luchtvaartnota 2020 "Verantwoord vliegen naar 2050".

De nota baseert zich helaas op een groot aantal mythes en illusies over de luchtvaart en is onvoldoende wetenschappelijk onderbouwd.

De mythes hangen samen met de beeldvorming van de luchtvaart als zou deze van onschatbare waarde zijn voor de economische ontwikkeling van ons land. De illusies betreffen de mogelijkheden om het luchtverkeer maatschappelijk acceptabel te maken. Recente wetenschappelijk onderbouwde publicaties laten onomstotelijk zien dat doorgaan met de huidige ontwikkeling van het beleid in toenemende mate tot negatieve in plaats van positieve effecten leidt.

De Rli wijst er in het rapport "Mainports voorbij" op dat het mainportbeleid gedateerd is en dat het accent van het beleid beter verlegd kan worden naar nieuwe sectoren (Brainport en

Greenport). Investeren in deze moderne activiteiten levert voor het land meer waarde op dan blijven hangen in de oude sjablonen.

Lusten en lasten

De KAS heeft onderzoek laten doen naar de kwaliteit van de luchtvaart in het rapport "Luchtvaart uit Balans"¹. Belangrijke bevindingen voor uw nota (maar niet in uw nota verwerkt) zijn:

- Het luchtvaartnetwerk van Nederland hoort in kwaliteit, gedefinieerd als de verbindingen met economisch belangrijke centra nog net tot de 10 kwalitatief meest hoogwaardige netwerken (na Zwitserland en voor Noorwegen op de 9e plaats.) hoewel het tot de drie grootste van Europa behoort als het gaat om het aantal vliegtuigbewegingen. Niet doelmatig, niet doeltreffend en ook niet conform het geformuleerde beleid dus.
- In een economisch sterk land als Nederland is het niet zo dat de luchtvaart de economie aanjaagt, maar omgekeerd: de kracht van de economie zet aan tot meer vliegbewegingen. Met name de toename van het aantal vakantievuchten is daar debet aan.
- De mythe van de luchtvaart als banenmotor houdt geen stand als de ontwikkeling van de arbeidsmarkt geëxtrapoleerd wordt naar groei- en krimpscenario's. De gevolgen voor de werkgelegenheid verdwijnen achter de komma.
- De arbeidsmarkt van de luchthaven Schiphol concurreert met die van de Metropool Regio Amsterdam (MRA). Een kleinere luchtvaart betekent een grotere inzet voor de ontwikkeling van de moderne economische sectoren. De aanwezigheid van de 6 universiteiten in de omgeving van Schiphol geven een aanzienlijke kracht voor de economie en vormen ook een belangrijke vestigingsfactor voor internationale bedrijven.

In Luchtvaart uit Balans worden de lasten van de luchthaven gezet tegenover de (mythes) van de lusten. Wij hebben het dan over de negatieve effecten van de luchtvaart voor de volksgezondheid (hart en vaatziekten als gevolg van stress en systematische verstoring van de nachtrust, alsmede luchtwegaandoeningen en kanker als gevolg van de uitstoot van ((Ultra))fijnstof), veiligheidsrisico's voor de bewoners die onder de aan- en uitvliegroutes wonen - de Onderzoeksraad voor de Veiligheid wees al eerder op de afwezigheid van risicobeleid-, de klimaateffecten van de groeiende luchtvaart waarbij door gebrek aan klimaatbeleid bij de luchtvaart de relatieve bijdrage van die luchtvaart aan de klimaatproblematiek alleen maar toeneemt, de onmogelijkheid om de gewenste 250.000 woningen in de regio te bouwen omdat de ruimte om te bouwen al wordt ingenomen door de lawaaiproductie van de luchtvaart.

Beleid gebouwd op illusies

In uw nota geeft u aan de luchtvaart tot 2050 te willen laten groeien tot 800.000 vliegbewegingen per jaar. U zegt daarbij, dat de luchtvaart die groei wel moet verdienen.

¹ Luchtvaart uit Balans is op 26 november 2019 aan de 2e Kamer aangeboden en is in uw bezit.

Door de introductie van geluidarme vliegtuigen, elektrische vliegtuigen, vliegende auto's, drones en gebruik van biobrandstof en synthetische kerosine denkt u dat de luchtvaart jaarlijks 1% á 2% deze nieuwe ruimte kan verdienen.

Wij zijn hier in het hoofdstuk illusies beland. De huidige luchtvaartvloot zal, rekening houdend met een afschrijvingstermijn van 40 jaar, de komende decennia nog gewoon in gebruik zijn. Elektrisch vliegen op de schaal van de capaciteiten die nodig zijn voor de luchtvaartmaatschappijen wordt door ingenieurs op basis van elementaire natuurkundige wetten als onhaalbaar beschouwd. Biobrandstof is een omstreden vervanger van fossiele brandstof (zie ook de discussie over de productie van elektriciteit uit biomassa). De productie van synthetische kerosine staat nog in de kinderschoenen en vergt veel te veel energie om economisch rendabel te worden. De prikkel die ontwerpers hebben om uit economisch oogpunt vliegtuigmotoren te ontwerpen, die aanzienlijk minder brandstof gebruiken is nagenoeg uitgewerkt. Deze prikkel versterkt het verdienmodel van de bouwers. Hier is nog maar zeer weinig winst te boeken. Ook als het gaat om stillere vliegtuigen zijn grenzen van de technische mogelijkheden wel bereikt.

Luchtvaartbeleid op neoliberale grondslag

Wat de KAS opvalt in de nota is dat het publieke belang wordt gedefinieerd in termen van de belangen van private luchtvaartmaatschappijen. Een kritische beschouwing over de verhouding tussen lusten en lasten van de luchtvaart zoals deze zich de laatste decennia heeft ontwikkeld, ontbreekt. Uw nota heeft eerder het karakter van een nota **van** de luchtvaart dan een nota **over** de luchtvaart. Wij zien dit als een gemiste kans. De nota ademt de sfeer van neoliberalisme: de markt is leidend, de overheid faciliteert voor zover nodig dit belang.

De financiële crisis van 2008 en de Coronacrisis van 2020 hebben geleerd dat het neoliberalisme met zijn ongebreidelde geloof in de markt en de overheid definiërend als een probleem in plaats van een oplossing, weerlegbaar blijkt. De ruimte voor de markt en het afknijpen van de overheid hebben laten zien dat de crisisbestendigheid van de maatschappij is verwaarloosd. De markt lost de problemen niet op, maar veroorzaakt deze. In de samenleving van na deze crises wordt leiderschap van de overheid verwacht. In uw luchtvaartnota missen wij dit leiderschap.

U heeft het voornemen de definitieve Luchtvaartnota in december aan de kamer aan te bieden ter besluitvorming. Dat is ook ongeveer het moment dat de Kamer besluit welke dossiers nog voor de verkiezingen behandeld zullen worden en welke dermate controversieel zijn, dat de kiezer zich daar eerst over uit moet kunnen spreken. Wij kunnen ons mede gezien het geactualiseerde standpunt van de CU en de zienswijze van de bestuurders in de regio rond Schiphol (BRS) niet voorstellen dat er over uw nota voldoende consensus binnen de kamer zal bestaan voor afhandeling voor de verkiezingen.

Wij verwachten dat een volgend kabinet een nieuwe luchtvaartnota presenteert, die beter voldoet aan de nieuwe inzichten over mens, maatschappij en luchtvaart.

Maatschappelijk belang en de organisatie van de luchtvaart

De luchtvaart raakt veler belangen. Naast het rijk zijn dat omwonenden, Ngo's, gemeenten, provincie, waterschappen en de regio's en het bedrijfsleven.

In deze ontwerpnota Luchtvaart wordt aangegeven, dat samenwerking tussen die partijen noodzakelijk is als de basis voor een goede luchtvaart.

In het verleden bleek de praktijk echter weerbarstig. Onlangs heeft de huidige interim-voorzitter van de ORS, , een evaluatie en tussentijds advies uitgebracht over de afgelopen periode (Schiphol Vernieuwd Verbinden, december 2019.) Hij merkt het volgende op:

- De organisatie van de luchtvaart is complex en niet transparant
- De taken en bevoegdheden lopen door elkaar
- De sturing vanuit het Rijk is beperkt en onvoldoende
- De ORS heeft geen enkele macht, laat staan doorzettingsmacht
- De focus in het overleg met bewoners was groei, groei, groei
- De rol van de ORS is uitgespeeld
- Hinderbeperking en bescherming omgeving zijn niet geregeld
- Uitzonderingen in operationele uitvoering zijn de regel geworden
- Schiphol en niemand anders zit aan het roer zonder vastgelegde kaders

Bij de voorbereiding van deze luchtvaartnota heeft op initiatief van het rijk een uitgebreide raadpleging van de bevolking plaatsgevonden. Via huiskamerbijeenkomsten en via een door Motivaction uitgevoerd onderzoek bleek een zeer ruime meerderheid van de betrokkenen groei van de luchtvaart af te wijzen en een groot deel vond krimp van de luchtvaart aangewezen.

Met de resultaten van dat onderzoek heeft het kabinet niets gedaan. Alleen de veel geuite wens van de luchtvaartmaatschappijen om te mogen groeien werd gehonoreerd.

Natuurlijk onderschrijven wij betrokkenheid van bewoners bij het beleid. Maar dan moet het wel anders. Essentieel daarbij is het primaat van de politiek en niet het nu gehanteerde primaat van de luchtvaartmaatschappijen.

Wij sluiten een bestuursvoorstel bij voor een toekomstige organisatie van het luchtvaartbeleid².

Sinds 2003 is het wettelijk zo geregeld dat de gang naar de bestuursrechter voor luchtvaartangelegenheden is afgesloten. De gang naar de bestuursrechter is echter essentieel in een rechtstaat. Ook als dit de luchtvaart betreft. In een democratie moet de scheiding der machten niet afhangen van het onderwerp.

Samenvattend:

- Het kabinet toont met deze nota geen leiderschap en laat vele initiërende en uitvoeringszaken aan de sector.
- Vermindering van hinder en verbetering van de leefbaarheid bij uitbreiding van het aantal vliegbewegingen, als gesuggereerd in de nota, is onmogelijk. Schijn bedriegt. Verbetering van leefbaarheid is, rekening houdend met de huidige ontwikkeling van de techniek, alleen mogelijk door krimp van het aantal vliegbewegingen. De enige mogelijkheid van

² Bijlage 1.

- hinderreductie door verplaatsing van de landingsbanen naar een locatie voor de kust wordt door het kabinet afgewezen.
- Het kabinet laat de mogelijkheid liggen om door vermindering van het aantal transferpassagiers de groei van de thuismarkt tot 2050 op te vangen en de lasten voor de omgeving te verminderen.
- In deze nota staan de commerciële belangen van de sector voorop, waar het publieke belang van de luchtvaart voorop zou moeten staan.
- Het publieke belang van de luchtvaart en het publieke belang van de volkshuisvesting staan in de nota haaks op elkaar. Realisering van de 800.000 vliegbewegingen maakt de realisering van de 250.000 woningen in de regio onmogelijk.

Tot besluit

De Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen beoordeelt deze concept Luchtvaartnota als een gemiste kans. Een herijking van het beleid vindt niet plaats. De minister heeft keer op keer in haar contacten met bewoners betoogd dat zij met haar luchtvaartbeleid het vertrouwen van de bewoners terug wilde winnen. Dat is mislukt door het beleid zo nadrukkelijk door de luchtvaartsector te laten dicteren en zo nadrukkelijk de resultaten van de - door de minister zelf geïnitieerde - bevolkingsraadpleging naast je neer te leggen. Het kabinet geeft duidelijk aan, waar deze coalitie voor staat als het gaat om de ontwikkeling van de luchtvaart: groei, groei en nog eens groei van de luchtvaart over de hoofden van de bevolking. Amsterdam heeft behoefte aan een luchthaven Schiphol, die past bij de dynamiek van de stad. Dat is iets anders dan een luchthaven, die past bij de dynamiek van de luchtvaartsector. In maart 2021 zijn er nieuwe verkiezingen. Er valt wat te kiezen.

Wij verzoeken u een bericht van ontvangst te zenden aan alle onderstaande ondertekenaars.

Hoogachtend,

Ondertekening door de ondervermelde rechtspersonen leden van de Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen overeenkomstig de betreffende statutaire regeling.

1. Vereniging Platform Vliegoverlast Amsterdam (PVA)
Van Eeghenstraat 54-2
1071 GJ Amsterdam
secretariaat@vliegoverlast.nl

Voorzitter

secretaris

2. Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB),
Geerdinkhof 324
1103 RB Amsterdam-Zuidoost
E-mail: secretaris@wvb.nu

voorzitter

secretaris

3. Stichting Tuinstad Buitenveldert (STB)
p/a Rondeel 144
1082 MH Amsterdam
E-mail: stichtingtuinstad@hetnet.nl

voorzitter

secretaris

HET KAN BETER. MAAR DAN MOET HET WEL ANDERS SCHIPHOL OP BASIS VAN PUBLIEK BELANG

Terugblik

Luchtvaart heeft voor Nederland in economisch opzicht een belangrijke functie. Door zijn ligging is Nederland van oudsher een distributieland. Naast vervoer over land en water, maakt vervoer door de lucht onderdeel uit van het netwerk om deze functie te faciliteren. Echter, anno 2020 nemen innovatie en technologie een steeds belangrijke plaats in en neemt de betekenis van transport af; zoals het Rli in 'Mainports voorbij' aantoonde. Dit betekent dat we ons niet blind moeten staren op de bijdrage van lucht en zeevaart aan onze welvaart. Daarom pleit 'Mainports voorbij' niet voor sluiting van lucht- en zeehavens, maar voor een juiste maatvoering.

Luchtvaart heeft in het verleden zeker bijgedragen aan het vergroten van de welvaart. Aan de andere kant is de luchtvaart destructief geweest voor het welzijn van de bewoners in een groot gebied rond de luchthaven. De problemen zijn bekend: geluidsoverlast, aantasting van de gezondheid door slaapverstoring, uitstoot van (ultra)fijnstof en stikstof door de vliegtuigen, gevaar (Bijlmerramp 1992), beperking gebruiksmogelijkheden van een groot gebied door de monopoliepositie van het luchtverkeer. De problemen op mondiaal niveau zijn eveneens bekend: de CO₂ emissies.

Het lijkt evident dat het de taak van het rijk is de balans tussen "lusten en de lasten" van het luchtverkeer te bewaken. Omdat het luchtverkeer het gebied, waarboven gevlogen wordt en de bewoners die in dat gebied wonen direct raakt, heeft het rijk een organisatiestructuur van de luchtvaart opgezet, die zich richt op nadrukkelijke betrokkenheid van alle bij de luchtvaart betrokken partijen, inclusief een directe betrokkenheid van (een vertegenwoordiging van) de omwonenden. Dit heeft in 2008 geleid tot het vaststellen van een akkoord (het akkoord), waarin de betrokkenheid van partijen vorm kreeg en waarin een organisatie werd ingesteld die de uitvoering van het akkoord begeleidt. Die organisatie is nu de Omgevingsraad Schiphol (ORS).

Evaluatie

Onlangs heeft de huidige – interim- voorzitter van de ORS, een evaluatie en tussentijds advies uitgebracht over de afgelopen periode (Schiphol Vernieuwd Verbinden, december 2019.) Hij merkt het volgende op:

- De organisatie van de luchtvaart is complexe en niet transparant
- De taken en bevoegdheden lopen door elkaar
- De sturing vanuit het Rijk is beperkt
- De ORS heeft geen enkele macht, laat staan doorzettingsmacht
- De focus in het overleg met bewoners was groei, groei, groei
- De rol van de ORS is uitgespeeld (overleg en advisering niet meer mogelijk)
- Hinderbeperking en bescherming omgeving zijn niet geregeld
- Uitzonderingen in operationele uitvoering zijn de regel geworden
- Schiphol en niemand anders zit aan het roer zonder vastgelegde kaders

Deze resultaten overziend, concluderen wij, dat de ORS als overlegplatform voor de uitwerking van het akkoord niet heeft gefunctioneerd. Het akkoord op zich bevatte een breed gesteund

kader voor de ontwikkeling van Schiphol. Van de uitvoering echter is - buiten de handhaving van de gemaximeerde jaarlijkse 500.000 vliegbewegingen- niets terecht gekomen. Prestaties als winst voor de omgeving door de inzet van stillere vliegtuigen, selectieve groei, aan- en uitvliegroutes die bewoners ontzien, zijn in goede voornemens gesmoord. Handhaving heeft in praktische zin niet plaats gevonden.

Naar een nieuwe organisatie van de luchtvaart

komt in zijn rapport zonder onderbouwing tot een drietal modellen, het Regionaal Rijksprogrammamodel, het Sectoraal uitvoeringsmodel en het Gebiedsregisseursmodel. Deze modellen bieden naar de mening van de koepel van Amsterdamse Schipholgroepen (KAS) onvoldoende oplossing bieden voor de problemen, die zelf in zijn publicatie signaleert. Ons inziens dient de aansturing van de luchtvaart te voldoen aan de volgende kernpunten.

1. Brede afweging van belangen

De luchtvaart raakt veler belangen. Landelijk is het van belang dat Nederland beschikt over een kwalitatief hoogwaardig netwerk zodat luchtvaart het land verbindt met de belangrijke economische gebieden op de wereld. Maar tegelijkertijd is het een landelijk belang dat dit netwerk het welzijn van de bewoners niet aantast. De Grondwet (ex. art 21) merkt niet voor niets op: "De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu". Bewoners moeten het bestuur van het land op deze verantwoordelijkheid aan kunnen spreken. Decentrale overheden hebben een belang in verband met de gevolgen van het landelijk beleid voor de terreinen waar zij verantwoordelijkheid voor dragen. De luchtvaartmaatschappijen hebben belang bij het luchtvaartbeleid omdat dit hun bedrijfsmatige ruimte bepaalt. Al deze belangen dienen in een bestuursmodel aan de orde te komen.

2. Het primaat van de politiek

Een zwak punt in de huidige organisatie is dat het rijk veel en eigenlijk te veel heeft overgelaten aan gebiedsorganisaties en tegelijk de handhaving van gemaakte afspraken niet heeft opgepakt. Het primaat van de politiek is daarmee verwaterd. Er is geen vastgesteld landelijk luchtvaart beleid waarin de doelstellingen zijn vastgesteld, de afstemming met andere beleidsterreinen gestalte heeft gekregen, de normen waarmee de doelstellingen gerealiseerd kunnen worden en een structuur waarbinnen het rijk haar publieke belangen door handhaving kan borgen.

3. Scheiding van verantwoordelijkheden

Er is onduidelijke onderscheiding van de verschillende beleidsniveaus, waardoor de organisatie van het luchtvaartbeleid complex en weinig transparant is geworden. Het strategisch niveau, het tactische niveau en het operationele niveau zijn niet onderscheiden en lopen door elkaar. Voor transparantie is het nodig deze niveaus wel apart te benoemen en toe te bedelen aan relevante actoren.

4. Handhaving

Via handhaving kan het rijk zijn grondwettelijke verantwoordelijkheid borgen. Het ontwikkelen en beheren van relevante meetpunten, het kunnen ingrijpen wanneer afgeweken wordt van de gestelde kaders, het adviseren over verbeteringen aan de handhaafbaarheid zijn essentiële onderwerpen om de beleidsdoelen van de luchtvaart te kunnen realiseren binnen de door het rijk gestelde randvoorwaarden.

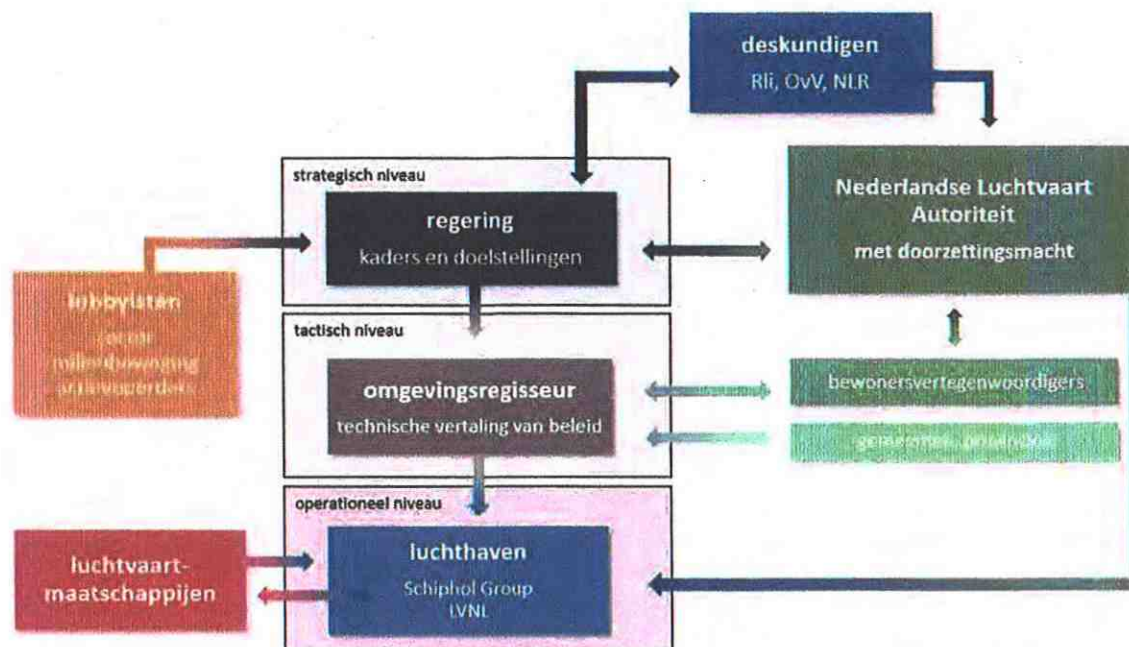
Met deze 4 kernpunten komen wij tot het volgende bestuurlijke model voor de luchtvaart.

Organisatie van de luchtvaart

Het model is een model op hoofdlijnen. Discussie over de nadere invulling van het model moet tot aanscherping en verfijning leiden.

Stroomschema toekomst luchtvaart

Voorstel Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer d.d. 5 februari 2020



Toelichting:

De kern van het model wordt gevormd door de kolom strategisch niveau, tactisch niveau en operationeel niveau met daarnaast een onafhankelijke toezichthouder. Wij geven deze toezichthouder de werknaam "Nederlandse Luchtvaart Autoriteit".

Op strategisch niveau krijgt het primaat van de politiek zijn natuurlijke onderkomen in het vak 'regering en parlement'. Hier worden de strategische, kaderstellende en normstellende beslissingen genomen over de ontwikkeling van de luchtvaart passend bij en in afstemming met het beleid in andere beleidssectoren (economie, klimaat, natuur, ...). Door deze afstemming wordt het publiek belang optimaal bediend.

Op tactisch niveau worden de strategische beslissingen nader uitgewerkt en in een uitvoeringstraject geplaatst. Op dit niveau wordt bijvoorbeeld bepaald welke infrastructurele maatregelen genomen moeten worden en hoe deze worden gefinancierd. Hier vindt ook de afstemming plaats met het beleid van de decentrale overheden op gebieden als milieu, aanleg en beheer van infrastructuur, veiligheid, woningbouw, ruimtelijke ordening, beheersing overlast, e.d.

Op het operationeel niveau vindt de daadwerkelijke implementatie van het beleid plaats. Het gaat om ontwikkeling van een banenstelsel, stationaccommodaties, begeleiding van het luchtverkeer

binnen de gestelde randvoorwaarden, douane, verdeling van de Slots binnen de gestelde randvoorwaarden, ontwikkeling van het netwerk door het gericht verstrekken van landingsrechten, e.d.

Nieuw in dit model (maar wel geïnspireerd door de situatie in de organisatie van de Engelse luchtvaart) is het instellen van een Nationale Luchtvaart Autoriteit. Deze NLA ziet er op toe dat de beslissingen op strategisch niveau op operationeel niveau ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Hiertoe dient deze NLA te beschikken over een eigen toezichtinstrumentarium, een eigen budget en de middelen, die hem in staat stellen tot correctie (doorzettingsmacht). Vanuit zijn toezichtfunctie heeft de NLA het recht het kabinet voorstellen te doen om haar strategische beleid bij te stellen als de ontwikkeling van de luchtvaart daartoe aanleiding geeft.

Vanwege de belangen van de omgeving ligt het voor de hand de betrokkenheid van de decentrale overheden en (vertegenwoordigingen van) bewoners bij dit toezichthoudende orgaan te positioneren. Ook ligt het in de rede om het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) bij de NLA onder te brengen. De klachten die bewoners bij BAS melden kunnen direct betrokken worden bij het toezicht.

In de kolom lobbyisten zijn alle relevante actoren (werknemers- en werkgeversorganisaties, de hele diversiteit van bewonersorganisaties, de sectorrelevante organisaties, e.d.) opgenomen, die nu en straks vanuit hun eigen belangen hun invloed op het beleid willen doen gelden.

De luchtvaart maatschappijen hebben als private ondernemingen in dit model geen bijzondere positie. Zij doen direct zaken met de Overheid NV Schiphol.

Tot slot benoemen wij de kolom deskundigen. Er zijn tal van organisaties, die het rijk adviseren over de luchtvaart. Deze deskundigheid kan ook goed worden betrokken bij de NLA. De voortschrijdende inzichten van de wetenschappelijke organisaties geeft de toezichthouder de instrumenten voor het geven van aanwijzingen aan het operationeel niveau om verbetering van de luchtvaart tot stand te brengen.



Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen

LUCHTVAART UIT BALANS

ACTUALISATIE

Ten geleide

De conclusies die en in Luchtvaart uit Balans trekken, dat verdere groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol niet verder zal bijdragen aan de economische groei en de groei van het aantal directe en indirecte banen wordt in twee nieuwe onderzoeken, die in opdracht van de minister van I&W zijn uitgevoerd, bevestigd.

In november publiceerde de Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen (KAS) in *Luchtvaart uit Balans* het resultaat van het onderzoek dat de economen en in opdracht van de KAS hebben uitgevoerd. Onlangs zijn in opdracht van de minister van I&W twee nieuwe rapporten uitgebracht over de betekenis van de luchtvaart voor de economie. Wij hebben en gevraagd deze onderzoeken tegen het licht te houden vanuit hun eerdere rapportage. Het resultaat daarvan treft u hier aan. Daaraan voorafgaand presenteren wij de achtergrond die ons tot de economische vraagstelling heeft gebracht en gaan wij in op de belangrijkste beleidsmatige conclusies die nu getrokken kunnen worden.

Lusten en lasten luchtverkeer

De ontwikkeling van de luchtvaart bevindt zich al lange tijd in een stroomversnelling. In de tachtiger jaren was de verwachting dat een progressieve ontwikkeling van de luchtvaart van ons land bij zou gaan dragen aan de economische ontwikkeling van de regio met een uitstraling naar de rest van het land. De economie zou groeien en de luchtvaart zou zorgen voor groei van het aantal banen. De ontwikkeling van Schiphol met een extra start- en landingsbaan, uitbreiding van de pieren en stationsaccommodatie moest deze ontwikkeling faciliteren.

Het resultaat van dit beleid is dagelijks waarneembaar in lusten en lasten. De luchtvaart heeft een constructieve bijdrage geleverd aan de economische ontwikkeling van regio en land. Inmiddels is bekend dat de luchtvaart meegroeit met economie als geheel. Diezelfde ontwikkeling van de luchtvaart heeft echter ook destructieve kanten. De luchtvaart tast het

woon- en leefklimaat aan van de bewoners onder de aan- en uitvliegroutes, levert gevaar op, tast het klimaat aan, geeft risico's voor de volksgezondheid en beperkt het ruimtegebruik in een zeer groot gebied, dat zich uitstrekt over het grondgebied van vier provincies. Groei van de luchtvaart versterkt de negatieve invloed.

De Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen KAS constateerde de toenemende destructieve krachten van de luchtvaart en zette vraagtekens bij de constructieve bijdrage die verdere groei van de luchtvaart voor de Nederlandse economie zou hebben. Dit was de achtergrond dat de KAS in 2019 en vroeg onderzoek te doen naar de vermeende immer positieve bijdrage van de luchtvaart. Het resultaat van hun onderzoek is opgenomen in *Luchtvaart uit Balans* dat de KAS op 24 november 2019 aanbood aan de Tweede Kamer. Op diezelfde dag vond de publieke presentatie plaats in het Lloyd Hotel in Amsterdam.

Kernresultaten uit het onderzoek waren:

- Het luchtvaartnetwerk van Nederland is niet kwalitatief hoogwaardig door de vele bestemmingen naar onbetekenende regio's;
- Groei of krimp van de luchtvaart heeft slechts een zeer beperkte invloed op de economie en de werkgelegenheid;
- De arbeidsmarkt van de luchtvaart concurreert met de arbeidsmarkt in de regio, wat kan leiden tot verdringing van andere, meer waardevolle potenties;
- De vergelijking van een vijftal 'onthubte' luchthavens laat zien dat het 'onthubben' van Schiphol naar verwachting - in ieder geval op een termijn van vijf jaar - geen ernstige negatieve gevolgen zal hebben voor de economie.

De algemene conclusie uit het onderzoek is dat bij groei van de luchtvaart de bijdrage aan de economische kant van het publiek belang gering zal zijn, terwijl de destructieve gevolgen voor de samenleving aanzienlijk zullen zijn. De onbalans tussen lusten en lasten neemt toe. Het publiek belang is niet gediend bij een verdere groei van de luchtvaart in Nederland. Het publiek belang is eerder gediend bij een krimp van het aantal vliegbewegingen, waardoor de kwaliteit van het netwerk kan verbeteren en de destructie van het woon- en leefklimaat wordt beteugeld.

Na het uitkomen van *Luchtvaart uit Balans* zijn er in opdracht van de minister van Infrastructuur en Waterstaat twee nieuwe onderzoeksrapporten uitgebracht over de relatie tussen de luchtvaart en de economie. Decisio publiceerde *Actualisatie economische betekenis Schiphol* en SEO *Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk*. Met een begeleidende brief heeft de minister op 10 januari de twee rapporten aan de Tweede Kamer aangeboden. Zoals gezegd vroegen we en om deze nieuwe publicaties tegen het licht te houden.

Samenvatting resultaten

en zetten een groot aantal wetenschappelijke kanttekeningen bij de twee onderzoeken. Als belangrijkste beleidsrelevante conclusies tekenen wij het volgende op:

- De twee nieuwe rapporten bevestigen dat de ontwikkeling van de luchtvaart niet langer gezien kan worden als aanjager van banen (In Decisio wordt dit in het onderzoeksverslag wel genoemd, maar in de conclusies verzwegen).
- Een centraal punt uit hun eerdere onderzoeken - veel extra vluchten over de periode 2013-2018 zorgden voor weinig extra toegevoegde waarde - worden in de nieuwe onderzoeken bevestigd.

- Veel maatschappelijke lasten, zoals beperkte ruimte voor woningbouw, zijn in de nieuwe onderzoeken niet meegerekend. SEO rekende wederom met te lange reistijden. En door het saldo voor één jaar te bepalen in de nabije toekomst, blijft de klimaatschade door CO₂ op lange termijn buiten beeld. Indien deze drie punten wel zouden zijn meegewogen, was het effect op brede welvaart van de luchtvaart nog lager uitgekomen.
- Het rapport van Decisio concludeert dat er een causale relatie is tussen economie en luchtvaart, maar dat de richting daarvan moeilijk is te bepalen. Deze conclusie neemt de minister op 10 januari 2020 in een brief aan de TK over.) Deze conclusie kan op basis van onderzoek dat door en gebruikt is, aangescherpt worden: in perifere regio's kan de luchtvaart de economie aanjagen, maar in ontwikkelde regio's als die rond Schiphol is het omgekeerde het geval. Daar jaagt de economie de luchtvaart aan; Nederland is geen perifere regio.
- De in *Luchtvaart uit Balans* getrokken conclusies worden door de nieuwe onderzoeken feitelijk bevestigd.

Namens de KAS

Voor meer informatie:

mail:
tel.

mail
tel

Notitie 18 januari 2020

Aan: Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen

Status: definitief

Reactie op rapporten over luchtvaart aan de Tweede Kamer

NEO Observatory
Leobus.nl
Rotterdam

Op 10 januari jl. heeft de Minister van IenW drie rapporten over Schiphol en het netwerk van luchtverbindingen aan de Tweede Kamer gestuurd. De Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen heeft NEO Observatory gevraagd een beknopte notitie op te stellen over deze drie rapporten. Deze notitie gaat in op hoofdpunten van twee van deze drie rapporten, te weten:

Actualisatie economische betekenis Schiphol, Decisio 2019.

Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk, SEO 2019.

Deze notitie bouwt voort op twee eerdere publicaties, namelijk:

(2019), Second Opinion Verkennende MKBA beleidsalternatieven Luchtvaart.
Rotterdam: /NEO Observatory. Onderzoek in opdracht van Samenwerkende Actiegroepen
Tegen Laagvliegen (SATL)

(2019), Luchtvaart uit Balans: zwaar of niet zwaar? Connectiviteit van de
luchtvaart in Nederland op de weegschaal. Amsterdam: Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen
(KAS)

1 Actualisatie economische betekenis Schiphol (Decisio 2019).

Het beeld is dat de kwaliteit van de studie is verbeterd ten opzichte van de Verkennende MKBA van Decisio/SEO 2018. Hieraan draagt bij dat Decisio uitdrukkelijk onderscheid maakt tussen de economische bijdrage enerzijds en de economische effecten van luchthaven Schiphol anderzijds. De studie van Decisio betreft uitsluitend een 'foto' van de bijdrage van de luchthaven Schiphol aan de economie. Om het economisch effect op de economie – of beter de welvaart – van een (des)investering of groei/krimp van Schiphol te kunnen bepalen is een MKBA nodig. Het rapport van Decisio 2019 kan hiervoor niet de argumenten niet geven. Elementen die in de second opinion van in opdracht van SATL en uit het rapport Luchtvaart uit balans van in opdracht van de KAS komen duidelijk terug. Er wordt echter niet naar deze publicatie verwezen. Opvallend is dat wordt ingegaan op de causaliteit tussen luchthavens en economische groei. De beperkingen van de studie worden door Decisio 2019 goed aangegeven. Per saldo is dit een vooruitgang.

Niettemin wordt enige belangrijk punten gemist in Decisio 2019. Dat betreft onder andere de conclusie over de causaliteit tussen luchthavens en economische groei. Decisio geeft de relevante conclusie niet. Onderstaand worden deze punten toegelicht.

S1 Directe en indirecte economische bijdrage van luchthaven Schiphol

Decisio 2019 trekt drie belangrijke conclusies in de lijn van de second opinion en het paper Luchtvaart uit balans.

1 'Geconcludeerd kan worden dat het aantal vluchten (17%) en passagiers (35%) sterker is toegenomen dan de direct + indirect achterwaartse werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De som van de directe + indirecte werkgelegenheid is ongeveer gelijk gebleven, de toegevoegde waarde is met 15 procent gestegen. Onderstaande tabel geeft hier een overzicht van'. Decisio p IV

Tabel S1 Totale economische bijdrage van Schiphol.

	Werkzame personen		FTE		Toegevoegde waarde	
	Aantal	t.o.v. 2013	Aantal	t.o.v. 2013	in mln. €	t.o.v. 2013
Direct	68.400	5,9%	57.000	4,0%	€ 7.300	25,2%
Indirect achterwaarts	45.500	-7,5%	36.200	-7,9%	€ 3.080	-2,8%
Totaal (direct+indirect)	113.900	0,1%	93.200	-1,0%	€ 10.380	15,3%

Bron: Decisio 2019 p IV

Hier vinden we bevestiging van ons centrale punt: veel extra vluchten voor weinig extra toegevoegde waarde over de periode 2013-2018. De werkgelegenheid nam af, maar dat ontstond door een herziening in de cijfers van het CBS (arbeidsrekeningen en nationale input-output tabel), waarvoor Decisio niet heeft gecorrigeerd. Decisio stelt dat die correctie niet te maken is. Dat kan wel: het gevolg is dat tabel S1 niet bruikbaar is.

De groei van de toegevoegde waarde kan bovendien toegeschreven worden aan de ontbrekende winst in 2013 en de relatief hoge winst in 2018. De gevonden hoeveelheden FTE in 2013 en 2018 zijn plausibel, alleen de onderlinge vergelijkbaarheid niet.

Decisio 2019 geeft aan dat deze uitkomsten bruto zijn, dat wil zeggen exclusief verdringing op de arbeidsmarkt en substitutie van de luchtvaart door andere bedrijfstakken in het geval van een (grote) verandering. Decisio noemt het op p II een economische foto (economisch geformuleerd: statisch). Dynamisch is echter relevant voor besluitvorming, dus zoveel zeggen de cijfers niet.

2 'De directe economische bijdrage van Schiphol komt overeen met circa 0,8 à 0,9 procent van het bruto binnenlands product en werkgelegenheid (inclusief de indirecte bijdrage is dit 1,3 procent). Dat is een niet te verwaarlozen factor in de Nederlandse economie, maar heeft als zelfstandige 'banenmotor' geen doorslaggevende factor in de economische groei'. Decisio pVI

Deze hoeveelheid is zeer beperkt. Het aandeel van de bouwsector is er een veelvoud van. De creatieve industrie heeft een bijdrage van 2,5 procent in de toegevoegde waarde van de Nederlandse economie en qua werkgelegenheid is dat 3 procent.

Decisio 2019 merkt terecht op dat het als zelfstandige banenmotor geen doorslaggevende factor is. Daarmee lijkt Decisio nota te hebben genomen van de conclusies van de papers van _____ en _____ en interviews, o.a. in Follow the Money en de Volkskrant: Schiphol is geen werkgelegenheidsproject. Decisio pVI merkt terecht op dat Schiphol er primair is voor de verbindingen die Schiphol mogelijk maakt en de behoefte waar de luchthaven in voorziet. **Dat Schiphol "... als zelfstandige 'banenmotor' geen doorslaggevende factor in de economische groei" (Decisio pVI) heeft, had niet ongenoemd mogen blijven in de conclusies van Decisio op pp VIII-X.**

3 'Overigens is het doel van deze studie niet om de wenselijkheid van groei vast te stellen, daarin spelen ook andere overwegingen zoals negatieve impact op de omgeving, het milieu en niet direct economische voordelen van de luchthaven een rol (het kunnen bezoeken van vrienden, familie, op vakantie gaan, etc.). Dit valt buiten de scope van deze analyse. Onderstaand gaan we alleen in op de economische relaties die er bestaan tussen de (groei van de) luchthaven en het functioneren van de nationale en regionale economie'. Decisio pVI

Deze conclusie van Decisio 2019 raakt de crux. Het betekent dat, hoewel het rapport aansluit bij de werkgelegenheids- en andere indirecte economische effecten in de Verkennende MKBA van Decisio/SEO 2018, we met deze studie niets kunnen zeggen over de groei naar 540.000 vliegbewegingen die de minister voor ogen heeft. Immers: de gevonden omvang gaat alleen over toegevoegde waarde en banen, (direct en indirect), deze zijn bruto (exclusief verdringing en substitutie), de verandering omvat een breuk in de cijfers en de maatschappelijke kosten zijn buiten beschouwing gelaten. De gemonetariseerde werkgelegenheidseffecten vormen in de Verkennende MKBA van Decisio/SEO 2018 bovendien slechts een fractie (circa 1%) van de directe effecten (netto-exploitatieresultaat van de luchthaven, reistijdwinsten en ticketprijseffecten).

Ofschoon wij in onze second opinion (_____ 2019) op deze MKBA2018 van Decisio/SEO aangegeven hebben dat de directe effecten in hoge mate overschat zijn en de additionele werkgelegenheidseffecten (inclusief verdringing en substitutie) correct te lijken zijn ingeschat, zijn ook in elke andere Nederlandse MKBA van de luchtvaart de werkgelegenheidseffecten aanzienlijk kleiner dan de directe effecten. Het idee van de minister dat de sector de voorgestelde groei moet verdienen met hinderbeperking mist derhalve vooralsnog elke empirische basis (een nulmeting) om deze hinderbeperking te kunnen volgen ten opzichte van de groei. De studie van Decisio 2019 geeft deze in elk geval niet, en ook geen enkele aanleiding.

S2 Rol Schiphol in de regionale arbeidsmarkt

- **Geen punten**

S3 De bijdrage van Schiphol aan het vestigingsklimaat en economische groei

De studie van Decisio 2019 is over bijdrage aan vestigingsklimaat en economische groei ambivalent en heeft een klok horen luiden, maar mist de klepel. Decisio 2019 lijkt kennis te hebben genomen van dit onderwerp via onze twee rapporten (Second opinion 2019 en Luchtvaart uit Balans 2019). Als het bijdraagt aan het vestigingsklimaat, draagt het bij aan economische groei, maar economische groei is breder dan het vestigingsklimaat. Decisio 2019 komt er niet uit. Dat blijkt uit het volgende citaat:

‘Er is een duidelijke relatie tussen de nationale en regionale economische groei en de groei van de luchtvaart op Schiphol. De causaliteit tussen deze twee ontwikkelingen is niet generiek vast te stellen. In brede zin is Schiphol vooral faciliterend: het voorziet in een vraag naar vliegverkeer die voor een groot deel afhangt van de nationale en mondiale economische groei. Wat er economisch zou gebeuren als Schiphol niet meer zou kunnen groeien, is niet vast te stellen. De situatie heeft zich niet eerder voorgedaan en internationaal onderzoek biedt onvoldoende houvast. Dit is bovendien mede afhankelijk van de ontwikkelmogelijkheden van concurrerende luchthavens.’

‘Internationaal onderzoek suggereert wel een positieve (soms ook causale) relatie tussen de groei van luchthavens en de groei van de regionale economie. Grote luchthavens, vooral in termen van connectiviteit (aantal directe verbindingen), lijken meer bij te dragen aan de regionale economie dan kleine luchthavens. Meer intercontinentale verbindingen lijken te leiden tot meer internationale hoofdkantoren. Grote luchthavens zijn eerder faciliterend dan stimulerend: het belang voor de economie van deze faciliterende rol is afhankelijk van vele factoren. Er blijkt geen conclusie te trekken die zonder meer geldt voor iedere luchthaven(regio) over de causaliteit: in welke mate draagt economische groei bij aan groei van de luchthaven en in welke mate draagt groei van de luchthaven bij aan economische groei? Beide richtingen lijken (vaak ook tegelijkertijd) te bestaan. Er is zeker ook geen bewijs dat groei van de luchthaven géén bijdrage levert aan de economische groei’. Decisio pVI-VII

Gezien de beschikbare literatuur, en de artikelen die genoemd zijn in het literatuuroverzicht, hadden de conclusies scherper en helderder moeten zijn in Decisio 2019. In Luchtvaart uit balans (2019) staan de relevante conclusies volledig uitgeschreven. Het vraagstuk wordt in Decisio 2019 gemystificeerd en niet wetenschappelijk geanalyseerd en opgelost. Per zin:

‘Er is een duidelijke relatie tussen de nationale en regionale economische groei en de groei van de luchtvaart op Schiphol.’ Inderdaad een relatie: namelijk samenhang, en geen causaliteit.

‘De causaliteit tussen deze twee ontwikkelingen is niet generiek vast te stellen’. Dat is wel het geval: 2013 lossen dit op en 2016 bevestigen dit.

‘In brede zin is Schiphol vooral faciliterend: het voorziet in een vraag naar vliegverkeer die voor een groot deel afhangt van de nationale en mondiale economische groei’. Dat is de centrale conclusie op basis van 2013: punt.

‘Wat er economisch zou gebeuren als Schiphol niet meer zou kunnen groeien, is niet vast te stellen.’

Dat is dus wel het geval: SEO 2015 heeft dit onderzocht (SEO (2015), Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek). CPB & PBL (2015) hebben hiervan gebruik gemaakt in het Cahier Mobiliteit van de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving bij hun aanvullende onzekerheidsverkenning, wat er met de luchtvaart in Nederland gebeurt als de hubfunctie van Schiphol wegvalt. In het paper Luchtvaart uit balans is dit onderzocht door naar een vijftal stedelijke regio's te kijken die hub of nationale maatschappij zagen verdwijnen. De conclusie dat er in het jaar na de onthubbing het groeicijfer van het bruto regionaal product wordt gedrukt, maar daarna is er herstel, tot hogere groei.

‘De situatie heeft zich niet eerder voorgedaan en internationaal onderzoek biedt onvoldoende houvast.’ Onzin. Er zijn zo vijf, zes steden te noemen waar dit is gebeurd. SEO (2015) geeft 12 voorbeelden van ‘de-hubbing’ in Europa en 6 Amerikaanse voorbeelden.

‘Er blijkt geen conclusie te trekken die zonder meer geldt voor iedere luchthaven(regio) over de causaliteit: in welke mate draagt economische groei bij aan groei van de luchthaven en in welke mate draagt groei van de luchthaven bij aan economische groei?’ Onzin: zie 2013 en 2016. Het gaat om het onderscheid tussen luchthavens in perifere en centrale regio's.

‘Al het onderzoek naar de relatie tussen de groei van luchthavens en de economie wijst dezelfde kant op en onderzoek naar de causaliteit laat ook meestal een positief effect van de luchthaven op de economie zien. Dit laatste is echter vaak twee kanten op (economie beïnvloedt de luchthaven en vice versa) en de exacte mechanismen blijven onduidelijk. Resultaten wekken dezelfde suggestie: het vermoeden is dat de groei van luchthavens bijdraagt aan economische groei, maar er is geen sluitend bewijs.’ Decisio 2019, p64
Onzin: zie 2013 en 2016. Het gaat om het onderscheid tussen luchthavens in perifere en centrale regio's. Het mechanisme is goed aangeduid.

Dat is: in geavanceerde economieën domineert het vraag-effect (2013). Dat is de conclusie. Decisio 2019 duidt de conclusies uit dit artikel vaag aan, terwijl deze auteurs veel preciezer zijn (zie het paper luchtvaart uit balans).

Algemeen: op het onderdeel relatie Schiphol en economische groei mist Decisio 2019 de crux. Van (bijna) geen enkel genoemd artikel keren de conclusies precies en nauwkeurig terug in het rapport, van sommige zelfs niets, terwijl die heel relevant zijn. Het is onnauwkeurig en oppervlakkig, met als conclusie dat het complex is. In de wetenschap is juist dat geanalyseerd en zijn er zeer relevante conclusies getrokken.

Decisio 2019 noemt o.a. SEO 2015, regional impacts of airports, maar deze studie heeft 2013 gemist, en 2016 is van later. Juist deze twee studies zijn cruciaal in de analyse van het vraagstuk causaliteit luchthaven-regionale groei. Het gaat dan om de variërende rol van het toerisme in geavanceerde grootstedelijke economieën versus perifere luchthavens.

Daar waar Decisio 2019 internationaal onderzoek aanhaalt naar de positieve relatie tussen de groei luchthavens en de groei van de regionale economie, ontbreekt het aan een kritische beschouwing over de omvang van deze relatie.

Volgens een studie voor ACI Europe door Intervistas 2015 – Decisio 2019 noemt deze studie slechts zijdelings – gaat 10% groei van de connectiviteit samen met een 0,5% toename van het GDP per inwoner. Tussen 2008 en 2018 is de directe en totale (directe plus indirecte) connectiviteit van Schiphol met 21% respectievelijk 19% gestegen (SEO 2018, i.o.v. ACI Europe). Dit suggereert dat de groei van Schiphol in 10 jaar tijd een groei van het BBP per inwoner van 1% opgeleverd (minder dan 0,1% per jaar). De omvang hiervan is zo gering dat dit geen verhouding heeft met de toename van geluidsoverlast, ruimtedruk en klimaatschade, waarbij de hoeveelheid extra brp in de marges tussen voorlopige en definitieve cijfers van het CBS over regionaal-economische groei van de metropoolregio Amsterdam past.

2015 stelt dan ook:

'At the same time, it would probably be an exaggeration to call local airports 'engines of economic development'. It is true that there is a relationship between air traffic and employment; however, the size of the corresponding effect is quite modest'. Further, the effect of air traffic on average wage is significant only statistically, but not economically.' 2015, p1592

, 2013, P 1516

'In these (peripheral – WM) regions, in addition to regional growth causing airport activity, air activity appears to boost regional development.' , 2013, P 1516

'Supply side effects are, thus, important for remote regions.' , 2013, P 1516

'In core regions, only the reverse is true: that is, airport activity does not cause regional growth, but regional growth causes airport activity.' , 2013, P 1516

2016 p 143-145, p151:

'A major part of passengers arriving in South-European regions are tourists stimulating employment in the tourist industry. This is obviously related with the emergence of low-cost carriers (LCCs) after intra-European air transport liberalization. (p 151) Additionally, LCCs commonly launch new routes on destinations that were previously unavailable or unpopular due to high fares, and the arrival of LCCs in such a region gives a strong initial impulse to tourism.' , 2016 P 151.

Omissies in Decisio 2019

De literatuur over het onderwerp regionale groei en luchthavens is in Decisio 2019 niet nauwkeurig geraadpleegd en onvolledig. 2014 is wel genoemd, maar 2016 niet. In de literatuurlijst staat 2012, maar het is 2013. Ook staat er 2013, maar het is 2015. Verder staat er alleen auteur, jaar en titel artikel, maar tijdschrift en paginanummers ontbreken. De geraadpleegde artikelen zijn dus niet letterlijk terug te vinden, tenzij de lezer (WM/LB) de auteurs en titels al kennen (in deze notitie is dat het geval). De beschouwing van Decisio 2019 over dit onderwerp is dus niet wetenschappelijk verifieerbaar en herhaalbaar en heeft daardoor geen waarde. Kortom, de auteur onthult de lijn van de analyses in de wetenschap niet en laat belangrijke conclusies in diezelfde artikelen weg. Dit helpt de besluitvorming niet.

Verder voert Decisio 2019 enige regressieanalyses uit. Hier laat Decisio 2019 zien het onderwerp en de vereiste methoden niet te beheersen.

2 Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk, SEO 2019.

In deze studie neemt SEO de welvaartseffecten van uitbreiding van de capaciteit van Schiphol tot 540.000 vliegbewegingen in 2025 onder de loep. De uitkomsten worden in een hoog en een laag economisch groeiscenario berekend, en betreffen de jaarlijkse uitkomsten. SEO 2019 komt in 2025 in een hoog scenario tot 226 miljoen euro (exclusief PM posten) en in een laag scenario op 40 miljoen exclusief PM posten. De effecten worden voor één jaar (2025) geraamd, dit in tegenstelling tot een mkba die doorgaans over een periode van 100 jaar (waarin alle jaren 'meetellen') vooruitblijkt.

Een probleem in de studie is dat het berekende maatschappelijke saldo (+226 miljoen euro in 2025) niet vergelijkbaar is met de uitkomsten in de Verkennende MKBA van Decisio/SEO 2018. Daarin staat een totaal saldo over de gehele zichtperiode, waarvan de baten zijn uitgedrukt in euro's van het heden.

Het gevonden bedrag van 226 miljoen euro in 2025 in het scenario hoog verdwijnt in de ruis van het bruto binnenlands product van Nederland, dat in 2018 een omvang had van 757 miljard euro. Bij een gemiddelde groei van het bbp van 1,5% per jaar is het bbp in Nederland in 2025 840 miljard. Het betreft dan 0,027 procent. Dat is dan een bovengrens in een hoog groeiscenario van de nationale economie. Dit bedrag verdwijnt in de ruis van de bepaling van het bbp van Nederland (verschil tussen voorlopige en definitieve cijfers door het CBS). Opgemerkt wordt dat dit bedrag past bij de bepaling van de bijdrage van extra connectiviteit aan het bbp van landen door Intervistas 2015. Deze studie liet zien dat de bijdrage van onderwijs en fysiek kapitaal aan het bbp veel groter en robuuster is dan die van connectiviteit.

In beide scenario's overheersen de directe effecten, d.w.z. de reistijdwinsten en ticketprijsseffecten voor passagiers en de schaarstewinsten voor de luchtvaartmaatschappijen. Dat betekent dat wat een economisch-maatschappelijke baat wordt genoemd, overwegend het private voordeel is voor vliegtuigpassagiers die belastingvrij vliegen. Ofwel, de uitkomst van de welvaartsanalyse in SEO 2019 is dat als we méér Nederlandse consumenten belastingvrij vanaf Schiphol laten vliegen, het reiskostenvoordeel dat zij ondervinden ten opzichte van vliegen vanaf een andere luchthaven, opvatten als een maatschappelijke baat, terwijl het een private baat is, waarbij het voor de maatschappij weinig uitmaakt of en hoe Nederlanders op vakantie gaan.

Daarnaast zijn in beide scenario's de negatieve klimaateffecten groter dan de positieve werkgelegenheidseffecten.

Omdat de effecten slechts voor één jaar in beeld zijn gebracht, zijn de effecten – ofschoon uitgedrukt in prijzen van 2018 – niet verdisconteerd, althans de discontovoet is niet vermeld. Dit is voor de analyse van één toekomstjaar i.p.v. een periode een beperkte omissie, met de kanttekening dat de discontovoet voor de externe effecten lager is dan de discontovoet voor de directe en indirecte effecten. Indien hiermee rekening wordt gehouden, is het totaal van de effecten van verruiming van de capaciteit op Schiphol op de Nederlandse welvaart enigszins lager dan gepresenteerd in SEO 2019.

De opmerkingen die bij deze studie gemaakt kunnen worden zijn beperkter dan bij Decisio 2019.

Directe effecten

SEO 2019 kiest te hoge tijdswaarderingen. De netto welvaartseffecten – met name de post ‘voortransport’ - zijn hierdoor te hoog ingeschat. Het is correct dat SEO 2019 uitsluitend de welvaartseffecten voor de Nederlandse passagiers heeft geraamd. In de MKBA2018 waren ten onrechte de buitenlandse passagiers (circa 45% van het totale aantal O/D-passagiers) nog wel meegerekend.

SEO 2019 heeft van het KiM de tijdwaardering van een vliegtuigpassagier overgenomen voor de extra reistijd naar de uitwijkvluchthaven. Het formele kengetal van het KiM voor de vliegtuigpassagier blijkt echter uitsluitend het vliegende gedeelte van de reis te betreffen, i.e. van vluchthaven van vertrek tot vluchthaven van aankomst. De reistijd naar en van de vluchthavens vormde uitdrukkelijk geen attribuut in het ‘stated preference’ onderzoek, dat ten grondslag lag aan de formele kengetallen van het KiM (Significance *et al.*, 2012: p.67).

Tot 2015 ging men er wereldwijd vanuit dat passagiers een gelijke tijdwaardering tijdens de vliegreis en het voortransport hebben. Amerikaans empirisch onderzoek in 2015 heeft echter aangetoond dat de betalingsbereidheid voor tijdswinst tijdens het voortransport, de verblijfstijd op de vluchthaven en de vliegreis van elkaar verschilt (National Academies, 2015). Volgens dit onderzoek is de tijdwaardering in het voortransport voor zakelijke reizigers meer dan 60% en voor niet-zakelijke reizigers meer dan 50% lager dan tijdens de vliegreis. (2012) kwam in zijn proefschrift ook al tot lagere reistijdwaarderingen in het voortransport, in vergelijking tot het kengetal van KiM 50% lager voor zakelijke reizigers en 33% lager voor niet-zakelijke reizigers.

In de MKBA's voor Rotterdam The Hague Airport en Groningen Airport Eelde is voor de reizigers die (moeten) uitwijken naar een buitenlandse vluchthaven niet met de tijdwaardering van de vliegtuigpassagier gerekend maar met de reistijdwaardering van een autobestuurder en treinpassagier (2015).¹ Vanwege het risico op het missen van een vlucht is dat waarschijnlijk een te lage raming van het reistijdeffect. Daarom is bij de waardering van de reistijd naar de vluchthaven naast de reistijd zelf ook de betrouwbaarheid van de reis van belang (2016). De formele kengetallen hiervoor worden ook door KiM vermeld, KiM geeft geen kengetallen voor zogenoemde samengestelde reizen.

De tijdwaardering van een zakelijke reiziger voor tijdswinst en betrouwbaarheid tezamen volgens de kengetallen van het KiM voor auto- en OV-reizigers komt overeen met (2012), voor niet-zakelijke reizigers is tijdwaardering met deze kengetallen van het KiM nog aanzienlijk lager dan de uitkomst in het proefschrift van (2012).

Indien SEO 2019 met de reistijdwaarderingen volgens (2012) zou hebben gerekend, wordt de effecten in het voortransport 40% lager (o.b.v. 1/3 aandeel zakelijke en 2/3 aandeel niet-zakelijke reizigers). In het economische groeiscenario Laag wordt dan het totaal van alle directe, indirecte en externe effecten **negatief**.

SEO 2019 doet t.a.v. de ticketprijzen voor de Nederlandse passagiers en de schaarstewinsten voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen interessante suggesties. SEO 2019 onderkent het punt dat schaarste leidt tot toename van de ticketprijzen (betekent hogere winstmarges) onder de conditie

¹ Ecorys heeft - impliciet - de reistijdwaarderingen van autobestuurders en meerijders gelijk verondersteld.

dat hoewel een deel van de passagiers verdwijnt, de overblijvende meer willen betalen. Het hangt van het verloop van de marginale kostencurve af (die terugloopt) of KLM meer winst maakt. Bij evenredige kosten maakt de KLM meer winst in het geval van schaarste.

Door een verruiming van de capaciteit op Schiphol zullen door meer concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen behoeven de passagiers lagere ticketprijzen te betalen en zullen de schaarstewinsten voor de luchtvaartmaatschappijen afnemen. Dit is inderdaad het beeld in het hoge groeiscenario. In het lage groeiscenario blijken de passagiers juist hogere ticketprijzen te gaan betalen. Volgens SEO 2019 hangt dit samen met de concentratie van vluchten op Schiphol in het lage groeiscenario. Dit is aannemelijk, maar o.b.v. de informatie in het rapport niet door ons na te rekenen.

In vergelijking tot de MKBA2018 valt ons in SEO 2019 op dat:

- In het hoge groeiscenario het saldo van ticketprijzen en schaarstewinsten groter is dan de reistijdwinsten, terwijl dat in de MKBA andersom was (mogelijk doordat in de MKBA de reistijdwinsten van buitenlandse passagiers ten onrechte zijn meegerekend).
- In het lage groeiscenario het saldo van ticketprijzen en schaarstewinsten negatief is en van teken verschilt ten opzichte van de reistijdwinsten, terwijl de groeivarianten in de MKBA allemaal gepaard gingen met een positief saldo van ticketprijzen en schaarstewinsten (mogelijk doordat in de MKBA de ticketprijs effecten zijn overschat).

Externe effecten

De externe effecten zijn niet volledig: in het bijzonder geluid, luchtkwaliteit en veiligheid zijn niet bepaald. Kennelijk is verondersteld dat er meer vliegbewegingen zijn, maar dat de hoeveelheid extra geluidsoverlast en luchtverontreiniging gelijk zijn aan nul (Schiphol heeft de groei kennelijk verdiend). Dit moet eerst bewezen zijn; het is realistischer om dit als nul-scenario te bepalen als evenredige toename (geen technologische ontwikkeling). Een technologische ontwikkeling van nul is plausibel, of de mate van invoering van nieuwe technologie is maatgevend. De invoering van de Boeing 737 MAX laat zien dat dit problematisch is; de vliegtuigindustrie bevindt zich aan de marge van technologische ontwikkeling.

Bij klimaatschade uit CO₂ p 55:

Prijs van CO₂ volgens CE Delft 2 graden scenario: 80 E per ton in 2015, toename 3,5% p.j.

Hier is een gevoeligheidsanalyse nodig met de prijzen van _____, CPB/PBL.

Het is nl aan de lage kant, zeker gezien de huidige ontwikkelingen m.b.t. het klimaat.

Het effect op ruimtegebruik is niet inbegrepen, hoewel daar al een omvangrijk probleem, namelijk de woningmarkt, bestaat.

Indirecte effecten

Verruiming van de capaciteit op Schiphol leidt op de huidige krappe arbeidsmarkt volgens SEO 2019 vooral tot verdringing. Wij delen deze opvatting. SEO 2019 heeft daarom het werkgelegenheidseffect niet apart gekwantificeerd, wat aansluit bij de opvatting van Decisio 2019 dat Schiphol "als zelfstandige 'banenmotor' geen doorslaggevende factor" is in de economische groei. Werkgelegenheid en toerisme ontvangen een +/- PM, hetgeen realistisch is.

Verder worden agglomeratie-effecten in SEO2019 een positieve bijdrage toegekend. Hier is empirisch weinig basis voor. De literatuur wijst op het omgekeerde; het is de agglomeratie die tot groei van de vraag naar luchtvaart leidt. Deze post is in beginsel nul. De groei van de luchtvaart beantwoordt aan de vraag.

De analyse veronderstelt nog te veel het belang voor zakelijke passagiers, terwijl duidelijk is dat de groei uit toerisme komt en inmiddels circa 70 procent van het verkeer niet-zakelijk is. Wie de zakelijke passagiers zijn, is niet duidelijk: daaronder zijn ook congresbezoekers. De Randstad staat namelijk in de top van de Europese steden voor internationale congressen, met bv Parijs en Wenen. Ook heeft de KLM contracten met de RAI daarover afgesloten (zie debeurs.nl).

De analyse over 1,4 procent groei van de luchtvaart is een cirkelredenering (paragraaf netwerkkwaliteit in de samenvatting). De vraag is of er voor Nederland maatschappelijke schade ontstaat als die groei minder is. Dat lijkt niet zo te zijn: indien de uitkomsten de omgekeerde richting optreden in het geval van verlies van connectiviteit (naar vakantieoordelen dan wel vluchten met veel transferpassagiers), is het verlies aan brp voor Nederland zeer beperkt (zoals nu de winst zeer beperkt of eigenlijk niet waarneembaar). In geval van krimp treden juist baten op in de sfeer van minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging.

Bij het vestigingsklimaat maakt SEO geen dubbeltelling, maar een dubbelredenering. In de overzichtstabel worden de agglomeratie effecten in een hoog scenario op 34 miljoen bepaald. Hoewel de analyse omgekeerd is (Schiphol ondervindt netto de baten van de agglomeratie), is de bijdrage van Schiphol aan het vestigingsklimaat daarmee al benoemd. Agglomeratie-effect en bijdrage vestigingsklimaat zijn conceptueel hetzelfde. Over het vestigingsklimaat zegt SEO 2019 echter dat de omvang hiervan lastig te kwantificeren is (p ix).

Een ander element is evenzo cruciaal. SEO 2019 stelt dat het Schipholnetwerk bijdraagt aan het vestigingsklimaat omdat het de reiskosten verlaagt en de productiviteit van bedrijven verhoogt. De crux hiervan is dat de lage kosten bijdragen aan het vestigingsklimaat. Echter, in een gewilde regio, met een uitstekend vestigingsklimaat, zijn de kosten van de productiefactoren hoog. Immers, de werknemers zijn er goed opgeleid, er is veel innovatie en de winstverwachtingen zijn er hoog. Bedrijven zullen daarvoor willen betalen. Het verlagen van reiskosten is juist een signaal dat deze waarde er niet is.

Bij indirecte effecten p 52:

Agglomeratie-effecten worden benoemd: door de omvangrijke groei van toerisme (de groei na 2008 is bijna volledig toerisme) is dit niet plausibel. Spillover bestaat bij universiteiten, onderwijs etc., en niet bij extra toerisme uit goedkope luchtvaart zonder belasting. Deze post mag niet bestaan in de welvaartsanalyse van de luchtvaart. Er vindt geen innovatie plaats DOOR de luchthaven (zie ook Intervistas 2015).

Conclusie

Conclusie: de gevonden bijdrage aan de welvaart van Nederland verdwijnt achter de komma, zodat het idee dat krimp of verlies aan connectiviteit weinig tot geen structurele economische en maatschappelijke schade toebrengt, plausibel is. Daarbij is het geraamde positieve bedrag voor 2025 nog aan de hoge kant; lagere bedragen in een hoog scenario zijn zeer wel mogelijk. De positieve baat ontstaat doordat zeer relevante posten PM zijn verondersteld. De uitkomsten uit de Second opinion 2019), netto maatschappelijke schade bij groei, zijn zonder meer plausibel.

Beperk het luchtverkeer tot vluchten en bestemmingen die waarde opleveren
Hilversum, 8 juli 2020

De Werkgroep Toekomst Luchtvaart constateert dat de Ontwerp-Luchtvaartnota en plan-Mer er van uitgaan dat de overheid groei zal faciliteren van het Nederlandse luchtverkeer naar 780.000 vliegtuigbewegingen in 2050. De luchtvaartnota dient te worden herzien, vanwege de grote nadelige gevolgen voor Nederland:

- Groei en feitelijke hinderbeperking van bewoners kunnen niet (meer) samen gaan.
- Voortzetting van het principe om al of niet reële milieuruimte voor het sectorbelang van volumegroei te gebruiken is onaanvaardbaar vanwege de perverse effecten op de leefomgeving, natuur en het klimaat.
- Volumegroei van civiel luchtverkeer is volgens het huidige inzicht in de luchtruimherziening fysiek onmogelijk in het overvolle luchtruim van Nederland.
- Schiphol is in combinatie met de regionale luchthavens aanzienlijk groter dan de kleine thuishaven feitelijk nodig heeft voor verbinding met de wereld als publiek belang.
- Volumegroei zal derhalve geen betere verbinding van Nederland met de wereld opbrengen.
- Uitbreiding van Schiphol vergt kostbare investeringen in startbanen, parkeerterreinen en gebouwen die qua maatschappelijk nut overbodig zijn.
- Verplaatsing van vakantievluchten naar Lelystad en het toebrengen van vlieg hinder aan nog meer bewoners, toeristen, recreanten en vakantiegangers in grote delen van Nederland is onnodig en onwenselijk om groei op Schiphol mogelijk te maken.
- Volumegroei maakt noodzakelijke woningbouw in de regio Schiphol onmogelijk. Het kettingbeding voorkomt geen hinder.
- Met volumegroei en de niet aan 'Parijs' conforme CO₂-reductie volgens Corsia van ICAO is de luchtvaart tot 2070 spelbreker van het klimaatakkoord.
- De maatschappelijke kosten van groei volgens de publieke milieubelangen zijn niet in evenwicht met het maatschappelijke nut volgens het publieke belang van verbinding.

De vier provincies en 56 gemeenten in de Bestuurlijke Regie Schiphol hebben in hun zienswijze op de luchtvaartnota eveneens kritiek op deze groei. Zij schrijven dat daarvoor het bestuurlijke draagvlak ontbreekt.

De nieuwe luchtvaartnota en de plan-Mer dienen te worden gebaseerd op:

1. Kwantificering van het publieke belang van verbinding conform de motie Kröger, vergaderjaar 2019-2020, 31 936, nr 759. Zie bijlage 1
2. Een daaruit afgeleid voorkeurscenario waarin de omvang en aard luchtvaart tot 2050 blijvend worden beperkt tot noodzakelijk luchtvervoer van passagiers van de thuismarkt naar een keur van essentiële bestemmingen, beide met significante waarde voor de Nederlandse economie en welvaart. Zie bijlage 2.
3. Toepassing van het ALARA-principe wat de publieke milieubelangen betreft, namelijk de impact van luchtverkeer op de leefomgeving, de natuur, het klimaat en de woningbouw rond Schiphol zo laag te maken en houden als redelijkerwijs mogelijk is.
4. Het voorkomen van onnodige groei van luchtvaart. De vraaggroei van de thuismarkt kan worden opgevangen door gelijktijdige afname van het transfervervoer, waarvan de vraaggroei niet geaccommoderd wordt.
5. Vervanging van het ruilen van hinderbeperking tegen het faciliteren van volumegroei door financiële prikkels voor innovatie van de luchtvloot.

Namens enige bewoners aangesloten bij de Werkgroep Toekomst Luchtvaart

voorzitter WTL

Bijlage 1 bij de zienswijze van de WTL

Goede verbinding van Nederland met essentiële regio's in de wereld

De Tweede Kamer vraagt de regering dit maatschappelijk waardevolle scenario te kwantificeren door *"te (laten) onderzoeken voor hoeveel vluchten er nationale vraag is, hoe Nederland zich exclusief kan richten op passagiers en routes die voor Nederland van waarde zijn, hoe Nederland daarmee voldoende met de wereld verbonden kan zijn en hoeveel vluchten hier minimaal voor nodig zijn."* (motie vergaderjaar 2019-2020, 31 936, nr 759).

Verkenning van de WTL naar beperking van het luchtverkeer

De Ontwerp-Luchtvaartnota geeft een duidelijke omschrijving van het publieke belang van een goede verbinding van Nederland voor luchtvervoer van passagiers van de thuismarkt op bestemmingen die essentieel en van waarde zijn voor de economie en welvaart. De WTL heeft het voor deze verbinding noodzakelijke luchtvervoer en -verkeer onderzocht op basis van publieke statistische gegevens van Schiphol en de internationale handel van Nederland. Vervolgens is een verkenning uitgevoerd naar de effecten op de drie publieke milieubelangen in vergelijking met die van het groeiscenario dat aan de Ontwerp-Luchtvaartnota ten grondslag ligt.

Op grond van nauwgezette analyse van 326 bestemmingen concludeert de WTL dat voor het waardevolle luchtvervoer 215 bestemmingen en 76% van de huidige luchtvaartcapaciteit benodigd zijn. Schiphol blijkt tot 2019 veel groter te zijn geworden dan de kleine thuismarkt echt nodig heeft. Het herstel van de luchthaven en het netwerk na de corona-crisis hoeft niet verder te gaan dan de noodzakelijke beperkte omvang, zonder luchthaven Lelystad voor vakantievluchten te openen. Schiphol blijft een hub omdat miljoenen transferpassagiers de voor de thuismarkt overtollige stoelcapaciteit moeten vullen. Bij groei van de thuismarkt neemt de behoefte aan transfers geleidelijk af. Voor nieuwe bestemmingen is voldoende reservecapaciteit beschikbaar.



Het Nederlandse luchtruim biedt ruim voldoende capaciteit voor deze waardevolle vluchten, maar volgens de voortgangsbrief Luchtruimherziening 2020 niet voor verdere groei¹. Beperking van het luchtverkeer voorkomt kostbare veiligheids- en uitbreidingsmaatregelen op Schiphol, levert substantiële kwaliteitsverbetering in de leefomgeving op, maakt noodzakelijke woningbouw mogelijk en stelt de luchtvaartsector in staat zijn CO₂-uitstoot in hoog tempo te verminderen tot vrijwel nul in 2050. Ook kunnen stikstofemissies beter en sneller verminderd worden.

De WTL trekt hieruit de conclusie dat beperking van het luchtverkeer in combinatie met de mogelijke maatregelen tegen impact op de samenleving een veel betere balans oplevert tussen maatschappelijk nut en maatschappelijke kosten, dan het groeiscenario waarop de luchtvaartnota nu is gebaseerd.

De toelichting op balansvergelijking staat hier:

https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Balans_luchtvaartnota.pdf

Het volledige onderzoeksrapport van de WTL staat hier:

https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Duurzaam_internationaal_openbaar_vervoer_11_mei_2020.pdf

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2020/07/01/voortgangsbrief-programma-luchtruimherziening>

Vereniging Dorpsbelangen Egmond-Binnen
p/a Secretaris VDEB
Nieuwe Schulpweg 1
1935 EP Egmond-Binnen

Egmond-Binnen, 08 juli 2020

Betreft: Zienswijze op ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte heer, mevrouw,

Wij als belangenvereniging van ons dorp **Egmond-Binnen** liggend in Noord-Holland hebben kennis genomen van de door u opgestelde Luchtvaartnota. U stelt in uw nota vier thema's centraal. Van alle thema's zien wij het belang en ook begrijpen wij dat de luchtvaartsector een belangrijke plaats in de Nederlandse economie en welvaart inneemt. Als dorp ervaren wij daarbij ook de keerzijde die een grote internationale luchthaven als buur met zich meebrengt. Een zorg die wij voelen bij het lezen van uw nota komt voort uit het feit dat juist deze keerzijde soms wordt afgezwakt, of tenminste, in uw nota niet de inhoudelijke aandacht krijgt die het verdient.

Wij richten onze zienswijze daarom vooral op uw derde thema: **verbeteren van de leefomgevingskwaliteit**. Zeker als u dit onderwerp benoemd als één van de hoofdthema's mag dit wat ons betreft in uw nota meer betekenis en inhoud krijgen.

Ons dorp heeft van de verschillende vormen van overlast vooral te maken met de **geluidsbelasting** van dalende en soms stijgende vliegtuigen, **overdag** en in de **nachtelijk** uren.

Geluidsnormen (par 4.2.2 en 4.2.5)

Op dit punt zijn wij teleurgesteld dat u in de nota geen harde **kaders, voorwaarden en normen** heeft opgenomen die ruimte geven aan de luchtvaartsector, maar tegelijkertijd bescherming bieden aan de bewoners op de grond. Hierdoor maakt u in uw nota geen nieuwe stap naar het vaststellen van **geluidsnormen**, die we als dorp en in de regio zo graag geformuleerd zouden zien. De WHO richtlijnen voor geluidproductie worden niet als uitgangspunt genomen of als normering voorgesteld. Waarom geeft u in uw nota daar geen invulling aan? Graag zouden wij zien dat aan de hand van **metingen** en niet aan de hand van geluidsberekeningen **getoetst** wordt of de geluidsemissie aan

geluidsnormen voldoet. Directe metingen staan dicht bij onze waarnemingen dan de berekende waarden. Voor ons burgers zijn metingen veel beter verifieerbaar.

Geleidelijke dalingsmethode (CDO)

Ook rekenden wij erop dat u met de nieuwe nota verdere invulling zou geven aan het invoeren van de **geleidelijke dalingsmethode (CDO)**, u noemt hem nu slechts. De gelijkmatig dalende nadering maakt het mogelijk hoger aan te vliegen met een lager motorvermogen. Hierdoor zou de **geluidsbelasting** in ons dorp **omlaag** kunnen. Deze dalingsmethode wordt wereldwijd veel toegepast, ook binnen Europa op concurrerende luchthavens. Kunt u aangeven waarom u daar een verbetering van de leefomgevingskwaliteit laat liggen?

Groei vliegbewegingen

Wij maken ons ernstig zorgen over de ruimte die uw nota geeft om in de toekomst het aantal vliegbewegingen boven Nederland te laten toenemen, zonder duidelijke en goed meetbare randvoorwaarden (par. 4.1.1). Waarom laat u deze industrie groeien zonder uzelf of de burgers handvaten te geven dat in toelaatbare bandbreedten toe te staan?

Onderzoek indicatoren geluidshinder

U schijft dat u aanvullend onderzoek wilt laten doen naar **indicatoren** die **geluidshinder** kunnen verklaren (par. 4.2.1). Daar zijn wij erg tevreden over. Twee belangrijke indicatoren zijn volgens ons de **nachtvluchten** en het **piekgeluid**. Wij krijgen bij de dorpsvereniging meldingen dat mensen in de nacht wakker worden van overvliegende vliegtuigen. Dat is een heel andere vorm van hinder dan elkaar overdag even niet verstaan. Dat laatste kan bijvoorbeeld gebeuren tijdens het kortdurende piekgeluid. Wij vragen u deze indicatoren in uw nota te vermelden en in het onderzoek mee te nemen.

Nachtvluchten

Mogelijk een herhaling op het voorgaande, maar in ons dorp zijn **nachtvluchten** een grote veroorzaker van de **verslechtering** van de leefomgevingskwaliteit. Wij kunnen ons dan ook helemaal vinden in het voornemen om het aantal nachtvluchten te verminderen (par. 4.2.4), wat ons betreft naar een **absoluut minimum**.

Vaste naderingsroutes

Wij houden onze hart vast dat wij niet onder de door u genoemde **vaste naderingsroute** (par. 4.2.5) komen te liggen, die, zoals u schrijft, door het Rijk in een *roadmap* moeten worden uitgewerkt. Nog

meer geconcentreerd vliegverkeer zal voor de bewoners die onder de route wonen of werken zeer kwalijk zijn. Mocht ons dorp door deze benadering worden getroffen dan zullen wij er alles aan doen de *roadmap* een andere invulling te geven. Onze vereniging is altijd voorstander geweest van **evenwichtige spreiding**.

Woningbouw

U schrijft in uw nota precies wat er in ons dorp gaande is (par. 4.4.2). De mogelijkheden voor **woningbouw** zijn **beperkt**, de voorzieningen die we in ons dorp op peil willen houden komen mede daardoor onder druk te staan, de doorstroming van jongeren en ouderen stukt. Ook in deze problematiek doet de luchtvaart er een schepje bovenop en is het terecht dat u constateert dat dit één van de kwalijke gevolgen van deze sector is. Groei van de luchtvaart, en in ons dorp met name de groei van de geluidsbelasting, kan op deze manier de **leefbaarheid** (*leefomgevingskwaliteit*) verder negatief **beïnvloeden**.

Wij hopen met dit schrijven een bijdrage te leveren aan een aanscherping van uw luchtvaartbeleid. We zien de Nota van Antwoord met belangstelling tegemoet, Voor vragen of het geven van een toelichting op ons schrijven zijn wij uiteraard bereikbaar.

Met een vriendelijke groet,

Namens de Vereniging Dorpsbelangen Egmond-Binnen,

secretaris

Fly to the sky!



Zienswijze op de Luchtvaartnota 2020

Juli 2020



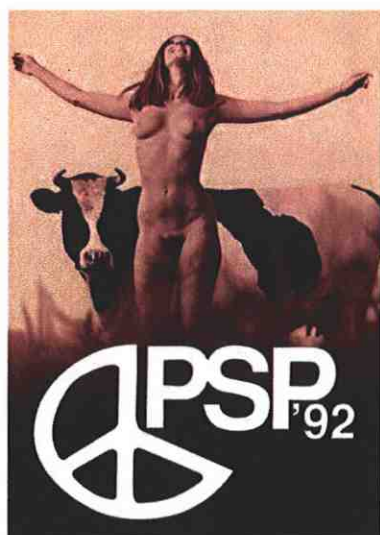


3. Snel
eerste
Heerer
dingen



omhoog
trajekt

Uit: Verkiezingsprogramma PSP 1981-1985





Boodschap aan de Minister

Geachte

U heeft uw Perspectief voor de Luchtvaart aan de Tweede Kamer en aan de samenleving ontvouwt. Een moeilijk dossier waar veel discussie en debat over was is en zal blijven. Voor velen is de mogelijkheid om te kunnen vliegen een noodzaak en basisbehoefte; voor anderen is het overbodige luxe. Dit is juist per individu verschillend. Dat komt door ieders omstandigheden. Ik denk alleen al aan de vele Nederlanders met buitenlandse roots: zij willen hun familie bezoeken en in contact blijven met hun cultuur. Door luchtvaart bereikbaar en betaalbaar te houden voor iedereen is de hele wereld echt voor én van iedereen! Om deze reden is de PSP'92 in tegenstelling tot de meeste partijen ter linkerkant wel voorstander van de groei van betaalbare luchtvaart.

Met vriendelijke groeten,

Voorzitter PSP'92

Fly to the sky...

In de periode waarin de voorliggende Luchtvaartnota tot stand kwam kende ons land en ons werelddeel een economisch voorspoedige periode. Ook de luchtvaart groeide. We discussieerden over stikstof- en klimaatproblematiek en de Kamer vroeg het Kabinet om aandacht voor die domeinen. De lokale en provinciale overheden vroegen om aandacht voor de inpasbaarheid voor luchtvaart, zodat de leefbaarheid in de steden en provincies niet geschaad worden. En terecht!

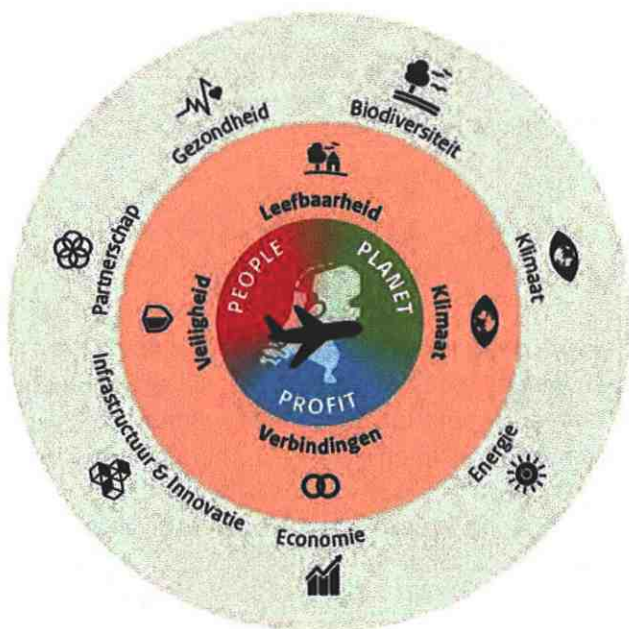
Zienswijze A

Bent u het met ons eens dat leefbaarheid en luchtvaart elkaar bijten? En zo ja, bent u het met ons eens dat hier een goede balans in gevonden moet worden? Zo nee, waarom bijten deze elkaar niet? Bent u van mening dat de goede balans is gevonden?

Nieuwe koers voor de luchtvaart

Luchtvaart is belangrijk voor Nederland. Luchtvaart is er voor mensen, voor handel, voor vakantie en ontspanning voor ontmoetingen van mensen onderling. Juist door de luchtvaart is Nederland zo een open economie, een welvarend land.

Maar: die open economie en dat land van welvaart gaat ten koste van het welzijn en leefklimaat van mensen. Daar zit de overweging die bij luchtvaartbeleid steeds terug komt.



Zienswijze B

In het bovenstaande schema zien wij al deze aspecten terugkomen. Wij willen het kader dat in dit schema is afgebeeld onderschrijven.

Vraag 1

Het is om de wijsheid van dit onderwerp dan ook goed dat er gesprekken in de regio's gevoerd zijn. Zijn de verslagen van die gesprekken beschikbaar?



Zienswijze C

De NOVI is het geheel van fysiek beleid. Wordt deze nota onderdeel van de NOVI? Zo ja, hoe?

In de nota staat dat het kabinet meer gebruik van internationale trein en langeafstandsbussen zou willen zien. Dat is uiteraard zo, als er comfort en snelheid geboden. En deze betaalbaar zijn. Het is ontegenzeggelijk zo dat vliegen veel voordeliger en makkelijker is.

Zienswijze D

Deelt het kabinet onze zorg over de (nog) bestaande voordelen van vliegen? En zo ja, hoe gaat het kabinet hier iets aan doen?

De Luchtvaartnota handelt over de burgerluchtvaart. Er is ook militaire luchtvaart. De PSP'92 heeft een geschiedenis op defensie. Vanuit die geschiedenis hebben wij in maart 2018 aan Ank Bijleveld een notitie over de Defensienota aangeboden.

Zienswijze E

Bent u bereid om de inhoud van onze nota "Oorlogsnota of Vredesnota?" te betrekken bij deze Luchtvaartnota?

Veilige luchtvaart

De PSP'92 wil het belang van veiligheid binnen de luchtvaart en op de luchthavens onderschrijven. We moeten het verkeer buiten de deur houden.

Zienswijze F

De PSP'92 heeft haar twijfels bij onbemande (burger-)vliegtuigen. Hier zijn wij tegen uit onveiligheidsgevoelens.

Goed verbinden

Onze nationale trots – Schiphol – zorgt er voor dat wij als klein land zo van invloed zijn op de internationale luchtvaart. KLM zorgt door de samenwerking met Air France voor de vliegwielfunctie van Schiphol. De regionale luchthavens dragen bij aan de internationale verbondenheid van Nederland. Op de luchthavens Eindhoven, Rotterdam, Maastricht en Groningen checkten in 2018 ruim 8,6 miljoen passagiers in en uit. Het geheel zorgt voor mobiliteit voor de Nederlander op wereldschaal. Ook net over de grens zijn er vlieghavens, zoals Weeze, waar veel mensen gebruik van maken.

Zienswijze G

Wilt u onze gevoelens van trots onderschrijven als kabinet?

U stelt voor om Lelystad Airport te openen. Er zouden zo 45.000 extra vliegbewegingen mogelijk worden met dit vliegveld. Wij vragen ons af of we dit zouden moeten willen. Er zijn vele vlieghavens. Weeze wordt nog niet optimaal benut. Wij bepleiten dat er eerst goed gekeken wordt of alle luchthavens benut worden.



Zienswijze H

Bent u bereid om eerst naar vliegvelden te kijken die er al zijn – en daar ook de vliegvelden bij betrekken die in de buurt van ons land liggen – en dan Lelystad in ogenschouw te nemen?

Gezond en aantrekkelijk

In de concept-nota valt de volgende passage te lezen: “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. Luchthavens moeten de geluidsoverlast steeds verder verminderen.”

Zienswijze I

Wij onderschrijven de noodzaak om aandacht aan gezondheid te geven in het kader van luchtvaart. Wij vragen om die noodzaak voor ogen te houden bij verdere besluitvorming.

Zienswijze J

De provincies zijn bevoegd gezag voor de kleinere regionale vliegvelden. Zijn zij ook doordrongen van de punten die wij maken onder zienswijzen A, B en I? Kunt u deze zienswijzen ook overmaken aan de provincies en verzoeken om te reageren op deze zienswijze?

Wij lezen het voornemen om de nachtvluchten te verminderen en op de regionale luchthavens af te schaffen als positief.

In de concept-nota staat dat er een actieplan uitgewerkt wordt om de uitstoot van ultrafijnstof te verminderen. Dit wordt per luchthaven opgesteld.

Vraag 2

Worden deze door de provinciale overheden opgesteld en vastgesteld voor de regionale luchthavens?

Duurzame luchthavens

Hoe we het ook wenden: vliegen is niet goed voor het milieu, maar dat is zo bij het meeste vervoer. De mens is een sociaal wezen en wil de ander ontmoeten. Vroeger bereikte de mens een actieradius die beperkt is; zeker in vergelijking met nu. We willen dat niet meer aanpassen en accepteren dus dat ons gedrag de aarde verandert. We moeten daar wel aandacht voor hebben!

We willen ook dat iedereen een ticket kan betalen. Het gaat hierbij niet om het per se moeten kunnen vliegen. Echter: mensen kiezen voor het vliegtuig omdat trein en bus heel duur zijn en daarnaast omslachtig zijn.

Zienswijze K

Is het Kabinet het eens met onze stellingname dat de bus- en treinkaartjes goedkoper moeten worden? Waarom?



De PSP'92 denkt dat wanneer treinreizen goedkoper zijn dan vliegreizen mensen sneller het vliegtuig zullen laten vliegen, en de trein nemen.

Zienswijze L

Is het Kabinet het eens met onze stellingname dat het reizen met bus en trein makkelijk moet worden? En zo ja, wat wil het Kabinet er aan doen?

Bestuur en samenwerking

In de concept-nota staat het volgende:

"Alle luchthavens met een luchthavenbesluit hebben overlegplatforms waar belanghebbenden elkaar spreken over het gebruik van de luchthavens. Bij de burgerluchthavens zijn dit Commissies Regionaal Overleg. Daarin zitten gemeenten, provincie, vliegveld, omwonenden en milieu-organisaties samen met elkaar aan tafel. De CRO is het platform om de ambities van de luchthaven te bespreken en afspraken te maken over bijvoorbeeld:

- *geluidsoverlast,*
- *klachtenafhandeling,*
- *duurzaamheid,*
- *regionale inbedding."*

Vraag 3

Zijn de vergaderingen, de vergaderstukken en de verslagen van de CRO's openbaar?

Kortom:

Veiligheid, verbondenheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

Maar ook betaalbaarheid en haalbaarheid voor ieders bereikbaarheid.



Landelijk Bureau PSP'92
Kluizeweg 254
6815 EJ ARNHEM

Aan:

Hare Excellentie Mevrouw
p/a postbus 20901
2500 EX Den Haag

, Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Onderwerp:

Zienswijze Ontwerp Luchtvaart Nota 2020 - 2050

Hooggeachte mevrouw,

Ik schrijf u deze zienswijze namens ons netwerk van 'Boze Moeders' ¹.

Wij maken ons grote zorgen over de aanwezigheid en de wensen van vliegveld MAA in de dichtbevolkte regio van Zuid-Limburg. Wij zien serieuze risico's en negatieve effecten op onze gezondheid, economie en werkgelegenheid.

Wat betreft de Luchtvaart Nota 2020 – 2050 zijn de volgende onderwerpen voor ons van groot belang:

1. werkgelegenheid en economie, 2. veiligheid, 3. bevolkingsdichtheid, 4. gezondheid in Zuid-Limburg

1. Werkgelegenheid en economie

Onze werkgelegenheid in het Heuvellandtoerisme ondervindt rechtstreeks nadeel van vluchten MAA

Wij dringen erop aan om pas NA de zorgvuldige MKBA voor luchthaven Maastricht (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse), die momenteel wordt opgesteld, besluiten te nemen over de Luchtvaartwet 2020-2050 - en de conclusies ervan voor deze luchthaven serieus tot uitgangspunt te nemen

Wij verzoeken, dat ook kosten voor bescherming van – en schadecompensatie voor het Heuvellandtoerisme in Zuid-Limburg duidelijk gemaakt worden, vóórdat geld wordt uitgegeven voor verdere uitbreiding van MAA.

Reden:

Velen van ons en van onze kinderen hebben een goede baan in het Heuvellandtoerisme.

Wij willen dat zo houden!!!

Vluchten vanaf MAA betekenen grote schade voor onze (hoogwaardige) werkgelegenheid, die overigens helemaal past bij de klimaatdoelen van de overheid. Door de korte afstand tussen de startbaan van vliegveld MAA en het Heuvelland vliegen de (vracht)vliegtuigen lang laag over onze 'kip met gouden eieren': het verrassend winstgevend glooiende toeristische gebied van Zuid-Limburg.

Vele toeristen klagen nu al over de uitstoot en lawaaioverlast van de vliegtuigen, trekken weg – en komen niet meer terug. Dit gebeurt sinds de nieuwe exploitatieplannen (2017/ 2018).

De vliegtuigen van MAA betekenen dus rechtstreeks verlies van onze banen in het Heuvellandtoerisme!

¹ In de jaren '90 hebben wij ons ingespannen om de bestuurders te laten zien, dat er in onze dichtbevolkte provincie geen ruimte is voor een (druk) vliegveld – noch voor een Noord-Zuidbaan, noch voor een Oost-Westbaan. Zwanenburg, op 7 km. vanaf de startbaan bij Schiphol, is een bekend probleem dorp vanwege de vliegtuigoverlast. Nog veel dichterbij – liggen hier in Limburg zorginstellingen, klinieken, scholen, dorpen, stedelijke gebieden en toeristische bedrijven. Op 4 km. ligt de chemieplant Chemelot met 11 BRZO-bedrijven (zeer gevaarlijke bedrijven). De landingsroute gaat daar vlak langs – en zelfs over een gedeelte van het chemie-terrein.

Ter informatie: omzet in ons Heuvellandtoerisme: **€ 2.2 miljard, 21.063 FTE's - duurzame volle banen, gezond werken.** (Brief R&T branches inzake MAA 18 december 2018 - namens gezamenlijke toeristische bedrijven).² De indirecte werkgelegenheid is in dit aantal FTE's NIET meegenomen!

Op bovenstaande brief en op een eerdere brandbrief vanuit de Stichting Heuvellandhotels (09/10/2017) is ons geen reactie van de overheid bekend .

Redenen voor dit economische nadeel:

- Hoge geluidspieken van zwaar beladen vrachtvliegtuigen en vroeg vertrekkende passagiersvliegtuigen (Corendon) over het toeristische Heuvelland zorgen voor veel overlast. Reeds nu: toeristen klagen en kiezen andere bestemmingen. Dit betekent omvangrijke bedrijfsschade voor het MKB in Z.-Limburg.
- Stikstofdepositie van de startende vliegtuigen vanaf MAA zo dichtbij het Heuvelland is nadelig voor de kwaliteit van het Heuvelland. **Zorgvuldig PAS-beleid is hier hoogst relevant om de diversiteit van het landschap te behouden. Het landschap is de economische kernwaarde van het Heuvellandtoerisme!**

Conclusie

De kwaliteit van ons toeristisch product Heuvelland wordt direct aangetast door luchtvervuiling en lawaaioverlast. Toeristen klagen, vertrekken en komen niet meer terug. Werkgelegenheid valt weg. Dit economische nadeel van de vluchten van MAA, de kosten van maatregelen ter bescherming, en kosten voor nadeelcompensatie zijn niet terug te vinden in de plannen voor MAA.

Wij wijzen er nogmaals op, dat het Heuvellandtoerisme bij uitstek gezonde werkgelegenheid biedt, verrassend winstgevend en duurzaam, zowel economisch als voor het milieu. **Juist deze kernwaarde zou bestuurlijk gestimuleerd moeten worden**, in plaats van bedreigd. Het aantal van **21.063 duurzame, gezonde (volle!) banen (Fte's)** past bij de milieudoelstellingen, en weegt in onze ogen niet op tegen de mogelijk 1700 arbeidsplaatsen op het (vervuilende) vliegveld. Zeker wanneer de schade niet gecompenseerd wordt.

2. Veiligheid

Achtergrond

In de jaren '90 hebben wij als Boze Moeders ons ingespannen om de bestuurders te laten zien, dat er in onze dichtbevolkte provincie geen ruimte is voor een (druk) vliegveld – noch voor een Noord-Zuidbaan, noch voor een Oost-Westbaan.

Zwanenburg, op 7 km. vanaf de startbaan bij Schiphol, is een bekend probleemdorp vanwege de vliegtuigoverlast. Nog veel dichterbij de startbaan van MAA liggen hier in Limburg zorginstellingen, klinieken, scholen, dorpen, stedelijke gebieden en toeristische bedrijven. Op 4 km. ligt de chemieplant Chemelot met 11 BRZO– bedrijven (zeer gevaarlijke bedrijven). De landingsroute gaat daar vlak langs – en zelfs over een gedeelte van het Chemelot-terrein.

² Brief R&T branches inzake MAA 18 december 2018 .pdf

(citaat) p. 2/3 " In de vijf zuidelijke Heuvelland gemeenten Valkenburg aan de Geul, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Vaals (en in mindere mate Meerssen) is zelfs sprake van een **mono-economie**, waarbij gemiddeld **een kwart van de bevolking** direct in het toerisme werkt (landelijk 6,2%). Dat zijn **4.720 FTE**. Let wel, deze 4720 FTE zijn pure toeristische banen (verblijf, attracties, horeca, e.a.). Detailhandel, funshopping, toelevering en toeristische oproepkrachten zitten **niet** in deze cijfers. Ook de boeren in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg zijn voor een deel afhankelijk van het toerisme, daar velen een boerderijcamping, een B&B, een vakantiewoning of een boerderijwinkel exploiteren."

Risico

Het veiligheidsrisico van de vluchten zo dichtbij (en soms over) het Chemelotterrein moet een belangrijk aandachtspunt zijn.

Beschrijving van het risico

Frequentie: dagelijks wordt deze vliegroute gebruikt. Belangrijk: zware vrachtvliegtuigen landen daar al laag. Reden: de startbaan van MAA ligt vlakbij, en is relatief kort.

Waarschijnlijkheid: er wordt geland met ALS. Dat is redelijk veilig, maar 'pech' is altijd mogelijk – zoals er op de grote weg ook altijd de kans bestaat op een ongeluk.

Effect: Het effect van een vliegtuigongeluk naast of boven Chemelot is **onvoorstelbaar groot**.

Rondom liggen dichtbevolkte woonwijken, scholen, zorginstellingen.

Een ongeluk op Chemelot (brand, chemische wolken) is voor de wijde omtrek gevaarlijk – zeker voor onze gezondheid.

Op het terrein staan 11 BRZO's: de gevaarlijkste klasse bedrijven, met risico op zware ongelukken.

De Onderzoeksraad voor de Veiligheid³ waarschuwt voor een domino-effect:

een ongeluk met één BRZO kan een domino-effect veroorzaken en volgende BRZO's treffen.

Advies van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid met betrekking tot de bedrijven op het Chemelotterrein

'Vanwege het grote aantal mensen op het terrein en de ligging nabij stedelijke bebouwing acht de Raad hiervoor een hoog veiligheidsniveau noodzakelijk.'

Advies: *Verhoging* van het veiligheidsniveau, voortdurend streven naar *verbetering* van de veiligheid'.

'Dit moet ook als leidraad dienen voor de **ruimtelijke ordening rondom Chemelot**.'

Wij verzoeken om dit advies van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid zéér serieus te nemen.

Wij verzoeken ook om ervoor te zorgen, dat de vliegroutes van de laag vliegende, landende vliegtuigen deel uitmaken van de ruimtelijke ordening rondom Chemelot – vooral ook *inclusief* de mogelijke afwijkingen van die routes (marges) bij onverwachte situaties (zeer slecht weer, zware storm, motorpech e.d.). Landingen gaan soms immers nu al over een gedeelte van het Chemelotterrein.

Ook afwijkende landingen nabij de flairs dienen een rol te spelen bij de ruimtelijke ordening rondom Chemelot, en het effect van zogturbulentie op flairs en BRZO's in dat geval.

Wij maken ons grote zorgen, vooral vanwege grotere, zwaardere vrachtvliegtuigen die lager moeten aanvliegen en instabieler landen. En ook over het feit, dat de vliegmaatschappij verantwoordelijk is voor een ongeluk bij een afwijkende route. Het effect van een ongeluk op Chemelot kan zo enorm zijn, dat het schadeherstel voor een vliegmaatschappij onbetaalbaar wordt.

3. Bevolkingsdichtheid: beperkte ruimte, nauwelijks armslag voor vliegveld MAA

Wij dringen aan op een beleid waarbij vliegvelden gepland worden in de open ruimte, en niet middenin een dichtbevolkt gebied zoals in Zuid-Limburg.

De startbaan van vliegveld MAA ligt ingebouwd in dichtbevolkt gebied. Hier is aanzienlijk minder ruimte dan bij Schiphol en Lelystad. Vliegtuigen – zeker vrachtvliegtuigen – horen in een open gebied.

De Noord-Zuidbaan in Zuid-Limburg ligt aanzienlijk **ongunstiger** dan bijv. de (problematische) Zwanenburgbaan bij Schiphol of de startbaan bij Lelystad. Dat gold ook al voor de ooit geplande Oost-Westbaan.

Ter vergelijking: MAA Zuid-Limburg veel ongunstiger dan Schiphol:

'Overlastprobleem-dorp' Zwanenburg bij Schiphol : op **7 kilometer** afstand

In Zuid-Limburg bij MAA:

- **Chemiecomplex Chemelot : 4 km**

³ OvV 21 juni 2018: 'Chemie in samenwerking – veiligheid op het industriecomplex Chemelot'.

- Woonkernen nog veel dichterbij:

Ten oosten van de baan, waar bij westen wind niet alleen geluid maar ook uitstoot in volle omvang naar toe gaat, beginnen vanaf **100 meter** de woningen van Schietecoven (gemeente Meerssen). Het centrum van Schietecoven ligt op **250 meter** ten oosten van de baan.

Ten westen van de baan beginnen vanaf **400 meter** de woningen van Moorveld (gemeente Meerssen). Het centrum van Moorveld ligt **800 meter** ten westen van de baan.

Ten noorden van het einde van de baan, dus onder de vliegroute beginnen vanaf **500 meter** de woningen van Geverik (gemeente Beek). De kern van Geverik ligt **900 meter** ten noorden van het einde van de baan, de kern van Beek **2.500 meter**. Op **4 km** ligt de kern Neerbeek, maar ook **op 4 km** Chemiebedrijven Chemelot

Ten zuiden van het einde van de baan, dus onder de vliegroute beginnen vanaf **1.000 meter** de woningen van Meerssen-West. Op **1.400 meter** ten zuiden van het einde van de baan, dus onder de vliegroute, ligt het **kindcentrum** van Meerssen, **op 2,8 km** de kern Rothem (gemeente Meerssen), **op 4 km** de wijk Amby (gemeente Maastricht), **6,5 km** het centrum van Maastricht, het vliegveld ligt in het Heuvelland.

- Anders dan bij Schiphol liggen de **rondvliegfunnels** in Zuid-Limburg, **boven de Limburgse 'kip met gouden eieren'**: het hoogwaardige toerisme in het Heuvelland - **de economische motor**, die door luchtvervuiling en lawaaioverlast **rechtstreeks geschaad** wordt (zie punt 1.): vluchten van vroege ochtend (6 uur) tot late avond (dikwijls extensies), lang laag vliegen, lawaai uitstoot, luchtvervuiling (ultra) fijnstof. Toeristen klagen en verdwijnen, toerisme zakt in, werkgelegenheid verdwijnt, Heuvellandeconomie zakt in.

4. Gezondheid in regio Zuid-Limburg slechtst van heel Nederland

Wij verzoeken, om bij beoordeling van de impact van (laag overvliegend) vliegverkeer op de gezondheid, een verschil te maken tussen

- uitstoot boven een kwetsbaar en dichtbevolkt gebied
- uitstoot boven een leeg gebied.

Er kan geen sprake zijn van dezelfde norm in een verschillende situatie!

In een dichtbevolkt, kwetsbaar gebied dienen de normen veel strenger te zijn.

Dit is een dringende kwestie van groot belang, gezien de hoge bevolkingsdichtheid rondom luchthaven MAA en onder de aan- en uitvliegfunnels boven Zuid-Limburg.

Wat betreft de bijzondere kwetsbaarheid van onze regio: er is sprake van een reeds bestaande belasting met betrekking tot luchtkwaliteit, geluidsoverlast *en bovendien van een slechte gezondheidssituatie*.⁴, zoals o.a. ook beschreven en onderbouwd in de vele zienswijzen.

Redenen voor verzoek strengere norm en beoordeling

Ontwaakreacties

⁴ '...This problem is particularly urgent in the **Westelijke Mijnstreek**, where the current study is planned, **because the prevalence of COPD** and the challenges posed by a rapidly aging population are **amongst the highest in the Netherlands**.'

'Quantifying COPD patients preferences for early assisted discharge and inpatient hospital care for COPD exacerbations: a Discrete Choice Experiment', feb. '16

- 2 Overvluchten om 6.00 h. 's ochtends laag over een dichtbevolkt gebied (bijv. over Meerssen) veroorzaken duizenden ontwaakreacties – die voor kwetsbare inwoners veel schadelijker zijn dan voor gezonde mensen.
- Over een 'leeg' gebied mogelijk niet één ontwaakreactie – dus geen gezondheidsschade.

In het eerste geval moet sprake zijn van een veel strengere norm of beoordeling!

Luchtvervuiling

(Toename van) luchtvervuiling, bijvoorbeeld door uitbreiding van vluchten op vliegveld MAA, is voor een regio met veel COPD-patiënten (ademhalingsklachten), en met verschillende andere bronnen van luchtvervuiling (3 drukke wegen + een vaarroute, uitstoot grote Chemiefabriek (o.a. onlangs tonnen lachgas) véél schadelijker dan voor een regio in de frisse zeewind.

In het eerste geval moet sprake zijn van een veel strengere norm of beoordeling!

Verlies werk in het Heuvelland is óók schadelijk voor onze gezondheid!

Wat betreft de economische schade voor het Heuvellandtoerisme door de uitstoot en lawaaioverlast van de vliegtuigen van MAA (om de hoek): als de toeristen wegtrekken, betekent dit voor ons een groot verlies aan werkgelegenheid. Het gaat daar om 21.063 FTE's, en bovendien de spin-off. Zoals bekend heeft verlies van werk vaak óók een negatief effect op gezondheid.

5.

Geen openbaarheid van bestuur

Wij verzoeken serieuze openbaarheid van bestuur!

In 2016 vroegen we namens ons netwerk Boze Moeders in het kader van de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB) de concessieovereenkomst op van de Provincie met de nieuwe (inmiddels teleurgestelde en weer afgehaakte) exploitant. Na veel tegenwerking van de kant van de Provincie, een hoorzitting en 2 rechtszittingen, beschikken we inmiddels over *niet meer dan een dossier dat voor 90% is weggelakt*.

Dat (ten onrechte) geheim houden van gegevens is op dit moment niet alleen voor ons, maar ook binnen de 2e Kamer, een heet hangijzer. Het gaat uiteindelijk om een maatschappelijk en economisch zeer groot belang.

Conclusie

'Armslag' *ontbreekt* voor actief vliegverkeer vanaf vliegveld MAA, omdat er te dichtbij teveel mensen wonen, een grote chemiefabriek met 11 risicovolle BRZO's te dichtbij de aanvliegroutes ligt (veiligheid), de werkgelegenheid in de Heuvellandeconomie teveel schade oploopt, nadeelcompensatie niet geregeld is, maar wel duur zal zijn, en omdat de gezondheid in Zuid-Limburg te kwetsbaar is, waardoor de normen voor belasting van de gezondheid strenger behoren te zijn dan elders.

N.B. Ook voor een Oost-Westbaan bleek in de 90er jaren al geen ruimte!

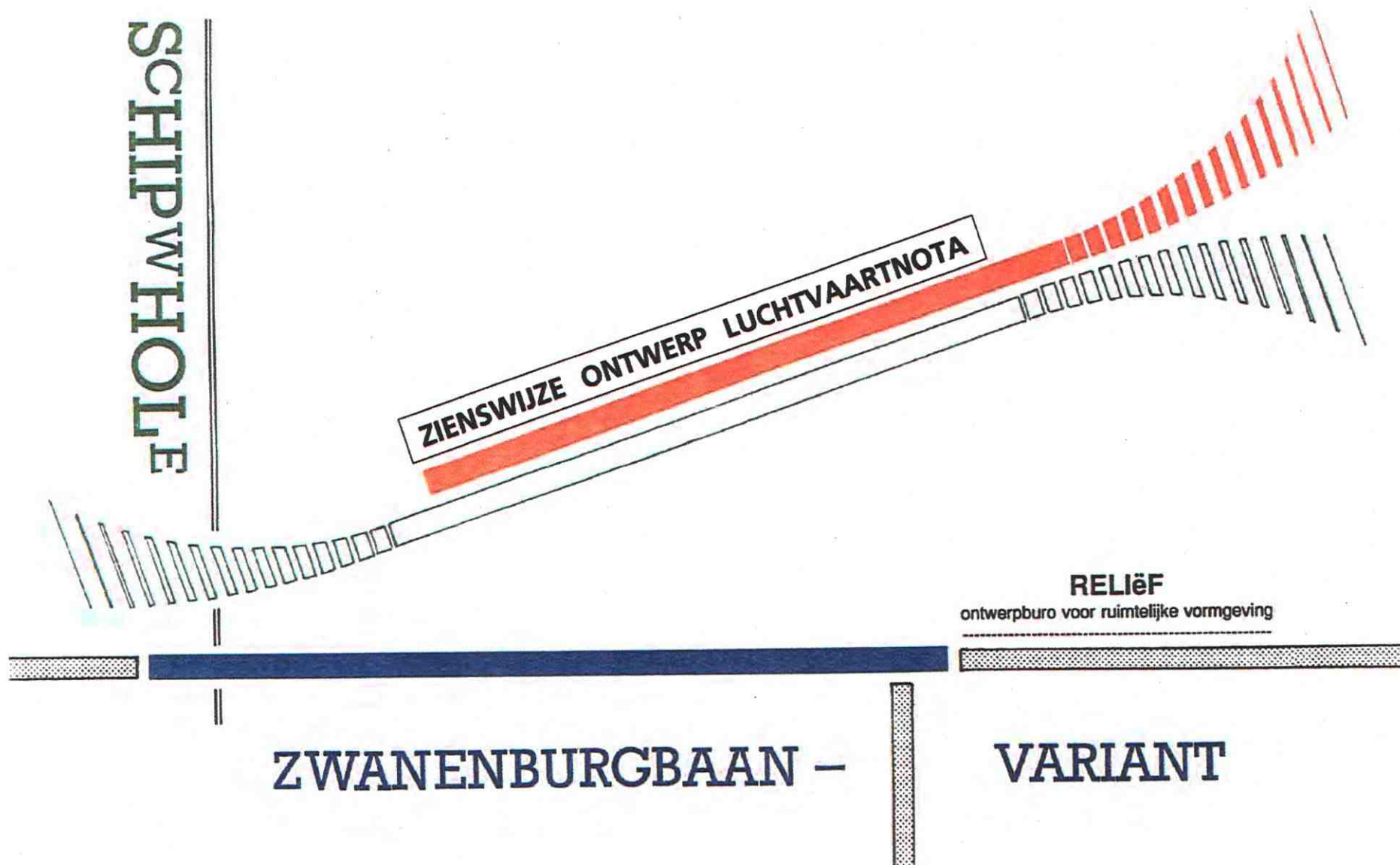
Daar liggen de Adelante revalidatieklinieken en de mgr. Hanssenschool bij Hoensbroek op dezelfde afstand als overlastprobleemdorp Zwanenburg bij Schiphol (7 km.).

(De Mgr. Hanssenschool werkt met zeer gevoelige geluidapparatuur).

Het is in deze tijd nodig om keuzes te maken voor duurzaamheid en niet voor verdere belasting en vervuiling – zeker niet van een kwetsbare regio.

Belasting door (zware) vliegtuigen dient in Zuid-Limburg terug gedrongen te worden.

Hoogachtend, namens heel veel boze moeders.



=====

Deze zienswijze op de ontwerp luchtvaartnota 2020-2050 is als volgt opgebouwd.

Eerst wordt ingegaan op de reactie in de antwoordnota over de inbreng van onze zienswijze op ontwerp Luchtvaartnota en het antwoord in de nota PlanMER-NDR.

Vervolgens wordt de inbreng op de planMER integraal herhaald en een vogelvlucht perspectief van de voorgestelde oplossing getoond die alsnog onderzocht dient te worden in de Luchtvaartnota.

Daarna volgt het voorwoord voor de originele historische samenvatting met vogelvlucht, conclusies en advies van de strategie S^cHIP^wHOL^E uit 1997, daar de kern van de visie over bereikbaarheid nog steeds recht overeind staat.

Tot slot wordt het beeld uit 1991 getoond hoe Schiphol er in 2015 zou hebben uitgezien met satellietterminals na aanleg van de vijfde parallelle baan (5P).

- **ZIENSWIJZE ONTWERP LUCHTVAARTNOTA 2020-2050**
- **ZIENSWIJZE PLAN-MER NDR**
- **STREEFBEELD NA HERCONFIGURATIE 2030**
- **VOORWOORD 1919-2019**
- **SAMENVATTING HISTORIE STRATEGIE S^cHIP^wHOL^E 1997**
- **INTEGRATIE-ALTERNATIES S^cHIP^wHOL^E 2010**
- **CONCLUSIES S^cHIP^wHOL^E; LUCHTZIJDE en LANDZIJDE**
- **ADVIEZEN**
- **NAWOORD**
- **PLANOLOGISCHE KERN 'VERGISSING' SCHIPHOL MET 5P 2015**
- **KRANTENARTIKEL VOLKSKRANT 28 MEI 1997**

=====

L'histoire se repète?! Daar lijkt het na dertig jaar pleiten op, nu de reactie op onze inbreng voor herconfiguratie van het banenstelsel van Schiphol voor een integrale aanpak van de bereikbaarheid rondom de luchthaven in de antwoordnota PlanMER-NDR over de concept-Luchtvaartnota 2020-2050 is afgedaan met de volgende zin als een reactie van één indiener. Blijkbaar is iedereen over de jaren verder murw en verdoofd door Schiphol, terwijl juist de lange termijn van de nota van wederom dertig jaar legio kansen biedt de luchthaven duurzamer vorm te gaan geven.

In de antwoordnota van 15 maart 2020 betreffende de Zienswijzen op de Reikwijdte op Detailniveau (NDR) voor de luchtvaartnota staat onder MOBILITEIT hoofdstuk 11.2 "Bereikbaarheid van Nederland" als reactie op ons integrale pleidooi het volgende: "Herconfiguratie van het banenstelsel is een toets die voor het planMER te gedetailleerd is, en niet past bij het strategisch niveau van de luchtvaartnota". Dat is een vreemde en kortzichtige conclusie, want daarmee ondermijnt de doelstelling van de planMER zichzelf, om alternatieven behalve de Parallele Kaagbaan optie, niet toe te laten. Immers met onze zienswijze van de onderbouwde strategie SCHIP^wHOL^E hierna in woord en beeld samengevat, werd juist in de planMER gevraagd de reikwijdte tot op detailniveau van alle milieueffecten op te rekken tot óver plangrenzen van enkel de luchtzijdige problematiek heen! (zie hierna). Vandaar dat we hierbij andermaal in de Luchtvaartnota om aandacht vragen de Zwanenburgbaan op te heffen en te vervangen door een noordwest gelegen parallelle locatie (4P). De ruimte die door de Zwanenburgbaan vrijkomt kan worden heringericht voor de verbetering van de bereikbaarheid van de luchthaven én de randstad in zijn geheel. De locatie 4P blijkt niet nieuw, de variant met gelijktijdige opheffing van de Zwanenburgbaan wél. (Zie de rode baanvarianten in navolgende onderzoeksvarianten).

Een luchthaven is bij uitstek een overstapplaats van mensen en goederen, die met verschillende vervoersmodaliteiten komen en gaan. De bereikbaarheid van de luchthaven over land is daarbij ten minste zo belangrijk als door de lucht. De immense kansen van de locatie ligt in de integratie! Dat heeft de ZWANENBURGBAAN-VARIANT tijdens de Planologische Kernbeslissing (zie PKB-3 Nota van Toelichting) aangetoond en blijkt ondanks de aanleg van de Polderbaan nu nog steeds opportuun.

Zeker nu corona de luchtvaartsector wereldwijd plotseling keihard heeft geraakt, is er voldoende tijd de ambities van Schiphol als economische draaischijf nader te onderzoeken met dit duurzaam en strategisch planalternatief, dat een balans weet te vinden in bereikbaarheid voor wanneer automobilititeit, reizen per openbaar vervoer én vliegen weer bijna zo normaal is 'as usual'.

© Blaricum, 8 juli 2020

strategisch ruimtelijk vormgever E-mail

Onderzoeksvarianten

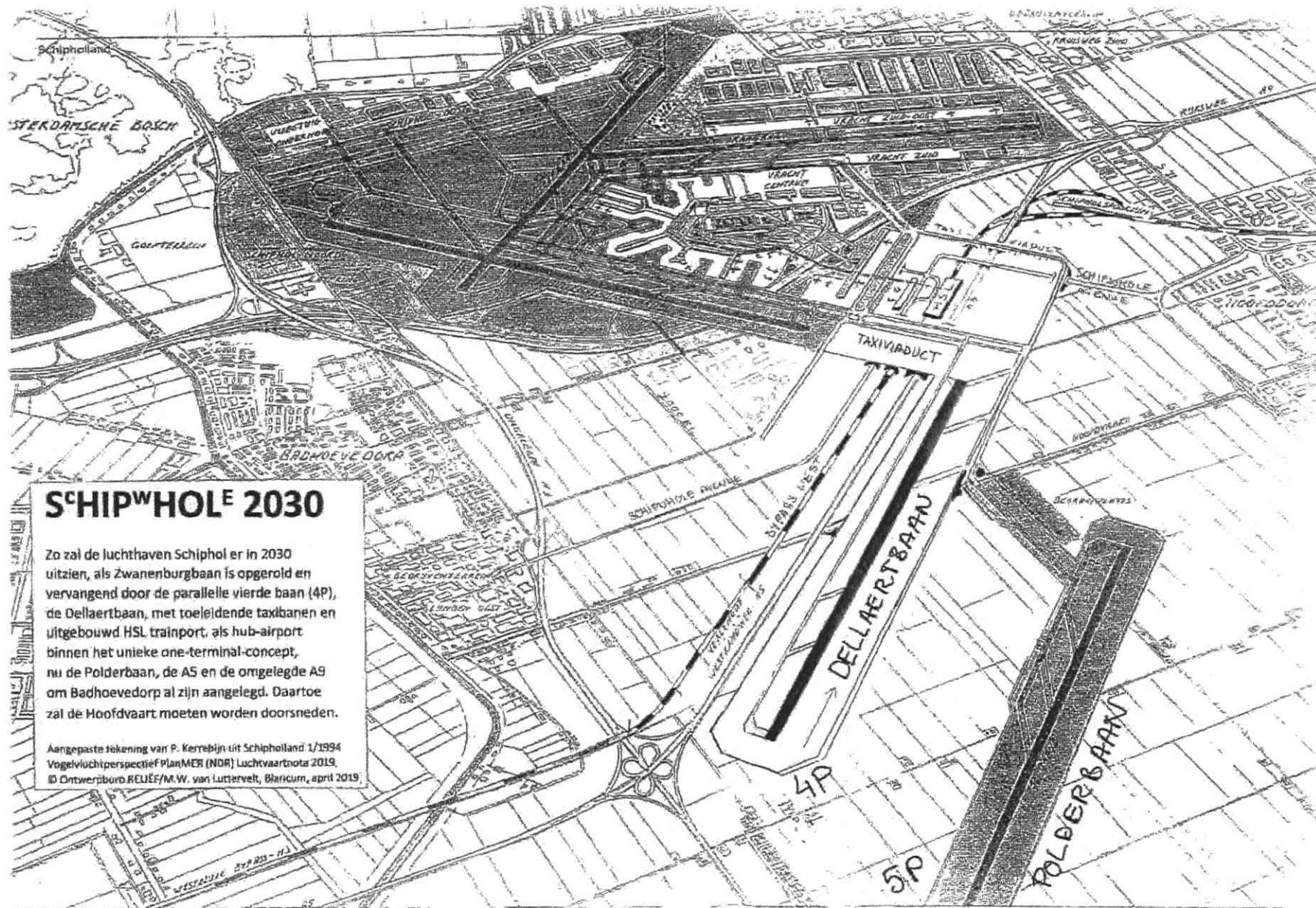


Ten behoeve van de notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het plan-milieueffectrapport (planMER) voor de Luchtvaartnota van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dient deze zienswijze als alternatief voor onder meer de 'position papers' van Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en de KLM, te worden onderzocht op de haalbaarheid. Deze bijdrage, tussen 1989-1999 bekend als strategie S^cHIP^wHOL^E, gaat over de integrale ontwikkeling van Schiphol als internationale luchthaven voor de BV NEDERLAND. Het is een pleidooi tot herconfiguratie van het banenstelsel. Het ontwerp is van Ontwerpburo Reliëf en werd destijds ingebracht bij RWS, de PKB Schiphol en tegen de aanwijzing van de vijfde parallelle baan 5P. Verzocht wordt nu dat in deze planMER voor de Luchtvaartnota wel voldoende ruimte in reikwijdte wordt gegeven aan grensoverschrijdende én grensverleggende oplossingen tot op detailniveau, die liggen op het snijvlak van integrale bereikbaarheid over land én door de lucht. Alleen zó kan worden aangetoond dat niets onmogelijk is gemaakt, dat redelijkerwijs tegemoetkomt aan álle (WHOLE) belanghebbenden.

In de navolgende samenvatting van de nota strategie S^cHIP^wHOL^E uit 1997 als alternatief voor de vijfde baan (5P) kunt u lezen over de gemiste kansen en mogelijkheden als planvorming niet integraal vormt krijgt. Om herhaling te voorkomen vraagt deze zienswijze om de grenzen niet te eng te nemen. Het is de oorzaak waarom Schiphol vijftien jaar na 5P alwéér (nog steeds) ter discussie staat. Vanwege het voldongen feit dat de Polderbaan, de omgelegde A9 en de A5/VWRW zijn aangelegd, is deze recent aangescherpte S^cHIP^wHOL^E visie, met een geoptimaliseerde verschoven Zwanenburgbaan als nieuwe denkrichting, aangevuld met de parallelle rolbaan (4P). S^cHIP^wHOL^E is gemotiveerd tégen de actuele mainportstrategie van Schiphol/KLM, die voorziet in een satellietontwikkeling Noord-West bij Badhoevedorp.

S^cHIP^wHOL^E pleit voor een Zuid-West ontwikkeling bij Hoofddorp, met versterking van de hub-functie met HSL-trainport binnen het unieke one-terminal-concept van Jan Dellaert. De nieuwe rolbaan 4P kreeg een passende naam: de Dellaertbaan! (zie vogelvlucht S^cHIP^wHOL^E 2030) Na ingebruikname in 2003 van de vijfde baan (5P), de Polderbaan, groeide de luchtvaart in 15 jaar veel sterker door dan voorzien tot 500.000 vliegtuigbewegingen/jaar. Het parallel baangebruik door 5P staat op gespannen voet met de leefbaarheid. De Omgevingsraad Schiphol (ORS) heeft aangetoond dat het poldermodel failliet is. Sociale media lijken de dialoog te hebben overgenomen.

De Minister zal aan de hand van de planMER in de komende luchtvaartnota moeten kunnen aangeven, welke oplossingener nog zijn om aan de gewenste groei van de luchtvaart ruimte te geven, sinds die in precies een eeuw (1919-2019) een grote vlucht heeft genomen.



SCHIPWOL^E 2030

Zo zal de luchthaven Schiphol er in 2030 uitzien, als Zwanenburgbaan is opgerold en vervangend door de parallelle vierde baan (4P), de Dellaertbaan, met toeleidende taxibanen en uitgebouwd HSL trainport, als hub-airport binnen het unieke one-terminal-concept, nu de Polderbaan, de A5 en de omgelegde A9 om Badhoevedorp al zijn aangelegd. Daartoe zal de Hoofdvaart moeten worden doorsneden.

Aangepaste tekening van P. Kerrebijn uit Schipholand 1/1994
Vogelvluchtperspectief PlanMER (NDR) Luchtvaartnota 2019.
© Ontwerpburo RELIËF/M.W. van Luttervelt, Blaricum, april 2019.

STREEFBELD: SCHIPWOL^E IN 2030 NA HERCONFIGURATIE BANAENSTELSEL MET DELLAERTBAAN EN POLDERBAAN

© ZIENSWIJZE 2020 LUCHTVAARTNOTA 2020-2050: Samenvatting strategie SCHIPWHOLE / de ZWANENBURGBAAN-VARIANT: Ontwerpburo RELIËF 1997

VOORWOORD 1919–(1989-S^cHIP^wHOL^E-1999)–2019

=====

Honderd jaar na de oprichting van de KLM in 1919 en dertig jaar (1989) na het begin van procedures door RWS rond aanpassing en uitbreiding van het Hoofdweggenet Regio Schiphol (HRS) met nieuwe rijkswegen en aanpassing van het banenstelsel (PKB) met de vijfde parallelle baan (5P), heeft de burgerluchtvaart wereldwijd een grote vlucht genomen. Ook het wegverkeer maakte enorme groei door. Vliegen is geliberaliseerd en de norm voor vervoer en vermaak geworden.

Immers the sky is the limit! probeerde Schiphol tweemaal tevergeefs te verplaatsen. Eerst nabij Leiderdorp vanwege een centralere ligging in de randstad. In 1948 sneuvelde zijn stillere locatie Burgerveen en herrees Schiphol in Oost. In 1967 ontwierp stationschef daaruut Schiphol-Centrum. Dankzij zijn unieke one-terminal-concept, omringd met een tangentieel banenstelsel, groeide de luchthaven uit tot mainport. Echter de taxi-ring knelt én de wegen om Schiphol houden het banenstelsel in de tang. Daar Schiphol 'in de weg'(A4) ligt en niet 'aan de weg' is het nu een bedreiging voor de BV NEDERLAND.

Dit voorwoord introduceert de strategie 'S^cHIP^wHOL^E, bridging the nation'. In deze Schipholstudie (versie 17), ontwikkelt tussen 1989 en 1999, bepleitte ruimtelijk vormgever Maarten van Luttervelt tot bij de Raad van State zijn scenario, de ZWANENBURGBAAN-VARIANT, als beroep tegen de Aanwijzing 5P. Hij voorzag het dilemma van de groei op Schiphol. Zijn pleidooi was de bereikbaarheid integraal in balans met de leefbaarheid te ontwikkelen, waardoor één geheel (WHOLE) ontstond, dat veel meer is dan de som der delen. Echter door separate besluitvorming aan land- en luchtzijde wilde tien jaar lang *niemand*(!) zijn vrij simpele grensoverschrijdende plan omarmen, uit angst voor vertraging. Na de reorganiseerde 'Luchtvaartdag 2018' in het Amsterdome, heeft de Omgevingsraad Schiphol (ORS) onder leiding van , zijn opdracht de balans in vliegtuigbewegingen versus geluidshinder te 'polderen', teruggegeven aan de Minister van Verkeer en Infrastructuur

Op de eerste luchtvaartdag bleek de Minister voor het eerst in 30 jaar benaderbaar voor een dialoog! "U was de tijd ver vooruit": zei de Minister en bracht mij in contact met haar . De tijd lijkt nu rijp voor 'nieuwe' inzichten over groei of krimp van de luchtvaart in relatie tot het klimaatdebat. Nu Schiphol met de Polderbaan (5P) is volgevlogen tot 500.000 vliegtuigbewegingen/ jaar en het spaghetti-weggenet rond Schiphol uit zijn voegen barst, is de keuze van 5P, niet gelegen als raaklijn aan de taxicirkel om Schiphol-Centrum, een planologische kern-vergissing geworden! Wellicht kan de kern van S^cHIP^wHOL^E, die het tangentiële banenstelsel van Dellaert met Hub en Spoke voor de KLM, herzielt bijdragen de bereikbaarheid op kortere termijn te optimaliseren, zowel over land (weg en rail) én door de lucht, versus een gedroomde luchthaven op zee op lange termijn. (>2050)

SAMENVATTING HISTORIE S^cHIP^wHOL^E 1997

=====

In deze samenvatting uit 1997 wordt de strategie met de naam S^cHIP^wHOL^E © kwalitatief beschreven met als doel een integrale oplossing te bieden voor de ontwikkeling van de Regio Schiphol. In 1989 is het scenario, bekend als de 'ZWANENBURGBAAN-VARIANT', ontstaan tijdens een academische landschapsstudie door landschapsarchitect en ruimtelijk vormgever _____ uit Almere. Het vormt de synthese voor alle infrastructuur regio Schiphol door een grensoverschrijdende combinatie van initiatieven, vanwege de groei van de luchthaven Schiphol.

Daar het voorziet in een win/win situatie, bracht hij zijn grensverleggende ideeën destijds tien jaar lang in bij:

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat * Hoofdwegennet Regio Schiphol (HRS)
 - + Combinatie-Alternatief (vigerend!)
 - * Trajectstudie/m.e.r. Rijksweg A9
 - * Structuurschema Burger Luchtvaartterreinen (SBL)
- Ministerie van VROM * Plan van Aanpak Schiphol en omgeving (PASO)
 - * Vierde Nota over de ruimtelijke Ordening -EXTRA- (VINEX)
 - * Actualisering PKB - Nationaal Ruimtelijk Beleid
- Provincie Noord-Holland * Partiële herziening Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied
- NV Luchthaven Schiphol * Beleidsvoornemen Masterplan Schiphol 2003
 - * Milieubeleidsplan Schiphol
 - * Drie Mainportsystemen

om zowel te komen tot een **DUURZAME INTEGRALE AANPAK** van de infrastructuur van het:

=> Hoofdwegennet Regio Schiphol (HRS + A9) van Rijkswaterstaat (RWS);

=> Spoorwegtracé 'Bypass-West' van de Nederlandse Spoorwegen (NS);

=> Banenstelsel van Amsterdam Airport Schiphol (AAS voorheen NVLS);

ÉN de besluitvorming over de Toekomst van de Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI);

over (alternatieve) locaties Tweede Nationale Luchthaven * in de Noordzee: **REMOTE**

* op de tweede Maasvlakte: **OVERFLOW**

* in de Markerwaard: **TANDEM**

* in huidig Flevoland: **SWIFT** (Ontwerpburo Reliëf ©)

Dit 'integratie-alternatief' voor weg-, rail- en luchthaveninfrastructuur bepleit:

DE ZWANENBURGBAAN OM TE BOUWEN TOT VERLENGDE WESTRANDWEG (AUTOSNELWEG),

waardoor **DRAAIING VAN EEN VIERDE BAAN ZICHZELF BETAALT,**

omdat dan alle **WEGTRACÉS en RAILTRACÉS OP HET MAAIVELD dus ZONDER TUNNELS** gerealiseerd kunnen worden

en **EEN GEDRAAIDE VIJFDE BAAN NIET ONMOGLIJK WORDT GEMAAKT,**

waardoor werkelijk tegemoet kan worden gekomen aan de zg. 'DUBBELE DOELSTELLING', binnen én buiten het Project Mainport EN Milieu Schiphol (PMMS) in de PKB (PASO / IEE / IMER / AMER / UMER-5P) TNLI en ORS.

Doordat het HRS met de ontbindende voorwaarde gekoppeld is aan het doorgaan van de Tweede Coentunnel, zijn alle HRS-varianten thans juridisch niet meer rechtsgeldig, doordat de Kroon de Tweede Coentunnel 'wegens tal van onvolkomenheden' heeft vernietigd. De tracéwet, die op 1 januari 1994 van kracht is geworden, kan nu uitkomst bieden tijdwinst te boeken en de verloren gegane proceduretijd te herwinnen, dankzij een veel snellere bouwtijd van deze wegtracés op het maaiveld. Gecombineerd met de keuze van dit Parallel-Gedraaid (PG) banenstelsel 4PG + 5PG, zal geen vertraging ontstaan in de uitbouw van de luchthaven Schiphol, terwijl ook aan de in de PKB opgenomen voorwaarde de A9 uit Badhoevedorp te zullen krijgen, zal worden voldaan! Daartoe is in april 1995 een nieuwe tracéprocedure/MER begonnen welke eind 1997 zal zijn afgerond. Deze ombouw KAN alleen NU, dankzij het in de tijd samenvallen van de initiatieven voor alle weginfrastructuur van RWS én de luchthaven-infrastructuur voor Amsterdam Airport Schiphol (AAS).

Door de INTEGRATIE is de keuze voor de gedraaide vierde- (4PG) en vijfde baan (5PG) als een geoptimaliseerd 5GG-banenstelsel, een vanzelfsprekend scenario, dat door 'ruil' eenvoudig en op zeer korte termijn is te realiseren. Er doet zich namelijk een bijzondere eigendomssituatie voor. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) kan deze ruil zelf doen slagen! Onteigeningen kunnen tot een minimum worden beperkt daar de Staat als grootste aandeelhouder van de NVLS (=AAS) 'verkoper' <== Ministerie van V&W ==> 'koper' RWS + NS van de Zwanenburgbaan.

Dit maakt deze variant ook haalbaar en 'betaalbaar', want de oplossing ligt dan ook op het vlak van Vestzak - Broekzak !! Dankzij de ligging van alle weg- en railtracés OP HET MAAIVELD zijn tunnels overbodig en vormt het tezamen met het hergebruik van de Zwanenburgbaan een kostenbesparing voor de schatkist van ca. 1-2 miljard gulden ten opzichte van het huidige 5P-plan.

Slechts de POLITIEKE WIL is nodig om binnen belanghebbende Rijksoverheden tot een DUURZAME en maatschappelijk meest aanvaardbare inrichting in de Haarlemmermeerpolder te komen voor Schiphol eo

Waardoor:

- Badhoevedorp: bevrijdt van rijksweg A9
- Zwanenburg : verlost van geluidsoverlast
- Hoofddorp : nieuwe directe korte wegverbinding met Schiphol-Centrum
- Aalsmeer : minder vluchten over de gemeente met een verhoogde kans op t.z.t. draaiing van de Aalsmeerbaan (parallele Kaagbaan)

dankzij het fysiek en procedureel laten samenvallen van de weg- en luchthaven infrastructuur:

DE VERLENGDE WESTRANDWEG ÓVER DE ZWANENBURGBAAN

waarna de realisatie versneld en aanzienlijk goedkoper mogelijk is van:

- de wegomlegging A9 meest zuidelijk om Badhoevedorp en de snelweg omlegging van de A4 buitenom Schiphol-Centrum met
- meer ruimte op maaiveld voor inpassing van zowel de Bypass-West (NS) met een 2e rail/lucht-terminal (HSL) en
- de Zuidtangent als hoogwaardig openbaar vervoer (sneltram) via het vrijkomen van gedeelten van de huidige Schiphol tunnel

en Schiphol 'beheerste' uitgroeimogelijkheden krijgt tot 'mainport':

- ten noordwesten van de huidige Zwanenburgbaan uitbreiding van de 1900 meter verschoven nieuwe (tweezijdig) aanvliegbare start- en landingsba(a)n(en) vrijwel *kado* van AAS/RLD $\Leftarrow$ Min.V&W. $\Rightarrow$ RWS + NS
- compacte kansrijke uitgroei met ca. 75 ha van Schiphol-Centrum areaal als 'one-terminal-concept', zonder noodzakelijke satellieten, dankzij de bevrijding van al het doorgaand wegverkeer (90%) op rijksweg A4 over het 'voorterrein' van Schiphol-Centrum.
- korte taxibanen met dubbele ring om 'de noord' en 'de zuid'
- kruisingsvrij zwevende 'People-Mover' tussen nieuwe terminal(s)

Gelet op het advies van de Raad v/d Waterstaat (1990) voor de Verlengde Westrandweg (VWRW) en de complicaties van de PKB / IMER / AMER - procedure op basis van de VINEX met onderzoeken, inclusief het buitengebruik stellen van de Zwanenburgbaan (5GG), luidt de conclusie dat alle belanghebbenden (= BV NEDERLAND) het meeste gebaad zijn bij de verdere ontwikkeling van de strategie S'CHIP^wHOL^E volgens het weg-scenario van de ZWANENBURGBAAN-VARIANT.

Immers dan wordt volledig tegemoet gekomen om een *duurzame samenleving* na te streven, want:

- de leefbaarheid wordt verhoogd
- het milieu wordt minder belast
- de interne en externe veiligheid wordt vergroot

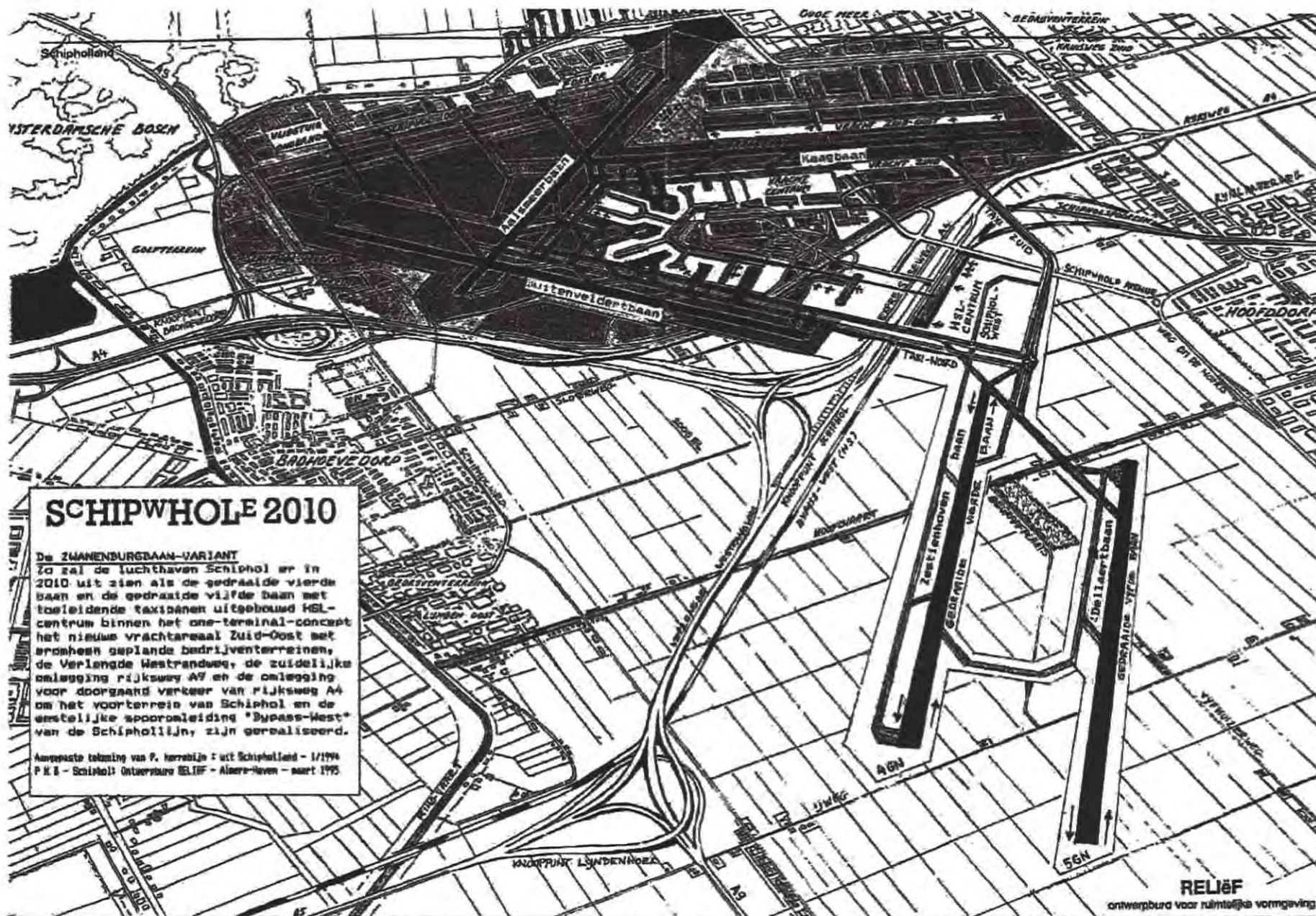
terwijl:

- de bereikbaarheid wordt verbeterd
- de mobiliteit wordt duurzaam beheerst

Als voortvloeisel van TNLI vormt de nieuwe nacht-locatie 'SWIFT AIRPORT' aan de Hanzelijn (2007) in Oostelijk Flevoland een satellietluchthaven van Schiphol. Ook een besluit tot integratie van luchthaven Zestienhoven kan na de komst van de hogesnelheidstrein via de HSL, binnen dit scenario worden betrokken. Door het draaien van geluidscontouren heeft de strategie ook gunstige gevolgen voor de legio schaarse en moeizame VINEX woningbouwlocaties in de regio Amsterdam, zoals IJburg en biedt kansen voor bebouwing in het westelijk havengebied. De strategie S^cHIP^wHOL^E toont de FYSIEKE synthese van de zg. 'dubbele doelstelling' uit het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) tussen economie én ecologie en stelt voor de Verlengde Westrandweg als 'ruilmiddel' tegen de Zwanenburgbaan inzet te maken van verdere onderhandelingen tussen ALLE belanghebbenden.

**Conclusie: DE BEREIKBAARHEID VAN DE HELE REGIO
SCHIPHOL WORDT, ZOWÉL OVER LAND
ÁLS DOOR DE LUCHT, INCLUSIEF
HET LUCHTHAVENTERREIN, GEOPTIMALISEERD**

**Anders gezegd:
LET "KLM, BRIDGING THE WORLD" AND
"S^cHIP^wHOL^E, BRIDGING THE NATION"
TEN GUNSTE VAN DE BV NEDERLAND.**



INTEGRATIE-ALTERNATIEF: S'CHIPWHOLE MET ZWANENBURGBAAN-VARIANT EN OMGELEGDE A9 EN NS BYPASS-WEST (1997)

VOORNAAMSTE CONCLUSIES VAN S^cHIP^wHOL^E 1997

=====

In strategie S^cHIP^wHOL^E vormt het weg-scenario de 'ZWANENBURGBAAN-VARIANT' de basis voor bereikbaarheid van de Regio Schiphol, welke door integratie een duurzame inrichting terplaatse realiseert ten gunste van de uitbouw van Schiphol tot mainport (PKB/TNLI) zowel aan LANDZIJDE (hoofdwegennet) als aan LUCHTZIJDE (banenstelsel), waardoor één geheel (*whole*) ontstaat, dat veel meer is dan de som der delen.

LANDZIJDE:

1. Het vasthouden door AAS aan het huidige banenstelsel van de luchthaven ondermijnt de bereikbaarheid van de luchthaven over land, omdat rijkswegen onder of om Schiphol heen moeten worden getraceerd, die handhaving en verdubbeling van de A4 met Schipholtunnel noodzakelijk maakt. Het lost daarmee de congestiegevoelige en kwetsbare schakel in het hoofdwegennet van de Randstad ten gunste van de BV NEDERLAND niet op.
2. Handhaving door RWS van het vigerende HRS het zg. 'Combinatie-Alternatief' tot aanleg OP het maaiveld van de VWRW en (licht) VERDIEPT in de PKB, is een onopgeloste complicatie bij keuzes voor alle banenstelsels (ook bij 5P). Dankzij de tracéwet kan de VWRW nu tijdig opnieuw worden doorlopen mits gekoppeld aan de A9-tracéprocedure! Daar vanaf 2003 al over de baan kan worden gereden, treedt geen vertraging op en ligt Schiphol na omlegging van de A4 uit haar voorterrein niet langer 'in de weg' maar AAN DE WEG, net zoals de grootste concurrenten Londen, Frankfurt, Parijs en Rome.
3. Doorgaand verkeer (80-90%) op rijksweg A4 gemengd met het bestemmingsverkeer (10%) tot de luchthaven Schiphol, bedreigt ons Bruto Nationaal Product.
4. De race het imago Nederland-Distributieland in Europa te handhaven en versterken, wordt tijdens de aanpassing van het wegensysteem volgens het HRS door ernstige verkeershinder tijdens de aanleg, de komende tien jaren ondermijnd. Het tracé verbetert ook niet op lange termijn de bereikbaarheid over de weg van de luchthaven als 'mainport' van Nederland.
5. De Verlengde Westrandweg fixeert de ligging van de Zwanenburgbaan en zo de negatieve effecten van die baan op de leefbaarheid in Zwanenburg e.o. De uitbouw van de luchthaven volgens een parallel baangebruik naar de oriëntatie 19/01 (=18/36) vormt géén verhoging van de leefbaarheid.

6. Vliegbewegingen op de Zwanenburgbaan parallel aan de Verlengde Westrandweg vormen zeer gevaarlijke afleiding voor het wegverkeer, dat niet weg te nemen is met zichtschermpjes en/of geluidswallen. Ook tijdens de nadering uit de lucht is verwarring van baan en weg denkbeeldig.
7. Het alsnog omleggen van rijksweg A9 om Badhoevedorp in een beperkt badkuiptracé vlak ten zuiden van het dorp levert géén bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid in Badhoevedorp. Het versnipperd de ruimte en degradeert een kansrijke ontwikkeling van een bedrijven A-locatie.
8. De Zwanenburgbaan blokkeert het aan elkaar groeien van Schiphol-Centrum en Hoofddorp, waar veel luchtvaart- gebonden bedrijvigheid gevestigd is. Ook is een wegontsluiting van Schiphol-Centrum op de Verlengde Westrandweg onmogelijk, waardoor al het verkeer om Badhoevedorp zal blijven rijden.
9. Handhaving en verbreding van de A4 ontnemt Schiphol-Centrum kansen tot het uitbouwen van het one-terminal-concept tot Rail/Luchthaven door verkleining van de 'J-zone'. Ontwikkeling van satellietterminal(s) ten westen van de zwanenburgbaan wordt door de ligging van die baan bedreigd. Een 'peplemover' zal er ondergronds moeten kruisen, terwijl bij Terminal-West nu al in het dak een bovengrondse 'zweefverbinding' is voorzien.

DE STRATEGIE SCHIP^WHOL^E VOORKOMT

DAT DE BV NEDERLAND MET 5P

OP DE A4 STIL KOMT TE STAAN

VOOR DE 'OVERWEG' VAN SCHIPHOL

LUCHTZIJDE:

10. Bij handhaving van de Zwanenburgbaan kan maar 1 baan worden toegevoegd, terwijl door de ruimtewinst in SCHIP^wHOL^E bij 8 graden draaiing en 1900 meter noordelijke verschuiving, faseerbaar twee Parallel Gedraaide (PG) banen (4PG + 5PG) mogelijk zijn.
11. Maximale capaciteit wordt met een onafhankelijk parallel banenstelsel alléén bereikt, als kan worden voorzien in kruisingsvrije taxiroutes! Handhaving van de Zwanenburgbaan veroorzaakt met de 5P-baan een ongunstige verhouding (gestaggerd) en een onveilig 'intern' risico van een parallel banenstelsel.
12. Daar uit milieu overwegingen de Zwanenburgbaan zal worden ontzien, ontstaan veel extra lange taxiroutes (ca. 6 km) naar 5P. De milieu doelstelling ten gunste van de 5P-baan wordt daarmee ontkracht. Bovendien is het onzeker of latere capaciteitsverhoging de Zwanenburgbaan toch niet wederom en in toenemende mate opnieuw zal worden gebruikt...
13. Dubbelgedraaide banenstelsels voldoen aan minder woningen in 35Ke-contour. Bij gelijktijdig zuidelijk baangebruik liggen Ke-contouren nu niet naast maar veilig BOVEN elkaar dat enorme vermindering van geluidshinder tot gevolg heeft!
14. Bij gelijktijdig noordelijk baangebruik 19R/19RR (= 18C/18R) blokkeert de Zwanenburgbaan korte taxiroutes tussen de 5P-baan en Schiphol-Centrum. Het veroorzaakt een omrijroute 'noord' in de taxibanen om de Zwanenburgbaan heen, tégen de gewenste richting tot Schiphol-Centrum of er zal moeten worden gewacht tot de Zwanenburgbaan veilig kan worden gekruist. (intern risico!) Deze complicatie vormt daardoor de grootste bedreiging voor de capaciteit op lange termijn en bedreigt de bereikbaarheid van de hele Regio Schiphol.
15. Aanleg van de 5P[■]-baan levert ten opzichte van dubbelgedraaide banen (5GG) géén structurele verbetering voor de capaciteit daar een 5GG-banenstelsel wél in een optimale zg. 'staggered' verhouding en as-afstand (1225m-1310m) kan worden gerealiseerd, waarbij korte kruisingsvrije taxi-routes mogelijk zijn met dubbele ring in taxi-routes, zowel via 'noord', ('midden') en 'zuid'.
16. Convergerende banenstelsels vormen ten opzichte van parallelle banen géén wezenlijke beperking van de capaciteit (<1 promille!) mits de baandrempels voldoende uit elkaar worden gelegd. Daardoor kunnen binnen de ICAO-normen door voldoende hoogtewinst, veilige horizontale- en verticale separaties worden behaald binnen het huidige Instrument Landing System (ILS). Zelfs met een afhankelijk banenstelsel is d.m.v. radar met een 'ghost', bij verhoging van de capaciteit de mainportstrategie voldoende gewaarborgd door een keuze uit drie banen; 36R en/of 06 en/of 36L (In 1997 alleen 01R=36R en/of 06).

17. Slecht zicht (mist) omstandigheden (CAT-III), doen zich gemiddeld slechts 12 dagen/jaar voor bij ca. 1800 vliegbewegingen en vormen daarmee géén bedreiging van de punctualiteit als voor de 250-400.000 vliegbewegingen de punctualiteit door geoptimaliseerde taxibanen kan worden verhoogd. Bij mist ontbreekt er wind, waardoor altijd vanuit het noorden parallel kan worden geland. Bovendien doen zich bij mist zowel vertragingen voor in de lucht als op de weg...!!
18. Uitbouw van het banenstelsel op basis van de verouderde storingsgevoelige naderingstechniek ILS is een korte termijn oplossing. Momenteel (1997) wordt de nieuwe tweedimensionale techniek MLS/2D op Schiphol toegevoegd de zg. Continuous Descent Approach (CDA) daar anders een 'service gap' zou ontstaan.
Tot MLS/2D invoering op Schiphol werd (daags na PKB-3) besloten tussen LVB/AAS/RLD/ KLM/NLR
Met een driedimensionale techniek (MLS/3D) of satellietnavigatie (GPS) kan tegemoet worden gekomen aan de toekomstige verhoging (2015) van de capaciteit. MLS/3D maakt gekromd aanvliegen mogelijk (ook tijdens piekuren) waarmee duurzaam onder de grens van 10.000 geluidgehinderde woningen wordt voldaan.
19. Door draaiing van de Aalsmeerbaan, bekend als de 'parallele Kaagbaan', doen zich (later) zelfs geen convergerende vliegroutes (meer) voor.
20. Vanwege ingewikkelde taxi-, weg-, en railtracés zijn de infrakosten zó hoog, dat uit het verschil van de varianten één nieuwe baan zichzelf betaalt, zeker als ook de nodige woningisolatie erbij wordt betrokken!
De besparing bij cumulatie van alle kosten belooft anno 1997 minimaal 1 à 2 miljard gulden.
21.

ADVIEZEN

=====

Vanwege de ontstane nadelige gevolgen van de vijfde parallelle baan (5P) voor economie en ecologie, is naar een integrale strategie gezocht, die wél een oplossing biedt aan ALLE belanghebbenden (WHOLE).

Immers ons Bruto Nationaal Product wordt maar voor ca. 3% (1997) op Schiphol verdiend! (BNP<5% 2019)

Aan de basis van S^cHIP^wHOL^e ligt een andere, sneller realiseerbare én goedkopere fasering:

- .1. Spoedige aanleg van de 8 graden gedraaide vierde baan 4PG (18L/36R; 3600m) ten westen van Zwanenburgbaan en ten noorden van de Buitenveldertbaan.
- .2. Obstakelvrije aanleg van het vliegtuig taxiviaduct 'Zuid' over de A4 en VWRW.
- .3. Gecombineerde aanleg van de meest zuidelijk omlegging van de A9 om Badhoevedorp en het gedeelte van de omlegging van de A4 (expresseweg) om Schiphol-Centrum ten noorden van de Buitenveldertbaan; knooppunt 'Schiphol'
- .4. Buitengebruik stellen van de huidige Zwanenburgbaan (01L/19R; 3300m)
- .5. **DE ZWANENBURGBAAN OMBOUWEN TOT VERLENGDE WESTRANDWEG; (AUTOSNELWEG)**
- .6. Aanleg van het vliegtuig taxiviaduct 'Noord' over de Verlengde Westrandweg
- .7. Aanleg vijfde baan 5PG (3600m) parallel (1225-1310m) aan gedraaide vierde baan
- .8. Aanleg bovengrondse vrij-zwevende peplemover binnen one-terminal-concept
- .9. Inpassing van NS-'Bypass-West' op het maaiveld met tweede HSL-terminal.
- .10. Uitplaatsing charter- en vrachttoestellen naar 'Swift Airport' © in Flevoland

In tegenstelling tot de zes beschreven 5GG-varianten in de PKB, IMER en AMER zijn er in de ZWANENBURGBAAN-VARIANT geen fysieke belemmeringen, daar het een *tracé zonder tunnels* kan realiseren met weg- en railaanleg OP het maaiveld! Daardoor kan zonder vertraging met een veel snellere bouwtijd, de uitbouw van de luchthaven Schiphol binnen de lopende procedures worden gerealiseerd.

Nu de Minister van Verkeer & Waterstaat afziet van gedeelten van het 'combinatie-Alternatief' uit het HRS, dient binnen de A9-tracéprocedure/MER de VWRW (als MMA) opnieuw te moeten worden doorlopen! De strategie S^cHIP^wHOL^e is kansrijk mogelijk geworden, doordat voor de Richtlijnen voor de IMER níet het Plan van Aanpak Schiphol e.o. (PASO) maar ook de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening -Extra- (VINEX) als uitgangspunt is genomen. Deze ligging komt in grote lijnen overeen met de 5GG-pmms uit de AMER, echter het 5GG-stelsel is 1900 meter noordwaarts verschoven (!) en aan de noordzijde tweezijdig ingebruik met de oostbaan als HOOFDBAAN dat 's nachts korte taxiroutes tot gevolg heeft versus 5P.

Ondanks het vooruitlopen met de uitvoering van deelkeuzes, zoals het tweezijdig aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan (S4S2), het verdubbelen van de Schipholtunnel, het bouwen op Schiphol-Zuid (vrachtstation VII) op noodzakelijke taxiring-routes en de tunnel voor de Zuidtangent, dient thans gewacht te worden tot de Aanwijzing Luchthaventerrein Schiphol als onderdeel van de PKB / SBL / A9 procedures ZORGVULDIG is afgerond bij de Raad van State. (1998)

!! MAYDAY, MAYDAY !!

5GG $\neq$ 4PG + 5PG:

PARALLEL = ECONOMIE + GEDRAAID = MILIEU

DE STRATEGIE S^cHIP^wHOL^e VOORKOMT DAT 5P

DE PLANOLOGISCHE KERN 'VERGISSING'

VOOR DE BV NEDERLAND WORDT IN DE 21^e EEUW!

NAWOORD 2019 LUCHTVAARTNOTA

=====

Na drie ordners vol correspondentie met belanghebbenden tussen 1989 en 1999 over Schiphol en een pleitnota met tekening op schaal 1:10.000 bij de Raad van State, heeft mij de vraag bezig gehouden: Wat is redelijkerwijs?

De wetgever misbruikt redelijkerwijs als juridische term maar al te graag. Ook je belanghebbendheid aantonen is vaak een heel kwetsbaar argument. De Commissie m.e.r. stelde in haar advies dat initiatieven over het terrein van Schiphol redelijkerwijs niet in beschouwing konden worden genomen! Dat maakte ten tijde van het Hoofdweggenet Regio Schiphol dat de keuzes voor Rijkswaterstaat buiten Schiphol om moesten worden gezocht. Na een tal van complicaties werd daarop door Minister _____ eerst tot aanleg van de Verlengde Westrandweg (VWRW) besloten parallel aan de Zwanenburgbaan en werd daarna de zg. 'nieuwe Badhoevedorpvariant' vigerend. De keuze van de ligging van de VWRW werd dé belemmering voor de keuzevrijheid voor het banenstelsel toen binnen het Projectburo Mainport en Milieu Schiphol tevergeefs werd gezocht naar milieuvriendelijke gedraaide baan alternatieven. Andermaal werd S^cHIP^wHOL^e als redelijkerwijs niet haalbaar vernietigd!

Anno 2019 is Zwanenburg met de behoud van de Zwanenburgbaan door de keuze van 5P en de VWRW niet verlost van ernstige geluidshinder. Badhoevedorp is eindelijk wel bevrijd van de snelweg dwars door de kern van het dorp. Het knooppunt Badhoevedorp is echter een spaghettachtig knelpunt geworden!

Desondanks kan de robuuste kern uit het scenario van de ZWANENBURGBAAN-VARIANT de bereikbaarheid rond Schiphol nog steeds aanzienlijk én duurzaam verbeteren mits de Zwanenburgbaan wordt verplaatst.

Uitgaande van de huidige situatie (2019) mét Polderbaan, A5/VWRW en omgelegde A9, blijkt het nog steeds heel goed mogelijk de ruimte die vrij komt van de Zwanenburgbaan alsnóg te gebruiken voor het in balans oplossen van de bereikbaarheid versus de leefbaarheid: S^cHIP^wHOL^e revisited met geoptimaliseerde gestaggerde nieuwe parallelle vierde rolbaan 4P (18C/36C) ten westen van de A5 met geïntegreerde Trainport-station met Bypass-West in de westelijke groenstrook van de opgerolde ZWANENBURGBAAN.

De oplossing voor de noodzakelijke opsplitsing van doorgaand- en bestemmingsverkeer is nu voorzien door aan de A9 een directe wegverbinding naar Schiphol-Centrum toe te voegen OVER DE ZWANENBURGBAAN.

In het knooppunt Badhoevedorp zijn twee lussen van de A9 in de A4 richting Schiphol verwijderd. Ook de op- en afritten aan de A4 in zuidelijke richting naar Schiphol-Centrum zijn overbodig! De parallelweg en de westelijke tunnelbuis in de Schipholtunnel zijn nu ter beschikking voor de Noord-Zuid Metrolijn. Daarmee is de oorspronkelijke ruimtelijke planvisie uit 1989 grotendeels overleefd. Immers Schiphol ligt zo alsnog 'aan de weg' en niet in de weg! Omdat het doorgaand verkeer op de A4 nu niet uit het centrum areaal kan worden verwijderd, kan de A4 het beste worden overkluisd.

Zie vogelvlucht parallelle vierde baan (4P) naast Polderbaan (5P).

Schiphol-plan kwam eerst te vroeg, toen te laat

Van onze verslaggever

Volkskrant
AMSTERDAM 28.5.97

Met enige afgunst verwijst

jaar de ingenieur die met een 'eigen' tracé het debat over de hogesnelheidstrein beïnvloedde. De variant van Bos werd uiteindelijk weggestemd door de Tweede Kamer. Maar voor het zover was, speelde het voorstel wel een serieuze rol in de discussie. En dat is meer dan kan zeggen over 'Schipwhole', zijn oplossing voor de complexe problemen op en om Schiphol.

Al acht jaar probeert de landschapsarchitect uit Almere gehoor te vinden voor zijn idee om de luchthaven niet alleen van congestie in de lucht, maar ook van files op de wegen te verlossen. Maar niemand is bereid zijn ei van Columbus in ontvangst te nemen.

'De ambtenaren van Rijkswaterstaat die over de wegen rond Schiphol gaan, zeggen dat ze niets te vertellen hebben over landingsbanen en bij de Rijks Luchtvaart Dienst krijg ik het omgekeerde te horen.'

Zijn oplossing lijkt toch zo voor de hand te liggen. De kern van voorstel is de geplande Verlengde Westrandweg (de nieuwe snelweg parallel aan de A4) niet langs, maar over de Zwanenburgbaan aan te leggen. Voor die baan komen twee andere in de plaats. Op de Zwanenburgbaan past precies een zesbaansweg. De voordelen voor het wegensysteem zijn volgens

de architect enorm. Ingewikkelde drie verdiepingen hoge verkeerspleinen worden overbodig.

De Verlengde Westrandweg en de A9, in plan omgelegd, hoeven niet verdiept aangelegd te worden. Het autoverkeer kan daardoor veel soepeler doorstromen, namelijk zonder tunnels, dan in de plannen van Rijkswaterstaat, aldus.

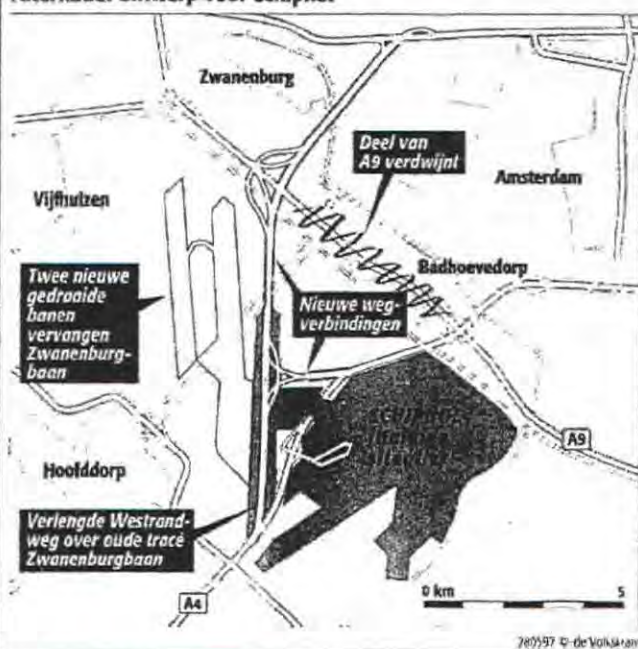
In zijn opzet wordt er niet één nieuwe landingsbaan aangelegd, maar twee, waarvan één ter vervanging van de Zwanenburgbaan. Dat garandeert optimaal gebruik, ook 's nachts, waardoor Schiphol binnen de geluidscontouren meer toestellen kan verwerken dan met de 'vijfde' baan.

Tenminste, dat neemt hij aan op basis van eigen berekeningen. Zoals hij er ook vanuit gaat dat zijn plannen een miljard gulden goedkoper uitvallen dan de kansrijke alternatieven. 'Maar zeker weten doe ik dat niet. Tot nu toe zijn mijn voorstellen steeds weggeredeneerd zonder nadere onderbouwing.'

De ontwerper uit de polder, eigenaar van het bureau voor ruimtelijke vormgeving Reliëf, presenteerde zijn plan voor het eerst in 1989, toen de herziening van het wegensysteem rond Badhoevedorp aan de orde was. De discussie over de vijfde baan voor Schiphol moest toen nog beginnen. Zijn plan werd als niet relevant afgewezen.

waagde een tweede poging toen begin van de jaren negentig de uitbreiding van Schiphol wél op het programma stond. Hij drong zelfs door tot de Nota van

Alternatief ontwerp voor Schiphol



toelichting van de Planologische Kern Beslissing (PKB) over Schiphol, waarin een reeks alternatieve plannen werd afgeschoten.

Schipwhole behoorde tot de categorie die zonder nader onderzoek in de prullenbak verdween. Het plan zou slechter zijn voor het milieu dan de gekozen aanleg van een vijfde baan, procedureel te veel tijd vergen en bovendien zou het onmogelijk zijn vliegtuigen over de nieu-

we snelweg te laten taxiën wegens te steile hellingshoeken. Nattevin-gerwerk, volgens de architect, wiens plan op een hoop werd geveegd met de veel verdergaande voorstellen van de milieubeweging.

Het lopende nationale debat over de toekomst van de luchtvaart biedt een herkansing. Althans, dat dacht hij. Maar de besluitvorming dendert door, de aanleg van de vijfde baan ligt vast.

Politiek en ambtenarij zitten volgens een procedurele klem. Omdat steeds bij stukjes en beetjes over wegen en landingsbanen wordt beslist, komt niemand tot een integrale aanpak. 'De cirkel is bijna rond. Eerst was ik te vroeg, nu weer te laat. Het is frustrerend te zien hoe de discussie voortgaat zonder dat mijn plan een rol kan spelen.'

De architect weigert zich neer te leggen bij het schijnbaar onvermijdelijke. Hij benadert overheidsdiensten, politici en bedrijven, loopt hoorzittingen af en schrijft artikelen om zijn plan onder de aandacht te brengen. Rijkswaterstaat Noord-Holland rondt dit najaar de tracénota af over de omlegging van de A9 om Badhoevedorp af. Daarmee dreigt een essentieel stuk van wegensplan onmogelijk te worden.

In een reactie op Schipwhole schrijft de provincie Noord-Holland lovend over 'een creatief alternatief'. Maar helaas, de PKB over Schiphol kan niet worden teruggedraaid en daarmee staat ook het tracé van de A9 om Badhoevedorp vast.

een hoge ambtenaar van de provincie Noord-Holland: 'Hoe creatief uw strategie ook is, ik kan intern noch extern opdracht geven om tot verdieping hiervan over te gaan.'

verongelijkt: 'Ik stuit op een gesloten front. Men kan zich kennelijk niet voorstellen dat van buitenaf ook realistische voorstellen kunnen komen.'

ontwerpburo voor ruimtelijke vormgeving

RELIËF

KRANTENARTIKEL: VOLKSKRANT 28 MEI 1997: SCHIPHOLPLAN IN LUCHTVAARTNOTA 2020-2050 NU WEL OP TIJD ?!

© ZIENSWIJZE 2020 LUCHTVAARTNOTA 2020-2050: Samenvatting strategie SCHIPWHOLE / de ZWANENBURGBAAN-VARIANT: Ontwerpburo RELIËF 1997



Zienswijze van de NAG inzake de consultatie van de luchtvaartnota.

9 Juli 2020

Statement

De NAG ondersteunt de duurzaamheidsambities zoals geformuleerd in de luchtvaartnota.

Aandachtspunt 1:

De luchtvaartindustrie zal straks de producten en diensten moeten gaan leveren die de luchtvaart verder verduurzamen. Voor vliegtuigen geldt dat de Nederlandse luchtvaartindustrie daarin een belangrijke bijdrage kan leveren zodat Nederland een zichtbare inbreng heeft in de verduurzaming en tevens daarmee economisch voordeel beleeft. De rol van de Nederlandse luchtvaartindustrie is die van toeleverancier en is dus afhankelijk van slechts enkele vliegtuigbouwers. In de huidige crisis worden nu door de vliegtuigbouwers en de betreffende overheden besluiten genomen die bepalend zijn voor de kansen van de Nederlandse industrie. Voorbeelden daarvan zijn de Franse en Duitse maatregelen om hun luchtvaartindustrie te redden en tevens een versnelling in de duurzame luchtvaart te realiseren. **Nu aansluiten bij landen met sterke, duurzame luchtvaartambities is dus essentieel om onze ambities in de nota te kunnen realiseren.:**

Aandachtspunt 2:

De luchtvaart beleeft zijn grootste uitdaging ooit: verduurzamen in een tijd van krimp. In Nederland bestaat de luchtvaart uit KLM, Schiphol en de luchtvaartindustrie. Om bedrijven te helpen om door de crisis te komen heeft onze overheid al een aantal effectieve maatregelen getroffen die op dit moment ook voor onze luchtvaartindustrie goed werken. Deze algemene maatregelen zullen voor een beperkte tijd beschikbaar blijven. Dit zal onvoldoende zijn voor de luchtvaartindustrie die met een langere vraaguitval te maken krijgt. Bedrijven zullen er straks niet meer zijn op het moment dat de luchtvaartnota en de daarin beschreven actieplannen gaan worden uitgevoerd. **Een sectorspecifiek korte termijn reddingsplan is voorwaarde om onze ambities in de luchtvaartnota te kunnen realiseren.**

De NAG is de brancheorganisatie van de Nederlandse luchtvaartindustrie die wereldwijd vliegtuigonderdelen levert, vliegtuigen onderhoud en luchthavens ontwikkelt. De NAG is partner in Lucht- en Ruimtevaart Nederland, de organisatie die de krachten bundelt van de belangrijkste partijen en organisaties uit de luchtvaart sector. Deze industrie met 20.000 werknemers en 5 miljard omzet wordt ondersteund door diverse kennisinstellingen en maakt producten en diensten voor veelal buitenlandse vliegtuigbouwers en hun toeleveranciers, airlines en luchthavens. Ruim 80% van de omzet komt vanuit klanten buiten Nederland en dat maakt onze luchtvaartindustrie een belangrijke exportspeler. Onze concurrentiepositie danken we aan een hoog kennisniveau dat vooral wordt ingezet om de luchtvaart duurzaam te maken.

Directeur NAG



Klantcontactcentrum
(Burgerzaken):
Julianastraat 6
2411 CV Bodegraven

Gemeentehuis:
Raadhuisplein 1
2411 BD Bodegraven

Postbus 401
2410 AK Bodegraven

T 0172 - 522 522

www.bodegraven-reeuwijk.nl
info@bodegraven-reeuwijk.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag



- 8 JUL 2020

Datum verzonden

Ons kenmerk

Z/20/094711 / DOC-20145619

Uw kenmerk

Behandeld door

Bijlage(n)

--

Onderwerp

Zienswijze ontwerp Luchtvaartnota

Excellentie,

Langs deze weg dienen wij onze zienswijze op de Ontwerp – Luchtvaartnota (verder: LVN) in. Vanwege de samenwerking in onze regio dienen wij deze zienswijzen gezamenlijk in namens meerdere gemeenten*. Deze gemeenten maken deel uit de Bestuurlijke Regie Schiphol en onderschrijven de zienswijzen van de BRS. Voorliggende zienswijzen zijn vooral aanvullend op het BRS-document.

In 2019 hebben wij een zienswijze ingediend op de Notitie Reikwijdte en detailniveau. Wij hebben geconstateerd dat de adviezen, opmerkingen die we gemaakt hebben, niet zijn verwerkt in de LVN. Daarom is voorliggende zienswijze deels een herhaling van de eerder ingediende zienswijze.

Samenvattend zijn wij van mening dat de LVN niet concreet genoeg is, met name daar waar het gaat om de afweging c.q. balans tussen groei en leefbaarheid.

Hieronder benoemen wij een aantal onderwerpen die naar onze mening in de definitieve LVN beter belicht moeten worden en voldoende kaders moeten scheppen voor de toekomst van de luchtvaart.

Maximum aantal vluchten

In de luchtvaartnota is geen maximum aantal vluchten vastgelegd. Wel wordt een groei van 1,5% opgenomen. In de LVN zijn geen randvoorwaarden opgenomen waaronder deze 1,5% mag worden gerealiseerd. Wij verzoeken u concrete randvoorwaarden op te nemen waaronder deze groei wel aanvaardbaar zou kunnen zijn. Vooralsnog is ons cluster van mening dat het aantal vliegtuigbewegingen op grond van de natuurbeschermingswet, maximaal 400.000 zou mogen bedragen. Hier gaan we onder het kopje "stikstof" nog wat nader op in.

Vliegbelasting

Transferpassagiers betalen geen vliegbelasting, terwijl ook deze passagiers voor dezelfde geluidhinder zorgen. Daartegenover dragen ze nauwelijks bij aan de economie. Wij verzoeken u om in de LVN een beleidsvoornemen op te nemen zodat de reizigersstroom mee betaalt aan de door hen veroorzaakte hinder. Dit onderdeel van de zienswijze wordt door de gemeente Stichtse Vecht niet onderschreven, waardoor dit onderdeel alleen wordt ingediend door de overige van het Cluster Groene Hart deel uitmakende gemeenten.

Prijsbeleid

In de LVN zou meer prijsbeleid moeten worden opgenomen. Door differentiatie in tarieven kan er voor een betere balans worden gezorgd tussen economie en leefbaarheid.

Nachtvluchten

Bekend is dat nachtvluchten leiden tot ernstige gezondheidsproblemen door slaapverstoring. Wij verzoeken u dan ook de nachtvluchten fors te verminderen of in elk geval niet te intensiveren.

Herijking van het normenkader

De BRS heeft al eerder suggesties gedaan voor herijking van het normenkader voor de luchtvaart. Nu wordt vaak gesproken over aantallen 'ernstig gehinderden'. Dit is naar onze mening een te beperkte definitie. Er zou een bredere definiëring moeten komen van hinderbeleving. Die definiëring moet niet alleen op decibellen worden gebaseerd, maar ook op de tijdsduur en het moment dat de hinder plaatsvindt. Uit onderzoeken komt naar voren dat voldoende rustmomenten voor bewoners van groot belang zijn.

Dosis-effectrelatie

De dosis effectrelatie zou opnieuw moeten worden vastgesteld omdat de huidige dateert uit 2002 toen de Polderbaan nog niet in gebruik was. Dit geeft dus totaal geen representatief beeld meer.

Ondergrens vliegtuiglawaai

In 2018 heeft de WHO aanbevolen een ondergrens van 45 dB Lden te hanteren in plaats van de huidige 48 dB Lden. Dit is in de LVN wel genoemd, maar niet duidelijk is of deze norm nu ook wordt opgenomen.

Metten en rekenen

Verzocht wordt om in de LVN concreter aandacht te besteden aan de verschillen tussen meten en rekenen. Hiervoor is in de afgelopen periode meerdere keren in diverse gremia aandacht gevraagd. Tot op heden is hier nog geen concrete reactie op gekomen.

PlanMER

Voor het opstellen van de Luchtvaartnota is een PlanMER opgesteld. In deze PlanMER worden de gevolgen van het nieuwe luchtvaartbeleid voor de leefomgeving beschreven. We hebben geconstateerd dat er in de PlanMER veel aannames worden gedaan.

In de PlanMER is opgenomen dat als de hinder kleiner wordt, er ruimte is voor groei. Dit wordt vervolgens als volgt ingevuld. Bij vermindering van het geluid van vliegtuigen met 1% is een groei mogelijk van 1%. Vervolgens wordt aangehouden dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. Een dergelijke stelling is voor de omwonenden Schiphol onjuist. Als vliegtuigen 1% stiller worden, worden ze niet minder duidelijk hoorbaar. Bij groei van 1%, ontstaat er dus juist meer hinder voor omwonenden. Dit terwijl men niet eerder wil groeien dan nadat sprake is van hinderreductie.

Tot slot merken wij op dat met het PlanMER niet wordt voldaan aan het klimaatakkoord van Parijs.

Woningbouwopgave Randstad

Bij het realiseren van groei, in combinatie met de Aanvullingsregeling Geluid bij de Omgevingswet die recent door het Rijk ter inzage is gelegd, komt de woningbouwopgave voor de Randstad in het gedrang. Met de groei van Schiphol, groeien de geluidscontouren. Geluidcontouren werken beperkend voor woningbouw. Er is nu al sprake van woningtekort in het Groene Hart. Met het vergroten van de geluidcontouren, waarvan sprake is bij groei van Schiphol, maar ook al in de huidige situatie, wordt de woningnood alleen maar groter.

Stikstof

Naar onze mening wordt er in de LVN te weinig aandacht besteed aan het reeds bestaande stikstofprobleem, terwijl dit juist een van de meest beperkende factoren is voor de luchtvaart. Schiphol draagt bij aan een te hoge stikstofdepositie. Schiphol heeft een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Europese HR art. 6, lid 1, 2 en 3) voor 400.000 vluchten. Alle vluchten die daarboven uit komen, zijn dus feitelijk in strijd met de Wet natuurbescherming. Deze worden echter gedoogd. Het aantal vliegtuigbewegingen zal alleen al om die reden moeten verminderen, ook overeenkomstig het advies van de commissie Remkes en de rechterlijke uitspraak over het verzoek tot handhaving.

Luchthaven in zee

Onder andere in verband met bovengenoemde knelpunten, achten wij een groei van Schiphol op de huidige locatie, zonder dat daarbij extra hinder voor omwonenden, effecten op natura2000 gebieden en stagnatie van de woningbouw, niet uitvoerbaar.

Het cluster Groene Hart heeft al verschillende participatietrajecten doorlopen. Zo hebben wij de campagne "geef stilte een stem" gevoerd. Deze campagne heeft geleid tot de campagne: "een vlucht naar voren". Hieruit is naar voren gekomen dat er een duidelijke behoefte is om de optie "start- en landingsbanen in zee" te onderzoeken.

Met deze optie wordt in één klap een groot aantal knelpunten dat de LVN nu oplevert, weggenomen. Wij verzoeken u dan ook deze optie serieus in overweging te nemen.

Tot slot

Wij zien uit naar een definitieve LVN, waarin de door ons naar voren gebrachte knelpunten zijn verwerkt en waarin de optie van start- en landingsbanen in zee, serieus worde overwogen.

Hoogachtend,

Namens de gemeenten die deel uitmaken van het "cluster Groene Hart", zijnde Nieuwkoop, Alphen aan den Rijn, Woerden, Bodegraven-Reeuwijk, de Ronde Venen en Stichtse Vecht

wethouder gemeente Bodegraven-Reeuwijk, duo voorzitter
cluster Groene Hart

Heeft u vragen of opmerkingen over onze dienstverlening? Bespreek uw ervaring met bereikbaar via telefoonnummer (0172) 522 522 of via e-mailadres info@bodegraven-reeuwijk.nl.

Zienswijze VNO-NCW en MKB-Nederland op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

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 zijn voor de economie en de aantrekkingskracht van Nederland als vestigingsplaats. De luchtvaartsector is een belangrijke pijler onder de Nederlandse economie. De sector verbindt Nederland met de rest van Europa en de wereld. Dat is cruciaal, aangezien wij een groot deel van ons inkomen over de grens verdienen.

De huidige crisissituatie, als gevolg van het COVID-19-virus, heeft er echter toe geleid dat het merendeel van de vliegtuigen aan de grond staat. Tegelijkertijd is in het voorjaar van 2020 bevestigd dat de maatschappelijke betekenis van de luchtvaart groot is. Zonder de luchtvaart zouden de repatriëring van personen uit het buitenland en de snelle verzending van medische en urgente goederen in de bestrijding van het coronavirus niet mogelijk zijn geweest. De komende tijd zal de luchtvaart moeten herstellen. Dat zal beheerst en voorspelbaar verlopen en de ontwerp-Luchtvaartnota biedt daarvoor goede handvatten.

Na een economische crisis vindt herstel plaats en daarvoor is meer dan ooit ontwikkelperspectief noodzakelijk. Gelet op het belang van de luchtvaartsector voor Nederland, brengen wij in het kader van de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 daarom onderstaande onder de aandacht.

I. Herstel en nieuw perspectief

Op de korte termijn is voor het herstel van de luchtvaart beheerste groei van het aantal vliegbewegingen nodig, waarbij rekening wordt gehouden met economische en andere maatschappelijke belangen zoals een goede leefomgeving. Vervolgens dient een nieuw perspectief te worden geboden: een grote diversiteit aan bestemmingen en een daarbij passende frequentie aan vluchten. Het kabinet wil zoveel mogelijk voorrang geven aan luchtvaart met de grootst mogelijk waarde voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Daarvoor dient het benodigde beleidskader in nauwe samenwerking met de sector te worden uitgewerkt. De opgelegde beperking van maximaal 500.000 vliegbewegingen voor Schiphol biedt onvoldoende ruimte op de middellange termijn. De luchthavens en luchtvaartmaatschappijen in Nederland hebben ruimte nodig om zich concurrerend te kunnen blijven ontwikkelen en zo het netwerk van internationale bestemmingen uit te breiden. In dat kader dient het kabinet zich ook in te spannen voor een aanpassing van de EU-slotverordening, zodat er ruimte komt om te sturen op versterking van het netwerk met behoud van eerlijke concurrentieverhoudingen. Als onderdeel van de uitvoering van de ontwerp-Luchtvaartnota dient het Luchthavenverkeersbesluit duidelijkheid te bieden over het tijdspad en de condities om te groeien naar minimaal 540.000 bewegingen.

Voor regionale luchthavens van nationaal belang 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 en MKB-Nederland steunen deze lijn, maar vinden dat het Rijk hier ook regie op moet voeren om een optimaal systeem van luchthaveninfrastructuur en bijbehorende randvoorwaarden, zoals geluidsnormen, te realiseren. Voor specifiek Lelystad Airport geldt dat deze niet later dan in 2021 open dient te gaan om de overloopfunctie voor Schiphol tijdig te kunnen faciliteren. Deze voorwaarden zijn in het bijzonder van belang voor de reisbranche die onderbelicht blijft in de ontwerp-Luchtvaartnota en waaraan geen perspectief wordt geboden. Mensen blijven graag reizen, zakelijk en privé, en dat dient in de toekomst te blijven worden gefaciliteerd waarbij de luchtvaartsector gelijktijdig verduurzaamt.

II. Verduurzaming

In de ontwerp-Luchtvaartnota staat genoemd dat wordt ingezet op een nieuwe balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk. Ook wij vinden zorg voor klimaat, milieu en leefbaarheid belangrijk. Dit sluit naadloos aan op de inspanningen van de sector om de slimste en duurzaamste spelers in de luchtvaart ter wereld te worden. Wij zetten daarom in op beheerste groei waarbij de luchtvaartsector zich kan blijven ontwikkelen en rekening wordt gehouden met economische en andere maatschappelijke belangen. De luchtvaartsector neemt de verantwoordelijkheid om de CO₂-uitstoot in 2030 met 35% te verlagen door het actieplan 'Slim én Duurzaam' uit te voeren. In het verlengde daarvan dienen de sector, de overheid en kennisinstellingen nauw samen te werken op het gebied van verduurzaming, waarbij innovatie, investeringen en beleid elkaar versterken. Het Akkoord Duurzame Luchtvaart en het Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen bieden daarvoor een agenda met goede aanknopingspunten. Hierdoor zal de sector in staat worden gesteld om de bestaande concurrentiepositie te behouden, maar dat kan niet zonder de benodigde middelen voor verduurzaming te genereren. In Europees verband dient het kabinet zich in te spannen voor een bijmengverplichting van duurzame brandstoffen.

III. Nachtvluchten zijn essentieel

Specifiek ten aanzien van nachtvluchten stelt de ontwerp-Luchtvaartnota dat het aantal zou moeten verminderen. De nacht is essentieel voor een goed hub-netwerk op Schiphol, want het intercontinentale netwerk is deels gebaseerd op het gebruik van delen van de nacht. De geografische ligging van Schiphol betekent dat vooral vluchten van Noord-Atlantische routes in de late nacht en vroege ochtend aankomen om vervolgens aan passagiers aansluitmogelijkheden te bieden op de eerste golf van Europese en intercontinentale vertrekken vanaf Schiphol. Bovendien is de nacht het moment waarop een aanzienlijk deel van de vrachtluchten wordt uitgevoerd. We beoordelen het vertrekpunt van het kabinet om de economische effecten van de vermindering van nachtvluchten te onderzoeken als positief en conform de in Europese wetgeving vastgelegde *Balanced Approach*-verordening. Daarbij achten we het van belang dat er onderzoek komt, binnen de kaders van de herziening van de EU-slotverordening, naar het ontwikkelen van een methodiek voor zowel het op de korte termijn behouden van slots voor vrachttoestellen op Schiphol als naar het ontwikkelen van een methodiek voor het instellen van een aparte slotpool voor vrachttoestellen indien aanvullende capaciteit op Schiphol mogelijk wordt. Daarnaast geldt voor veel luchtvaartmaatschappijen dat de organisatie efficiënt functioneert door meerdere keren per dag heen en weer te vliegen en op die manier de consument een betaalbaar ticket te bieden. Aan deze zorgen wordt nadrukkelijk niet tegemoet gekomen wanneer de nachtcapaciteit wordt gereduceerd én de nachtperiode wordt uitgebreid.

IV. Nederland als toegangspoort van Europa

Het Nederlandse luchtvaartbeleid dient gericht te zijn op behoud en versterking van Nederland als toegangspoort van Europa. Dankzij Schiphol als derde luchthaven in de wereld voor hubconnectiviteit en als belangrijke basis voor de luchtvracht heeft de luchtvaartsector stevig voet aan de grond gekregen in Nederland. Daarmee is het fundament gelegd voor innovatieve oplossingen die bijdragen aan de ontwikkeling van bijvoorbeeld duurzamere vliegtuigmotoren en biobrandstoffen. Daarnaast is Schiphol één van de vervoersknooppunten die zich uitbreidt naar een mobiliteitshub van nog grotere betekenis door in te zetten op snelle treinverbindingen die op afstanden tot 700 kilometer kunnen concurreren met het vliegtuig. Om dat te realiseren zijn investeringen in het spoor nodig die verbindingen richting Duitsland en verder versterken, zoals: spoorverdubbeling en aanpassing van het spoor op hogesnelheidstreinen tussen Utrecht en Arnhem, de realisatie van spoorverbindingen via Eindhoven naar Düsseldorf en Aken en de aanleg van de Lelylijn waarmee een snelle treinverbinding tussen Amsterdam en Groningen wordt gerealiseerd en daarmee een snellere treinverbinding met steden als Hamburg en Kopenhagen mogelijk wordt. Bovendien dient de verbinding met het

metropoolgebied Amsterdam te worden versterkt door de Noord-Zuidlijn uit te breiden naar Schiphol. Daardoor komt benodigde capaciteit vrij voor landelijk en internationaal treinverkeer. Op deze manier kan Schiphol zich nu en in de toekomst op Europees en mondiaal niveau blijven onderscheiden.

V. Sterke economie en werkgelegenheid

Schiphol genereert direct en indirect veel economische bedrijvigheid met een directe toegevoegde waarde van minimaal € 4 miljard en een indirecte toegevoegde waarde oplopend tot circa € 26 miljard. Daarnaast biedt de luchthaven, direct en indirect, werk aan 60.000 tot 90.000 mensen die voor verschillende werkgevers werkzaam zijn. Ook buiten Schiphol danken 50.000 tot 200.000 werknemers hun baan aan deze luchthaven. Eindhoven Airport en Maastricht Aachen Airport zorgen respectievelijk voor circa 3.000 en 1.800 voltijds arbeidsplaatsen, en de uitbreiding van Lelystad Airport levert naar verwachting in de eerste fase zo'n 600 arbeidsplaatsen op.

De genoemde en andere luchthavens bieden een breed scala aan functies aan voor diverse opleidingsniveaus. In veel gevallen gaat het om banen die geschikt zijn voor personen opgeleid in het middelbaar beroepsonderwijs (MBO), waaronder (grond)stewards, beveiligers en horecamedewerkers, of mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt die werkzaam zijn in onder meer de schoonmaak en wasserijen ten dienste van bijvoorbeeld luchtvaartmaatschappijen.

Bovendien is de luchtvaartsector in Nederland sterk in het ontwikkelen en vervaardigen van complexe vliegtuig- en luchthavensystemen en vliegtuigonderhoud. De Nederlandse luchtvaartindustrie kent drie segmenten. In de eerste plaats leveranciers van de vliegtuigbouw die hoogwaardige, innovatieve producten en diensten aan vliegtuig- en motorproducenten leveren. Fokker is in Nederland hier de grootste speler. In de tweede plaats gaat het om bedrijven voor vliegtuigonderhoud, waaronder onderhoudsdivisies van luchtvaartmaatschappijen zelf. Ten slotte lopen leveranciers van luchthavensystemen voorop op tal van terreinen, zoals bagage-afhandeling (VanderLande) en beveiligingssystemen.

VI. Belang van de luchtvaart in de praktijk

In aanvulling op bovenstaande tonen we met de volgende praktijkvoorbeelden het belang van de luchtvaart voor de economie en werkgelegenheid in Nederland aan.

GreenPort West-Holland

Groente, fruit en bloemen, die in de regio's Westland en Oostland worden geproduceerd, gaan de hele wereld over. Bedrijven uit het tuinbouwcluster GreenPort West-Holland zijn voor de export sterk afhankelijk van de luchtvaart om uiterst snel te kunnen leveren. De processen zijn zeer goed gestroomlijnd van en naar het veilingcomplex, want bedrijven in deze regio hebben behoefte aan een uitstekende vervoersverbinding tussen 's werelds grootste bloemenveiling in Aalsmeer en de luchthaven Schiphol.

Logistieke hub Noord-Brabant en Brainport Eindhoven

In Noord-Brabant wordt slim gebruik gemaakt van internationale handel vanwege diens fysieke ligging tussen de mainports Schiphol en Rotterdam en het Europese achterland. Veel transportondernemers en distributiecentra die in Noord-Brabant zijn gevestigd leveren aan de rest van de wereld via Schiphol. Mede hierdoor hebben ondernemers in deze regio zich met succes gespecialiseerd in efficiënt goederenvervoer, waarbij ook nog eens slim gebruik wordt gemaakt van data in combinatie met digitale toepassingen. Innovatieve verdienmodellen worden versterkt door de Brainport Eindhoven en de multimodale ontsluiting van dit economisch centrum. De gehele regio biedt aan meer dan 160.000 Brabanders werk in de logistieke sector.

Medische sector in Nederland

De zorgsector groeit in 2020 sneller dan de gehele economie. Schiphol faciliteert uitstekend het vervoer van kort houdbare, levensreddende medicijnen, zoals de medicatie die wordt gefabriceerd in Petten en die onder zeer veilige omstandigheden naar de luchthaven en in de lucht dient te worden vervoerd. Bovendien is sinds 2019 het Europees Geneesmiddelenagentschap (EMA) in Amsterdam gevestigd, een besluit dat genomen is op basis van verschillende criteria waarbij de vestigingsplaats Amsterdam uitstekend scoorde op het criterium bereikbaarheid via het Europese en intercontinentale vliegverkeer.

Beurs- en congrescentra in de Randstad

Congrescentra, zoals de RAI in Amsterdam, concurreren zeer goed met steden als Madrid en Barcelona voor grote mondiale congressen. Dit wordt gefaciliteerd door de goede bereikbaarheid van Amsterdam vanaf Schiphol en het hoogstaande kwaliteitsnetwerk van de Nederlandse luchtvaart. UEFA heeft bijvoorbeeld Expo Haarlemmermeer gekozen als locatie voor het *International Broadcast Centre* (IBC) tijdens het Europese voetbalkampioenschap in 2021. Daarnaast dragen congresbezoekers die vliegen op Schiphol bij aan de economische veerkracht van de metropoolregio Amsterdam doordat zij gebruikmaken van verschillende soorten dienstverlening, zoals de horeca, het taxivervoer, het openbaar vervoer en de culturele sector.

Productie biokerosine in Groningen

Vanaf 2022 zal Europa's eerste raffinaderij voor de productie van biokerosine operationeel zijn. Deze fabriek wordt door SkyNRG in Delfzijl gebouwd en gaat jaarlijks 100.000 ton duurzame brandstof produceren. Dat is ruim tien keer meer dan het huidige beschikbare volume wereldwijd. KLM en andere luchtvaartmaatschappijen die vanaf Schiphol vliegen worden afnemers.

Vestigingsklimaat van Nederland

Het vestigingsklimaat van Nederland voor buitenlandse bedrijven is gebaat bij goede bereikbaarheid. Bedrijven zoals Microsoft, Samsung, Citibank, Huawei, Cargill, Danone, SBM Offshore, en anderen hebben zich op Schiphol gevestigd en zorgen op allerlei manieren voor werkgelegenheid in de metropoolregio Amsterdam. Personen die voor deze bedrijven werken of er mee te maken hebben reizen vanuit de hele wereld van en naar Schiphol en dragen bij aan de lokale werkgelegenheid: van de receptionist tot taxichauffeurs en van de serveerster tot congresorganisatoren.



Den Haag

000

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Het ministerie van I&W
T.a.v. directeur Participatie,

Ons kenmerk
10011679

Contactpersoon

Dienst
Griffie
Afdeling
Griffie
Doorkiesnummer

Datum
17 juli 2020

E-mailadres

Onderwerp
Nummer van zienswijze: 74822064

Geachte heer Pool,

In vervolg op de op 9 juli jl. ingediende pro forma zienswijze op het project Luchtvaart doe ik u bijgaand het raadsbesluit van de gemeenteraad van Den Haag toekomen met de zienswijze op de Luchtvaartnota 2020-2050.

Met vriendelijke groet

griffier

Raadsbesluit RIS305758

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 7 juli 2020,

Besluit:

I. De volgende zienswijze vast te stellen:

Als internationale stad aan Zee zijn wij positief over het door u genoemde inzetten op aanpassingen van bestaande EU-kaders voor het verbeteren van de meerwaarde voor de economie.

De gemeente Den Haag is echter ook van mening dat er een balans moet zijn tussen de economische waarde, de beheersing van overlast en duurzaamheid ten aanzien van vluchtverkeer. Positief zijn wij dan ook over:

- Het centraal stellen van de publieke belangen waarbij de (grenswaarden voor) hinder, klimaat en leefomgeving kaderstellend worden voor de ontwikkeling van de luchtvaart alsmede de handhaafbaarheid.
- Het vergroten van de inzet op treinverkeer voor de (midden)lange afstand.
- Het stimuleren van innovaties waarbij wij nadrukkelijk wijzen op wat Rotterdam The Hague Innovation Airport hieraan kan bijdragen.

Ten aanzien van het regionale vliegveld Rotterdam-The Hague Airport stelt Den Haag zich op het standpunt dat de huidige geldende geluidsnorm de norm is en streeft geen uitbreiding of groei na. Dit is een uitgangspunt welke wij delen met onze regionale partners. Bij de noodzakelijke nadere vragen wij u nadrukkelijk ons standpunt ten aanzien van de geluidsnorm te respecteren, niet te overschrijden of het risico daarop te vergroten.

De gemeente Den Haag spreekt zich uit tegen het creëren van een aparte gebruiksruijnte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken indien dit leidt tot een uitbreiding van de gebruiksruijnte voor zakelijke of commerciële vluchten en zo meer overlast voor omwonenden.

De gemeente Den Haag heeft de ambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Als stad aan zee heeft Den Haag een bijzonder belang bij een voortvarend klimaatbeleid. De CO₂-reductiedoelen die u voor de internationale luchtvaart stelt, zijn daarmee niet in lijn aangezien u slechts inzet op een CO₂-neutrale uitstoot voor vertrekkende vluchten in 2070 en in 2030 slechts het uitstootniveau van 2005 wilt behalen. Wij roepen u op uw CO₂-reductiedoelen aan te scherpen.

In de gemeente Den Haag liggen drie Natura 2000-gebieden. Door overmatige stikstofuitstoot staat de natuur in deze gebieden onder druk en zijn verschillende stadsontwikkelingen op dit moment nagenoeg onmogelijk. De gemeente Den Haag acht een toename van de stikstofdepositie door luchtverkeer onwenselijk. Wij dringen erop aan dat de stikstofdepositie van de luchtvaart wordt teruggebracht.

De gemeente Den Haag benadrukt dat bij het bepalen van milieulast en hinder de luchtvaartsector als een gewone economische sector hoort te worden behandeld, vergelijkbaar met andere economische sectoren, wat tot uitdrukking dient te worden gebracht in het gebruik van zoveel mogelijk dezelfde rekenmodellen voor alle sectoren en een eenduidig vergunningen- en handhavingsbeleid.

II. De zienswijze aan het Ministerie van I&W kenbaar te maken.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 14 juli 2020.

De griffier,

De voorzitter,

Zienswijze van KLM op Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Toekomstperspectief noodzakelijk

Luchtvaart is een zeer competitieve sector. Vele aanbieders zorgen ervoor dat er veel te kiezen is voor de consument. Door deze hevige concurrentie is vliegen laagdrempelig en voor iedereen bereikbaar. Luchtvaart is economisch echter ook kwetsbaar. Door het mondiale karakter ervan, hebben wereldwijde gebeurtenissen en incidenten een directe impact op de vluchttuitvoering op een groot aantal Europese of Intercontinentale bestemmingen. KLM ondervindt dat heden ten dage aan den lijve door de COVID-19 crisis. Luchtvaart heeft tenslotte, ondanks haar enorme competitieve aard, ook een sterk publiek karakter. Internationale regio's worden met elkaar verbonden (direct dan wel indirect) via een wereldwijd netwerk van bestemmingen. Zo is Nederland en de randstadregio direct verbonden met deze internationale regio's.

Kortom: het belang dat luchtvaart toekomstperspectief met groeimogelijkheden heeft is groot. Het kabinet adresseert dit belang dan ook terecht in haar Ontwerp-Luchtvaartnota. Gematigde en gecontroleerde groei blijft mogelijk binnen een veilige en duurzame luchtvaart. Op dit moment zit KLM met de andere luchtvaartmaatschappijen in een ongekennde crisis. Een krachtig herstel van de luchtvaart, daartoe behorend het netwerk van KLM, is ook een vruchtbare voedingsbodem voor een krachtig herstel van de Nederlandse economie. In de afgelopen decennia hebben we gezien dat na iedere crisis weer een krachtig herstel van luchtvaart plaatsvindt wat noodzakelijk is voor bijdrage aan het herstel van de Nederlandse economie.

KLM begrijpt als geen ander dat vliegen maatschappelijke effecten heeft en zij probeert deze effecten in haar duurzaamheidsstrategie te effenen. Omdat KLM haar licentie om te groeien, via een veilige en duurzame luchtvaart wenst te behouden, is het evident dat groeiperspectieven en daaropvolgende verdien capaciteit ook haar de mogelijkheid biedt nog meer te investeren in deze veilige en duurzame luchtvaart dan ze nu al doet.

KLM heeft de verwachting dat de groeivertraging twee tot drie jaren zal duren en dat het om die reden van belang is voortgang te maken in de besluitvorming om de toekomstige ontwikkeling op Schiphol (LVB-2) mogelijk te maken, zodat vanaf 1 november 2023 ontwikkeling na 500.000 vliegbewegingen op Schiphol mogelijk moet zijn. Daarnaast blijft het van belang om Lelystad op korte termijn te openen.

Gezonde en concurrerende positie in balans met omgeving

Voor een gezonde en concurrerende positie is het belangrijk dat KLM zich op Schiphol kan blijven ontwikkelen met een gematigde jaarlijkse groei van circa 1,5%. KLM wil zich blijven inzetten deze ontwikkeling zo veilig en duurzaam mogelijk te laten plaatsvinden, waarbij geluidshinder zoveel mogelijk wordt beperkt. Hierbij zal KLM haar ambities en voorwaarden, zoals gesteld in de kamerbrieven van 5 juli 2019 en 26 juni 2020, verder gaan invullen.

Nachtreductie

Zoals in de brief van 26 juni 2020 aangegeven zal KLM haar evenredige bijdrage leveren in de reductie van de nachtvluchten om de hinder in de omgeving terug te dringen. Om het hub-netwerk goed in stand te kunnen houden is het gebruik van dagranden essentieel en mag er niet, zoals gesteld in het Ontwerp, een extra beperking in de dagranden bovenop de nachtreductie komen. De geografische ligging van Schiphol betekent dat vooral vluchten van Noord-Atlantische routes in de late nacht en vroege ochtend aankomen om vervolgens aan passagiers aansluitmogelijkheden te bieden op de

eerste golf van Europese en intercontinentale vertrekken vanaf Schiphol, welke in de dagranden vertrekken. De intercontinentale vluchten moeten ook zodanig gepland worden dat deze aansluiten op hubs van onze partners op andere continenten (bijvoorbeeld op hubs van Delta Air Lines in de VS). Het reduceren van het aantal nachtbewegingen dient ook met de nodige zorg te gebeuren en zodanig dat dit geen afbreuk doet aan de bestaansmogelijkheden en concurrentiekracht van het hub-netwerk. Alternatieven moeten direct voorhanden zijn om deze reductie in de nacht elders te compenseren (in de dag door de verhoging van de piek uurcapaciteit te realiseren en beschikbare alternatieve capaciteit op Lelystad). Ook goede alternatieve treinverbindingen moeten gefaciliteerd worden.

Veiligheid

KLM heeft met sectorpartijen op basis van haar eigen ambitie en naar aanleiding van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) het sectorbrede Integral Safety Management System (ISMS) ingericht. Door dit systeem is de sector in staat om in gezamenlijkheid risicoanalyses te doen en veiligheidsverbeteringen door te voeren. Binnen het ISMS heeft de sector een 'roadmap safety improvement' Schiphol opgesteld. Deze roadmap maakt op transparante wijze de voortgang inzichtelijk van de mitigaties van de sector naar aanleiding van gezamenlijke risicoanalyses, de aanbevelingen van de OVV en de maatregelen genoemd in de Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol van het NLR. De Ontwerp-Luchtvaartnota sluit in dat opzicht goed aan bij deze reeds ingezette hierboven genoemde trajecten.

Duurzaamheid

KLM constateert dat de Ontwerp-Luchtvaartnota op het gebied van duurzaamheid in lijn ligt met de doelstellingen van het actieplan 'Slim en Duurzaam' en het Akkoord Duurzame Luchtvaart. Van belang is dat deze doelstellingen niet verder worden aangescherpt aangezien de nu voorliggende doelstellingen al uiterst ambitieus zijn en internationaal vooroplopen. Een verdere aanscherping leidt tot onhaalbare doelen.

Tot slot

De luchtvaart kent vele belangen, zowel op de grond als in de lucht:

- economische belangen als producten en diensten die kunnen worden aangeboden dankzij het wereldwijde hub-netwerk
- sociale belangen als banen in de luchtvaart en ook bij bedrijven die afhankelijk zijn van het luchtvervoer (vracht en passagiers)
- maatschappelijke belangen als geluid en uitstoot van andere emissies
- internationale belangen als retaliatie wanneer groei niet meer mogelijk is voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen op Schiphol.

Binnen al deze belangen is op hoofdlijnen een passende, zij het uitdagende, luchtvaartnota opgesteld. Het geschetste pad in de Ontwerp-Luchtvaartnota, waar enerzijds economie en werkgelegenheid een duidelijke plek krijgen en er anderzijds voldoende oog is voor duurzaamheid, hinderbeperking en de omgeving, is te volgen. In bijlage 1 en bijlage 2 gaan we in op een aantal specifieke punten van de Ontwerp-Luchtvaartnota en het PlanMER. Indien er nog vragen zijn dan zijn wij graag bereid een mondelinge toelichting te geven.

BIJLAGE 1: Reactie op Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

1. Nieuwe koers voor de luchtvaart

Pag. 6: Van belang in dit hoofdstuk te refereren aan het Regeerakkoord 2017-2021.

Pag. 7: Belangrijk aan te geven dat luchtvaartmaatschappijen nu meer dan ooit perspectief nodig hebben en dat vanaf 1 november 2023 ontwikkeling na 500.000 vliegbewegingen op Schiphol mogelijk moet zijn.

Pag.10: Essentieel dat onafhankelijke veiligheidsanalyses gebaseerd zijn op data en risicoanalyses en niet op meningen.

Pag. 11 par. 1.2: Laatste regel: *"En kerosine die beter is voor het klimaat, is niet vanzelfsprekend beter voor de luchtkwaliteit"*. Dit wordt niet onderbouwd en is overigens ook onjuist. In het algemeen heeft SAF ook een positief effect op lokale emissies. In ieder geval heeft SAF in alle gevallen een minder slecht effect op luchtkwaliteit dan fossiele brandstoffen.

Pag. 13: Het is nu op zaken vooruitlopen om bij vormgeving van participatie rond toekomstige ontwikkeling van de regionale luchthavens, uit te gaan van proefcasus Eindhoven. Daarnaast is het van belang bij toekomstige ontwikkeling van de regionale luchthavens uit te gaan van een integrale benadering waarbij het Rijk de regie heeft. Dit staat haaks op proefcasus Eindhoven.

Pag. 13, par. 1.5.2: Bij bullets toevoegen "uitvoering NAVO taken"

2. Veilige luchtvaart

Algemeen:

KLM heeft met sectorpartijen op basis van haar eigen ambitie en naar aanleiding van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) het sectorbrede Integral Safety Management System (ISMS) ingericht. Door dit systeem is de sector in staat om in gezamenlijkheid risicoanalyses te doen en veiligheidsverbeteringen door te voeren. Binnen het ISMS heeft de sector een 'roadmap safety improvement' Schiphol opgesteld. Deze roadmap maakt op transparante wijze de voortgang inzichtelijk van de mitigaties van de sector naar aanleiding van gezamenlijke risicoanalyses, de aanbevelingen van de OVV en de maatregelen genoemd in de Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol van het NLR. De Ontwerp-Luchtvaartnota sluit in dat opzicht goed aan bij deze reeds ingezette hierboven genoemde trajecten.

Van belang dat ook wordt gekeken naar de jaarlijkse autonome verbetering op het gebied van veiligheid door nieuwe technologieën en ontwikkelingen.

2.1.4 Naast hoge gebouwen en windturbines ook vaststellen welk effect zonne-energie heeft op de vliegveiligheid.

Pag. 23, 2.3.4. Drones en onbemande luchtvaartuigen mogen niet ten koste gaan van capaciteit voor civiele luchtvaart.

Pag. 25 par. 2.3.7, 1^e alinea: Het Rijk zou voor de Ruimtelijke Ordening (wonen/vliegen) eerst integraal keuzes moeten maken alvorens deze te delegeren naar lagere overheden om die op bestemmingsplan niveau te laten uitwerken.

3. Goed verbinden

Algemeen: Handig om consistent te blijven in basisjaar bij voorkeur 2019

Pag. 27: punt 6 regionale luchthavens: *'De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn.'* Dit is een te enge aanpak. Luchthavencapaciteit is in eerste instantie een nationale aangelegenheid. Het Rijk moet zorgen voor luchthaven- en luchtruimcapaciteit die aansluit bij de behoeften van de Nederlandse luchtvaart. De behoefte van regio's is daarbij één van de factoren die meegewogen moet worden. Het is wenselijk dat het Rijk centrale regie neemt en een integraal beleid opstelt.

Pag. 29: Graag Dubai uit de lijst verwijderen (ligt niet in Europa)

Pag. 30: Goed om de bevestiging te zien dat passagiers- en vrachtvervoer elkaar versterken. Tevens is luchtvracht cruciaal om urgent goederenvervoer mogelijk te maken, zoals nu met Covid-19 hulpgoederen en binnenkort voor de Covid-19 vaccins.

Pag. 31, 3.3.

- In het PlanMER wordt het werkgelegenheidseffect van luchtvaart in Nederland op 370.000 FTE ingeschat. Dit getal zal ook als uitgangspunt moeten dienen voor de Ontwerp-Luchtvaartnota.
- Decisio gaat uit van 31.700 banen die door alle luchtvaartmaatschappijen op SPL geleverd worden. KLM alleen heeft al 33.000 medewerkers, met Transavia loopt dit nog verder op. Hier bovenop komen nog de medewerkers van andere home base carriers, partners en andere luchtvaartmaatschappijen.
- Decisio rekent alleen directe en indirecte werkgelegenheid. Wij zijn van mening dat ook katalytische en geïnduceerde effecten meegenomen dienen te worden. Studies die in het verleden gedaan zijn door Intervistas, ATAG en BCG/McKinsey namen deze componenten ook mee.
- Decisio negeert de waarde van het vestigingsklimaat. De bloemenveiling Aalsmeer is een goed voorbeeld maar ook grote Europese hoofdkantoren als Microsoft en Cargill zijn daar voorbeelden van. Deze voordelen dienen in beschouwing te worden genomen bij de vaststelling van de economische waarde van/door luchtvaart.
- In de Actieagenda Schiphol van de Rijksoverheid (2016) werden op objectieve wijze de verschillende zienswijzen ten aanzien van de economische bijdrage van luchtvaart opgenomen. Het zou dus goed zijn dit ook in de Luchtvaartnota 2020-2050 te doen.

Pag. 32 par.3.3.2:

- Graag hier differentiëren. Maak een onderscheid tussen inkomend en uitgaand toerisme. Daarnaast kan benadrukt worden dat netwerkcarriers (KL, SQ, CX, DL, etc.) een type leisure reiziger vervoeren, die zich eenvoudig laat spreiden in Nederland. Zoals Japanners, Chinezen en Amerikanen die niet alleen Amsterdam, maar zeker ook veel locaties in Nederland, zoals de Keukenhof, de kaasmarkt Alkmaar en Giethoorn bezoeken.

Pag. 33 par. 3.4.2:

- 3^e alinea: Self-hubbing komt vrijwel niet voor en zal zich alleen ontwikkelen op relatief kleinere luchthavens waar geen grote (hub/netwerk) carrier aanwezig is, denk aan NCE, EBI, GLA, BRE, HAM, BUD, VIE, etc.). In vrijwel de meeste gevallen wegen de voordelen van self-hubbing niet op tegen de nadelen.

Pag. 34 par.3.4.3:

- 1^e alinea: Veronderstelling dat luchtvaartmaatschappijen hun ticketprijzen verhogen is slechts op een klein deel van de Nederlandse markt mogelijk.
- 5^e alinea: Het is niet juist te veronderstellen dat alleen zakelijk verkeer geld in het laatje brengt (voorbeeld: de flow TRD-SPL-ATL-TPA is een uniek en zeer snel reispad en brengt een relatief goede yield).
- Veel transferpassagiers op Atlanta, Dubai, Detroit en juist geen O/D.
- Gdansk, Hamburg etc. zijn juist zakelijke bestemmingen.

Pag. 34 laatste alinea: Nieuwe luchtvaartmaatschappijen hebben bij het vrijkomen van capaciteit, dan wel nieuwe capaciteit, voorrang op 50% van de capaciteit middels de 'new entrant rule' uit de

Europese slotverordening. Het is dan ook onjuist om te stellen dat nieuwe luchtvaartmaatschappijen moeilijker voet aan de grond krijgen.

Pag. 35 par.3.4.4:

- 1^e alinea: T.a.v. nieuw type longhaul vliegtuigen: ook hub-carriers vliegen daarmee, hebben daardoor dezelfde besparingsvoordelen en kunnen vanuit hun hub dunnere markten aan doen. Daarmee is het dus geen bedreiging maar juist een kans.
- 2^e alinea: T.a.v. de daling van het aandeel transferpassagiers: hoofdreden waarom deze al jaren daalt is omdat de markt veel harder stijgt dan dat het netwerk (hub & spoke systeem) bij kan houden, in combinatie met sterke economische groei en sterke ontwikkeling van LCC gericht op de onderkant van de markt. Het verleden heeft laten zien dat in tijden van sterke economische terugval, de transfercomponent cruciaal is gebleken om een hub overeind te houden in termen van aantal bestemmingen. De eerste signalen tijdens de huidige corona crisis laten nu ook een flinke relatieve toename van aandeel transferpassagiers zien.
- Veronderstelling dat het absolute aantal transferpassagiers mondiaal afneemt is niet juist, integendeel.

Pag. 36, par 3.5 4^e alinea: KLM is van mening dat passagiers zoveel mogelijk met het OV van/naar SPL dienen te reizen.

Pag. 39, par 3.5.3: In het afwegingskader graag het gevaar van retaliatie toevoegen.

Pag. 41:

- Zorg dat er niet vooruit gelopen wordt op het onderzoek Geluid (RIVM) in kader van WHO.
- Van belang hierbij ook goed te kijken naar het recente Duitse onderzoek (ernstig gehinderden in Duitsland door auto vs. trein vs. vliegtuig) welke andere uitkomsten tonen. Trein geeft alleen al in de dag ruim 6x zoveel geluid, in de nacht zo'n 21x meer. Autogeluid overtreft dit nog. Hierbij een verwijzing naar het betreffende onderzoek:
<https://www.fluglärm-portal.de/fluglaerm-debatte/verkehrstraeger-vergleich/>

4. Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving

Pag. 45: Onder belangrijke beslissingen punt 3: Zoals in de brief van 26 juni 2020 aangegeven zal KLM haar evenredige bijdrage leveren in de reductie van de nachtvluchten om de hinder in de omgeving terug te dringen. Om het hub-netwerk goed in stand te kunnen houden is het gebruik van dagranden essentieel en mag er niet, zoals gesteld in het Ontwerp, een extra beperking in de dagranden bovenop de nachtreductie komen. De geografische ligging van Schiphol betekent dat vooral vluchten van Noord-Atlantische routes in de late nacht en vroege ochtend aankomen om vervolgens aan passagiers aansluitmogelijkheden te bieden op de eerste golf van Europese en intercontinentale vertrekken vanaf Schiphol, welke in de dagranden vertrekken. De intercontinentale vluchten moeten ook zodanig gepland worden dat deze aansluiten op hubs van onze partners op andere continenten (bijvoorbeeld op hubs van Delta Air Lines in de VS). Het reduceren van het aantal nachtbewegingen dient ook met de nodige zorg te gebeuren en zodanig dat dit geen afbreuk doet aan de bestaansmogelijkheden en concurrentiekracht van het hub-netwerk. Alternatieven moeten direct voorhanden zijn om deze reductie in de nacht elders te compenseren (in de dag door de verhoging van de piekruurcapaciteit te realiseren en beschikbare alternatieve capaciteit op Lelystad). Ook goede alternatieve treinverbindingen moeten gefaciliteerd worden.

Pag. 45, onder punt 4: Van belang juist de verschillende luchthavens integraal te bekijken met een duidelijke regie taak van het Rijk.

Pag. 45, onder punt 8: Belangrijk dat hierbij als uitgangspunt wordt genomen dat onder belangrijke verkeersaders vanwege luchtvaart niet gebouwd dient te worden. Gelieve hierbij ook te refereren aan de gemaakte afspraken op 1 april 2016 inzake wonen/vliegen:

- Garanties dienen over en weer transparant en helder te worden vastgelegd en duidelijk dient te zijn wie aansprakelijk is.

- Geen kosten voor de luchtvaartmaatschappijen als gemeenten willens en wetens bouwen onder aan- en uitvliegroutes.
- Tevens van belang helderheid te hebben over de definitie 'Binnen Stedelijk Gebied' en er zal een centraal nationaal register van woningen bijgehouden moeten worden met bijbehorende afspraken en garanties.

Pag. 46 Kader WHO: Het welbevinden van de Nederlander is er ook mee gediend als het hem/haar economische goed gaat. Als de economie goed draait dan is dat mede dankzij goede luchtvaart. Effecten van de economie (positief en negatief) zouden dus ook meegenomen moeten worden in gezondheid.

Pag. 46: De reductie van geluidshinder tot 2020 door de luchtvaartmaatschappijen zal ook meegenomen moeten worden in het groeiverdienmodel.

Pag. 47: Van belang dat beleid en het groeiverdienmodel van de verschillende luchthavens in Nederland op nationaal niveau wordt gemaakt. Centrale regie en integraliteit is hier essentieel.

Pag. 50, 4.2.3: Belangrijk om in geval van het weren vliegtuigen met effecten van retaliatie rekening te houden.

Pag. 50, 4.2.4: Zie eerdere opmerking over het belang van randen van de dag op het hub-netwerk. Hierbij van belang om bij reductie van het aantal nachtvluchten niet alleen de effecten voor de omgeving, maar ook de effecten voor de luchtvaartmaatschappijen en de economie in kaart te brengen. Van belang dat eerst de Balanced Approach (EU-verordening) wordt doorlopen. Alsmade ontwikkeling piekruurcapaciteit en balans met alternatieven Lelystad en goede substitutie beschikbaar te hebben.

Pag. 54, 4.3.1: Van belang beleid/normering op gebied van ultrafijnstof de resultaten van RIVM af te wachten en nu niet hierop vooruit te lopen.

Pag. 55, onder 4.5: Een aantal relevante onderdelen van de adviezen van Remkes ontbreekt en zal in deze paragraaf naar voren moeten komen:

Zoals het Adviescollege Stikstofproblematiek in haar eerste rapport (25 september 2019) aangeeft: *"Alle economische sectoren die stikstofuitstoot kennen, dienen een bijdrage te leveren, in een evenwichtige verhouding, waarbij kosteneffectiviteit in ogenschouw wordt genomen."*

In het tweede rapport van het Adviescollege (14 januari 2020) geeft aan: *Het Adviescollege adviseert om als bindende randvoorwaarde aan de luchtvaartsector te stellen dat groei van de sector alleen wordt toegestaan, wanneer sprake is van een vermindering van de huidige NOx-emissies (van de luchtvaartsector als geheel). Hiervoor kan, net als in andere sectoren, gebruik worden gemaakt van de juridische mogelijkheden, zoals intern en extern salderen. De vermindering van de NOx-emissies is dan ook inclusief de daling die uit de eventuele benutting van intern en extern salderen voortvloeit. Daarmee kan de luchtvaart NOx-emissies in andere sectoren helpen verminderen, zodat per saldo de emissies dalen.*

5. Duurzame Luchtvaart

Algemeen: KLM constateert dat de Ontwerp-Luchtvaartnota op het gebied van duurzaamheid in lijn ligt met de doelstellingen van het actieplan 'Slim en Duurzaam' en het Akkoord Duurzame Luchtvaart. Van belang is dat deze doelstellingen niet verder worden aangescherpt aangezien de nu voorliggende doelstellingen al uiterst ambitieus zijn en internationaal vooroplopen. Een verdere aanscherping leidt tot onhaalbare doelen.

Pag. 59:

- punt 4: Gelieve hierbij aan te geven dat de ambitie met inachtneming is van het globale level-playing field. In 2050 zo goed als klimaatneutraal is niet realistisch. Voor het grondgebonden deel is klimaatneutraliteit wel goed mogelijk.

- Het is een voorwaarde dat er voldoende aanbod van echt duurzame SAF is. Er moet voorkomen worden dat een verplichting leidt tot het gebruik van biokerosine op basis van grondstoffen die een negatief effect hebben op biodiversiteit en de voedselvoorziening of die gebaseerd is op het omstreden biomassa procedé. Er dient juist een positieve stimuleringsregeling te komen voor echt duurzame SAF. Van belang niet verplicht te stellen maar een incentive via bijvoorbeeld de landing- en take-off charge.

Pag. 62 5.2.1:

- Punt 2 + 3: EU ETS en CORSIA zijn vormen van een prijs geven aan CO2 uitstoot (zoals genoemd in punt 2). Juist door een level-playing field te behouden kan dit leiden tot een reductie in CO2 uitstoot. Het aantrekkelijk maken van alternatieven kan vooral worden gerealiseerd door positieve stimulering van de alternatieven.
- 3^e alinea van onder: Er wordt alleen gekeken naar wat in Nederland getankt wordt. De situatie echter dat Gulfcarriers met 'gratis' extra ingenomen brandstof vanaf hun thuishaven helemaal niet tanken in NL, maar wel CO2 uitstoten, dient ook bekeken te worden.
- 2^e alinea van onder: Het belasten van tickets gaat niet alleen tot vraaguitval leiden maar ook tot het verdrijven van passagiers over de grens. In het Zuiden en Oosten van Nederland hebben reizigers de keus om v.a. DUS, NRN, BRU en CRL te vliegen. Dit heeft de vliegtaks van 2008/2009 bewezen.

Pag. 63: Hierbij aangeven dat alle infrastructuur door de luchtvaartmaatschappijen zelf wordt betaald. Om verduurzaming te versnellen zou iedere vorm van heffing geïnvesteerd moeten worden in het verduurzamen van de luchtvaart.

Pag. 67: Zie eerder over bijmengverplichting: Niet alleen de prijs bepaalt de huidige inzet van SAF maar ook de beschikbaarheid. Momenteel is er een zeer beperkt aanbod van SAF dat aan hoge duurzaamheidscriteria voldoet.

Pag. 67, 11^e alinea: Er staat "Biobrandstof twee tot drie keer zo duur". Als de transportkosten meegerekend worden is het momenteel nog 5 à 6 keer zo duur.

6. Capaciteit en capaciteitsverdeling

Pag. 73, par 6.2.3, laatste alinea: Voor de ontwikkeling van Schiphol is de parallelle Kaagbaan een belangrijke optie om ook op lange termijn een betrouwbare operatie mogelijk te maken en daarmee de netwerkqualiteit te kunnen garanderen. De grondreservering voor de parallelle Kaagbaan moet dan ook worden gehandhaafd, zodat geen onomkeerbare ruimtelijke beslissingen worden genomen die het behoud en uitbreiden van de mainport en het kwalitatief goede netwerk op de huidige locatie onmogelijk maken.

Pag. 73 par 6.2.2: 2^e alinea: 75-80 miljoen dient te zijn 85-90 miljoen

Pag. 77: Ten aanzien van Groningen Airport Eelde (GRQ) is het van belang te herbevestigen dat dit de nationale opleidingsluchthaven van Nederland is. Vanuit de regelgeving is het nodig dat lesvluchten om verkeersvliegers op te leiden plaatsvinden op een luchthaven die over verkeersleiding en instrument-naderingen beschikt. Tevens is het vereist in het donker te kunnen lesvliegen, anders kan geen brevet behaald worden. GRQ is hier zeer geschikt voor en beschikt over alle faciliteiten.

7. Innovatie

Pag. 81 par 7.1: Er staat "Het draagvlak voor de luchtvaart neemt hierdoor af in de samenleving". Op welk onderzoek is dit gebaseerd? Het Motivaction onderzoek (23 september 2019) laat juist zien dat een meerderheid helemaal niet tegen luchtvaart is. Men is kritisch over de (ongebreidelde) groei van luchtvaart, maar luchtvaart in z'n algemeenheid wordt als iets positiefs gezien. De stelling dat geluidsreductie de groei niet kan bijhouden is feitelijk onjuist als men kijkt naar het gedaalde aantal ernstig gehinderden. Van belang dat uitspraken feitelijk onderbouwd kunnen worden.

Pag. 82 par 7.2: Bij punt 1 (Navigatie- en communicatietechnologie) ontbreekt een hele belangrijke ontwikkeling en dat betreft Single European Sky (SES). Als we naar één Europees luchtruim gaan scheelt dat een aanzienlijke hoeveelheid vliegminuten en daarmee CO₂-uitstoot. Het probleem dat nu het luchtruim onderdeel is van de nationale soevereiniteit en bij SES naar een supranationaal orgaan over gaat, zal aangekaart moeten worden in Brussel.

Pag. 85 par 7.2.1:

- 3^e alinea: Van belang vanuit de overheid niet alleen te richten op TU studenten en faculteiten, maar vooral ook op MBO en HBO studenten/scholieren en deze te enthousiasmeren voor techniek en luchtvaart, want juist daar wordt geïnnoveerd.
- Drones worden in toekomstig perspectief een belangrijke speler bij luchtruim gebruik/wijzigingen, waarbij deze niet in hetzelfde deel van het luchtruim dienen te opereren als het groothandelsverkeer. De huidige drone ontwikkeling beperkt zicht tot de hoogtes van de General Aviation.
- Het Rijk dient ook het belang van civiel en militair integraal af te wegen.
- Graag de term "commerciële" luchtvaart wijzigen in "civiele" luchtvaart of "groot handelsverkeer".

8. Bestuur en samenwerking

Pag. 90: We onderschrijven het tussentijdse advies (Schiphol Vernieuwd Verbinden, december 2019) Van Geel. Er is behoefte aan meer regie van het Rijk op zowel het niveau van beleidsformulering, als op het niveau van het stellen van kaders en randvoorwaarden op nationaal niveau voor bescherming van de omgeving vanuit de omschreven publieke belangen. Wij zien de nationale overheid als kader stellend, de ontwikkeling van Schiphol is immers een nationaal vraagstuk.

Omgevingsparticipatie is onverminderd van belang. Hierbij is het inderdaad belangrijk het onderscheid voor verdere vormgeving van de omgevingsparticipatie te maken tussen vraagstukken op landelijk en regionaal niveau. Bij de verdere uitwerking voor het definitieve advies ziet KLM graag de volgende uitgangspunten terug:

- Het beleid van de mainportontwikkeling zal bij het Rijk belegd moeten worden, op nationaal niveau. Daarnaast is het Rijk kader stellend.
- Afspraken/beleid op Rijksniveau zullen helder, duidelijk en transparant vastgelegd moeten worden, waardoor er geen verschillende interpretaties meer mogelijk kunnen zijn.
- De verantwoordelijkheid van de partijen zal aan het begin helder moeten zijn voor alle partijen in het participatieproces.
- De problematiek per gemeente is divers en specifiek. Daarom is het beter bilateraal met gemeenten en Luchtvaartsector aan de slag te gaan om samen te werken aan specifieke hinderbeperkende maatregelen.
- Een breed draagvlak is voor de Mainport Ontwikkeling essentieel. Hiervoor is een brede participatie noodzakelijk. Het participatieproces van de Luchtvaartnota kan als voorbeeld dienen.
- Er zal gekeken kunnen worden naar de representativiteit van de partijen.
- Goede balans tussen lusten en lasten (dus ook het economisch belang en het vestigingsklimaat)
- Van belang verschillende vormen van participatie en geïnitieerd door verschillende organisaties/overheden. Voorbeelden: huiskamergesprekken, expert/kennis sessies.
- De informatievoorziening en dialoog van RSG, LVNL en luchtvaartmaatschappijen moet verbeterd worden met omwonenden, gemeenten en provincies. Aandachtspunten hierbij zijn: eenvoudiger, structureler en specifiek (maatwerk)
- Toegevoegde waarde van een laagdrempelig en breed toegankelijk platform en centraal loket voor stroomlijnen van informatie en dienstverlening aan omwonenden (omgevingshuis). Wel virtueel. Kernwoorden: vindbaarheid, gebruiksvriendelijkheid, toegankelijkheid en transparantie. Hierbij geen overlap in informatie creëren. Van belang wettelijke eigenaren te respecteren.
- Van belang ook wonen/vliegen mee te nemen in informatievoorziening.

Pag. 96: *"De ILT een reflecterende en signalerende rol als er sprake is van observaties die van invloed kunnen zijn op de veiligheid, maar buiten de wettelijke kaders vallen".*

Uiteraard heeft veiligheid de hoogste prioriteit en werkt de sector voortdurend aan beheersing van risico's en verdere verbetering van veiligheid. Ook de samenwerking met toezichthouders waaronder ILT is hierbij van groot belang. Belangrijk dat de rollen en verantwoordelijkheden en gemaakte afspraken helder zijn. ILT is verantwoordelijk voor de handhaving/toezicht van wet- en regelgeving.

Pag. 97: Goed om over een gedegen kennisbasis te beschikken. Luchtvaart is een mondiale industrie, van belang om niet alleen op nationale kennisinstellingen te leunen, maar ook op internationale kennisinstellingen.

9. Uitvoering en financiën

pag. 99: "Dit betekent dat de luchtvaartsector in beginsel zelf betaalt voor het halen van deze doelen"

Eerder is door het Ministerie aangegeven de luchtvaartsector hetzelfde te zien als alle overige industrieën. Het Ministerie zal net zoals de andere industrieën ook haar bijdrage moeten leveren aan de kosten. Luchtvaart is de enige industrie in Nederland geweest die alle kosten van isolatie en nadeelcompensatie, in totaal 754 miljoen euro, zelf heeft gedragen. Bij het spoor en het wegverkeer betaalt de Staat deze kosten. Ook nemen luchtvaartmaatschappijen als enige industrie de kosten van alle infrastructuur voor hun rekening.

BIJLAGE 2: Reactie op het PlanMER Luchtvaartnota

De voorgaande opmerkingen gemaakt op de Ontwerp-Luchtvaartnota (zie Bijlage 1) gelden ook voor het PlanMER. Hierbij ontvangt u op hoofdlijnen onze reactie specifiek op het PlanMER van de Luchtvaartnota.

Veiligheid

Veiligheid is geen punt van discussie en zal voor ieder scenario ambitieus genoeg moeten zijn. Het is naar onze mening niet correct om op dit punt in het PlanMER een onderscheid te maken in de verschillende niveaus van veiligheid.

Klimaat

Op het gebied van klimaat worden veel doelstellingen door elkaar gehaald en op een aantal plaatsen ook tegenstrijdig weergegeven.

Voor de sector zijn het actieplan 'Slim en Duurzaam' en het Akkoord Duurzame Luchtvaart leidend en er kan geen sprake zijn van een stelling als zouden deze doelstellingen niet worden gehaald, zoals op pagina 34. Het verdient dan ook aanbeveling het PlanMER in lijn met het actieplan 'Slim en Duurzaam' en het Akkoord Duurzame Luchtvaart te brengen. Ook is het onjuist doelstellingen te benoemen die niet voor luchtvaart van toepassing zijn.

Leefomgeving

Ten aanzien van geluid wordt een voorstelling gemaakt dat deze zal toenemen in de diverse situaties. Dit is een onjuiste aanname. In alle gevallen zal deze afnemen. De Minister geeft in haar kamerbrief van 5 juli 2019 aan, dat het aantal ernstig gehinderden absoluut omlaag moet. Pas dan kan de sector groei verdienen door aantoonbare reductie van hinder. Daarnaast is het de kern van de 50/50 regeling, dat 50% van de ruimte die verdiend wordt aan geluid teruggaat naar de sector. Dit kan in geen enkele situatie betekenen dat het geluid en daarmee het aantal ernstig gehinderden zal toenemen.

Het Adviescollege Remkes heeft voor het advies uitgebreid onderzoek gedaan naar het aandeel van de luchtvaartsector in de uitstoot van NOx. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de bijdrage van de luchtvaartsector aan de uitstoot van NOx beperkt is (de totale bijdrage aan de stikstofdepositie vanuit de luchtvaart is tussen de 0,7 en 1,1%). De bijdrage van de stikstofemissie van de luchtvaart aan de totale stikstofemissie door NOx en NH3 gezamenlijk is 0,1%. Dit komt niet overeen met de tekst in het PlanMER dat stikstof depositie van luchtvaart significante effecten heeft op de Natura 2000 gebieden.

In tegenstelling tot het PlanMER zal vanaf 2030 door nieuwe generatie motoren de stikstofuitstoot tezamen met andere uitstootemissies afnemen.

Economie

In het PlanMER wordt gesteld dat bij een aanbodreductie de ticketprijzen zullen stijgen. Het is niet correct om dit te stellen. Door een aanbodreductie zal hub-afkalving plaatsvinden. Hierdoor worden minder bestemmingen aangeboden. Het gevolg is dat de gemiddelde ticketprijs zal dalen. De goedkoopste tickets worden weliswaar iets duurder, de duurste tickets worden echter veel goedkoper door het steeds meer wegvallen van de zakelijke reiziger, de verscaling van het netwerk en het vestigingsklimaat.

In het PlanMER wordt het werkgelegenheidseffect van luchtvaart op 370.000 FTE ingeschat. Dit getal zal ook als uitgangspunt moeten dienen voor de Ontwerp-Luchtvaartnota, wat nu niet het geval is. Gesteld wordt dat luchtvaart geen heffingen betaalt, in tegenstelling tot andere sectoren. Dit is niet juist. Luchtvaart betaalt haar infrastructuur volledig, alsmede diverse heffingen die de luchtvaart afdraagt. Luchtvaart is de enige industrie in Nederland geweest die alle kosten van isolatie en nadeelcompensatie, in totaal 754 miljoen euro, zelf heeft gedragen. Middels dividend wordt jaarlijks meer dan € 100 miljoen door RSG afgedragen aan de overheid. Daarnaast is voor vergelijkbaar internationaal vervoer de trein voor haar internationale deel ook geen btw verschuldigd.

Reactie ANVR op de ontwerp-Luchtvaartnota alsmede de visie van het kabinet op de toekomst van de Luchtvaart tot 2050.

Hieronder treft u de reactie op de ontwerp-Luchtvaartnota alsmede de visie van het kabinet op de toekomst van de Luchtvaart tot 2050 aan van de Algemene Nederlandse Vereniging van Reisonderningen (ANVR).

ANVR

De Algemene Nederlandse Vereniging van Reisonderningen (ANVR) vertegenwoordigt alle bij de ANVR aangesloten reisonderningen. Het betreft niet alleen touroperators en reisagenten, maar ook zakenreisbureaus, online reisagenten (OTA's) en zelfstandige reisadviseurs. In totaal zijn bij de ANVR bijna 300 reisbedrijven, 800 reiswinkels en 1000 zelfstandige reisadviseurs aangesloten. De totale omzet van de bij de ANVR aangesloten reisonderningen bedroeg in 2018 zo'n € 9,3 mld. Jaarlijks gaan miljoenen Nederlanders met het vliegtuig op zakenreis of naar hun wel verdiende vakantiebestemming. De ANVR leden zorgen voor de complete vakantie/zakenreis of een aantal reisonderdelen.

Wij reageren op de ontwerp-Luchtvaartnota omdat hiermee de belangen van de zakelijke en toeristische reisindustrie in het geding zijn. In de ontwerp-luchtvaartnota wordt voorbij gegaan aan het feit dat het merendeel van de passagiers op Schiphol Leisure reizigers zijn en wordt opnieuw de focus gelegd op de netwerkfunctie. De ontwerp-luchtvaartnota lijkt met vele mensen rekening gehouden: werknemers, omwonenden en internationale zakenreizigers; één groep is vergeten en dat is de Nederlandse reiziger. Diegene die het meest betaalt voor het product, maar waar geen aandacht voor is. De Nederlandse reisbranche herkent zich dan ook niet in deze onderdelen van de ontwerp-luchtvaartnota en ziet weinig terug van de inspanningen in de afgelopen jaren om de stem van de reiziger te laten horen. Hieronder geven wij een nadere uitleg hierover.

Het belang van een kwalitatieve én diverse connectiviteit

De ANVR ondersteunt de stelling dat Nederland goed verbonden moet zijn met de rest van de wereld. Om dit te bereiken is het noodzakelijk een zo divers mogelijk netwerk aan te bieden. De ontwikkeling én het succes van de luchthaven Schiphol van de afgelopen jaren wordt gekenmerkt door diversiteit, waarvan alle businessmodellen hebben geprofiteerd.

Toch neemt het kabinet met deze luchtvaartnota wederom een eenzijdige afslag.

Transferpassagiers worden belangrijker ingeschat dan OD-passagiers en de hub-functie van Schiphol krijgt voorrang op de point-to-point-verbindingen. Dit ondanks het feit dat uit de cijfers

blijkt dat het aandeel OD-passagiers, 63,4%, veel groter is dan het aantal transferpassagiers, 36,6% (zie pag. 28 van het ontwerp).

Het uitgangspunt is dat internationale zakenreizigers voorrang krijgen boven leisure-reizigers, en dat deze zakelijke reizigers vooral gebruik maken van transfervluchten in een hub-and-spoke model. Het hub-model heeft Nederland in het verleden veel gebracht en een basis gecreëerd voor een aantrekkelijke luchthaven en connectiviteit met de rest van de wereld. Recente studies (zie onder andere SEO Economische Onderzoek: Het belang van Leisure vervoer op Schiphol¹) wijzen echter uit dat het overgrote deel van de passagiers op Schiphol reist met een leisure-motief en dat Schiphol ook het meeste verdient aan deze passagiers. Op pag. 36 van het ontwerp staat dan ook dat, maar liefst 78% van de reizigers op de laatst gemaakte vlucht vakantie of bezoek familie/vrienden had als hoofddoel. Ook bij passagiers op transfervluchten reist meer dan 60% met een leisure-doeleinde.

Nederlandse reiziger ontbreekt in luchtvaartnota

De ANVR vindt het teleurstellend dat het kabinet in de luchtvaartnota dezelfde bevoordeling maakt voor transfervluchten in een hub-model. Dat getuigt van "oud" denken en toont niet de ambitie voor een innovatieve toekomstvisie. De luchtvaartmarkt is namelijk constant in beweging. Het als overheid bevoordelen van één type, is niet meer passend, verstoort het level playing field en sluit reizigers uit. De grootste verliezer zal de Nederlandse reiziger zijn, die een ondergeschikt netwerk voorgeschoteld zal krijgen met minder aantrekkelijke voorwaarden.

De Nederlandse reiziger ontbreekt in haar geheel in de ontwerp-luchtvaartnota. Het kabinet blijft op een gekunstelde manier het zogenoemde kwalitatieve netwerk beschermen en richt zich liever op een aantrekkelijk vestigingsklimaat, dan de Nederlandse reiziger. Er is aandacht voor de vele hoedanigheden zoals werknemer, omwonenden en transferpassagier, maar de Nederlander die vliegt om b.v. op vakantie te gaan, ontbreekt in het geheel.

De ANVR vindt dat het kabinet juist nu de stap moet maken van selectiviteit naar diversiteit. Een divers bestemmingenportfolio draagt bij aan de economische welvaart van Nederland. Een point-to-point en een hub-and-spoke-netwerk versterken elkaar weldegelijk. Ze kunnen en moeten naast elkaar een plaats krijgen op Nederlands grootste luchthaven. Dit moet wat de ANVR betreft een stap concreter worden en de ANVR betreurt het dan ook dat het kabinet dit niet verder heeft uitgewerkt.

De ANVR constateert dat de van oudsher zakelijke carriers op dit moment volop in zetten op groei op leisure-bestemmingen. Zo worden zij bijvoorbeeld steeds actiever op de touroperator markt. Het hierbij bevoordelen van transferpassagiers vormt hierbij een oneerlijke barrière, wat niet de bedoeling kan zijn in een uniforme en vrije Europese luchtvaartmarkt die naar behoren

¹ http://www.seo.nl/uploads/media/2019-16_Het_belang_van_leisurevervoer_op_Schiphol.pdf

Volop inzetten op verduurzamen van luchtvaart zonder krimp

Kabinet: zorg voor een eerlijke slotallocatie!

Geef regionale luchthavens de ruimte.

De ANVR neemt afstand van de visie waarin het luchtvaartbeleid volledig ten dienste staat van de hub-functie van Schiphol en derhalve ook van de overloophfunctie van Lelystad. Echter, indien de hubfunctie centraal wordt gesteld, zou op z'n minst een regionale preferentie moeten worden

gegeven aan het niet hub-gebonden verkeer dat gedwongen kan worden naar de regio uit te wijken.

Met inachtneming van deze kanttekening kunnen wij instemmen met de visie om voor de regio te sturen op grenswaarden maar verwachten dan wel dat ev. regionale ambities tot het stimuleren van bepaalde typen vliegverkeer door de centrale overheid niet zal worden geaccepteerd. Wij vragen het Rijk dit duidelijk op te nemen in de Luchtvaartnota.

Transferpassagier draagt weinig bij maar krijgt wel voorrang

De transferpassagier stap in de praktijk 2x over en zorgt, anders dan de in Nederland opstappende passagiers voor 2x milieubelasting. Toch wordt de ticket tax eenzijdig neergelegd bij de in Nederland opstappende leisure én zakelijke reizigers. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat Nederlanders worden achteruit gesteld tegenover burgers uit andere landen die Schiphol enkel als tussenstop hebben, en weinig bijdragen aan de Nederlandse welvaart en economie? Reeds eerder heeft de ANVR voorgesteld in plaats van een ticket tax een heffing per vliegtuig in te voeren, waarbij zuinige en relatief stille vliegtuigen een lagere heffing betalen. Zo betalen per saldo alle passagier een eerlijke bijdrage en wordt zuinig+stil gestimuleerd.

Het is verder onbegrijpelijk dat de opbrengst van de geplande tickettaks integraal naar de schatkist gaat terwijl dat geld zou moeten worden besteed aan de innovatie van de luchtvaartsector. Daarbij introduceert het kabinet een nieuwe belasting onder het mom van een "green deal" wat opnieuw een stapeling van belastingen zal betekenen (pag. 64).

Geen koppeling van lange termijn luchtvaart nota aan korte termijn corona-herstel

Groei zal de komende 'post-corona' jaren in een ander daglicht komen te staan. Het kabinet kiest ervoor geen perspectief op groei te bieden door het aantal bewegingen op Schiphol op 500.000 te houden. Daarbij komt dat het kabinet de opening van Lelystad opnieuw heeft uitgesteld, waardoor er geen korte termijn perspectief is.

De ANVR is van mening dat, indien het kabinet er nu voor kiest om de bewegingen te houden op het peil zoals vandaag de dag, dit ook moet gelden voor de nachtbewegingen. Er kan niet selectief geshopt worden in de voorwaarden zoals die nu gelden. De minister koppelt in haar aanbiedingsbrief de luchtvaartnota aan het gecontroleerde herstel. Dat is niet op zijn plaats. De luchtvaartnota gaat over de lange termijn en op welke duurzame manier de sector de groei moet en kan verdienen. Het ontwerp is dan ook niet randvoorwaardelijk voor de korte termijn ontwikkelingen; daarvoor geldt het huidig wettelijk kader.

Trein een goed alternatief: investeer hierin!

De ANVR gelooft in het potentieel van de trein als alternatief voor vluchten op korte afstanden. Jaarlijks worden 35.000 slots gebruikt voor bestemmingen minder dan 750 km van Schiphol, ong. gelijk aan de voorlopige capaciteit van Lelystad Airport. Diverse bestemmingen hebben reeds een goede verbinding met de (hogesnelheids)trein. Denk maar aan Brussel, Parijs of Londen. Vreemd genoeg heeft Brussel op 160km afstand van Schiphol voor het kabinet méér prioriteit dan zeer populaire vluchten naar vakantiebestemmingen die enkel met het vliegtuig bereikbaar zijn op zo'n 2.000 km, zoals Ibiza.

De hogesnelheidslijnen zoals in Frankrijk bewijzen het succes van treinvervoer op langere afstanden. Voor grote steden (op treinafstand) zoals Berlijn, Kopenhagen of Praag, zijn helaas meerdere tussenstops en verschillende soorten treinen nog steeds noodzakelijk. De ANVR ondersteunt de ambitie om op de korte afstanden niet meer te vliegen, maar verdere investeringen blijven noodzakelijk.

Zet de Nederlandse reizigers centraal; de ANVR praat hier graag over mee.

Nederland vraagt om mobiliteit; van de overheid wordt een realistische en innovatieve blik op de luchtvaartsector verwacht. Voor de Nederlander is verduurzaming noodzakelijk en ook vanzelfsprekend geworden. Dat wil echter niet zeggen dat de luchtvaartsector moet worden beknot in de groeimogelijkheden of dat de vrijemarktwerving moet worden aangetast. De Nederlandse reiziger wil een divers netwerk met voldoende frequenties vanaf verschillende luchthavens in Nederland. De vluchten moeten worden uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen die duurzaamheid hoog in het vaandel dragen en concrete maatregelen nemen om de negatieve impact van luchtvaart op het klimaat tot een minimum te beperken. De ANVR heeft die ambitie en wil zich inzetten voor een groene, toekomstbestendige reissector en luchtvaart in Nederland. De ANVR wil graag hieraan meewerken, maar met voorliggend ontwerp slaat het kabinet de plank mis en vergeet het kabinet de Nederlander als reiziger en vakantieganger.

Samenvattend:

- Het merendeel passagiers Schiphol zijn leisure passagiers, hun belangen moeten in de luchtvaartnota geborgd worden. De stem van de reiziger ontbreekt in haar geheel en moet meer ruimte krijgen.
- Businessmodellen groeien naar elkaar toe en moeten de ruimte krijgen om zichzelf vrij te ontwikkelen. De luchtvaartnota focust echter grotendeels op de netwerk- of hubfunctie.
- De luchtvaartnota moet de vrijemarktprincipes respecteren en mag niet concurrentieverstorend werken.

Bijlage: De luchtvaartnota en de feiten over reizen

Nederlanders hebben meer geld te besteden aan vrije tijd en besteden dat graag aan een vakantie.

Het is een misvatting dat reizigers op Schiphol alleen reizen met een zakelijk motief. De ANVR is dan ook van mening dat we het onderscheid van reismotief moeten loslaten. De totale bestedingen die Nederlandse toeristen en binnen- en buitenlandse toeristen in Nederland voor, tijdens en na hun reis of verblijf deden bedroegen in 2018 in totaal € 87,5 mld. Nederlanders dragen €51,9 mld. van dat bedrag bij voor binnenlandse (€ 45,3mld) en buitenlandse (€ 6,6 mld) reizen. Dat is 5,9 % meer dan het jaar ervoor.

Toerisme was in 2018 goed voor 4,4% van het bruto binnenlands producten 6,3% van de werkgelegenheid (zo'n 791.000 banen in 2018). De toegevoegde waarde van de toeristische sector bedroeg € 30,4 mld in 2018. Dat is een stijging van 5%, terwijl de Nederlandse economie met 2,6% groeide.

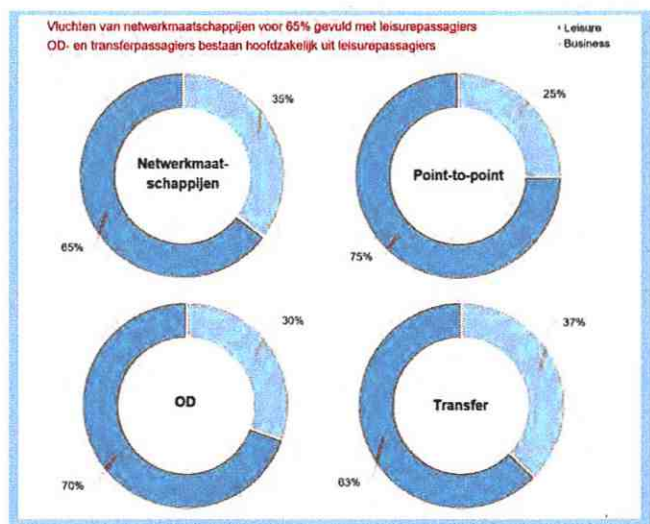


Twee keer meer leisure dan zaken-reizigers

2/3 van alle passagiers op Schiphol reist met een leisure-motief. Bij netwerkmaatschappijen zijn leisure-reizigers goed voor 65% van de passagiers, bij point-to-point-maatschappijen voor 75%.

Leisure-passagiers zijn hierbij reizigers op vakantie of op vrienden/familie bezoek in het buitenland.

Het is een misvatting dat zakenreizigers enkel met netwerkmaatschappijen naar mainport-bestemmingen reizen, of dat point-to-pointmaatschappijen slechts leisure-passagiers vervoeren naar niet-mainport-bestemmingen. Dit onderscheid moet in de luchtvaartnota losgelaten worden.





Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Convention on International Civil Aviation, ICAO-verdrag), ook wel Verdrag van Chicago uit 1944 heeft hier niet voor niets de basis voor gelegd. Het Verdrag werd getekend met als doelstelling: “create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world.”

8 / 8



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Kenmerk
Beleids
e-e-o-n
E-Ma
Datum

Online: platformparticipatie.nl
Zienswijze TUI Nederland en TUIfly Benelux op ontwerp-luchtvaartnota

Rijswijk, 8 juli 2020

Uit
Postbus 157
2280 AD Rijswijk

Vermeer 3
2288 GC Rijswijk

+31(0)20 892 1400
www.tui.nl

NG Bank: BAN:

Een duurzaam, slim en rechtvaardig luchtvaartbeleid voor de Nederlander

INLEIDING

Vakantie is een groot goed. Nederlanders staan erom bekend harde en efficiënte werkers te zijn. Daartegenover staat dat Nederlanders gesteld zijn op een gezonde work-life balance waarbij vakantie niet mag ontbreken.

De huidige Corona crisis heeft het reizen zoals we dat kennen tot stilstand gebracht. De impact hiervan zal nog lange tijd voelbaar zal zijn. Een beleid wat duurzaam en toekomstbestendig is zal nodig zijn om deze crisis het hoofd te kunnen bieden. TUI is daarom teleurgesteld in de ontwerp-luchtvaartnota zoals deze nu voorligt.

In de ontwerp-luchtvaartnota wordt voorbij gegaan aan het feit dat het merendeel van de passagiers op Schiphol leisure reizigers zijn en wordt opnieuw de focus gelegd op de netwerkfunctie. In deze ontwerp-luchtvaartnota lijkt met vele mensen rekening gehouden: werknemers, omwonenden en internationale zakenreizigers, één groep is vergeten en dat is de Nederlander als reiziger. Diegene die het meest betaald voor het product, maar waar geen aandacht voor is. TUI, als onderdeel van de Nederlandse reisbranche en luchtvaartmaatschappij herkent zich dan ook niet in deze onderdelen van de ontwerp-luchtvaartnota en ziet weinig terug van de inspanningen van de afgelopen jaren om de stem van de reiziger te laten horen.

Het is belangrijk dat het kabinet erkent dat het merendeel van de passagiers op Schiphol leisure reizigers zijn en dat businessmodellen naar elkaar toegroeien. Op pag.36 van het ontwerp staat het zwart op wit, 78% van de Nederlandse reizigers had als laatste reden om het vliegtuig te pakken een vakantie en op de tweede plek het bezoeken van familie en vrienden. Maar het kabinet negeert dit in de uitwerking van haar beleid en legt de focus op de netwerk- of hubfunctie. Alle businessmodellen moeten de ruimte krijgen om zichzelf vrij te ontwikkelen. Daar is nu met dit ontwerp geen sprake van.

Groei zal de komende jaren, post Corona, in een ander daglicht komen te staan. Het kabinet kiest ervoor nu geen perspectief op groei te bieden door het aantal bewegingen op Schiphol op 500.000 te houden. Daarbij komt dat het kabinet de opening van Lelystad opnieuw heeft uitgesteld, waardoor er geen korte termijn perspectief is. Wij zijn van mening dat als het kabinet er nu voor kiest om de

bewegingen te houden op het peil zoals vandaag de dag, dit ook moet gelden voor de nachtbewegingen. Er kan niet selectief geshopt worden in de voorwaarden zoals die nu gelden. De minister koppelt in haar aanbiedingsbrief de luchtvaartnota aan het gecontroleerde herstel. Dat is niet op zijn plaats. De luchtvaartnota gaat over de lange termijn en op welke duurzame manier de sector de groei moet en kan verdienen. Het ontwerp is dan ook niet randvoorwaardelijk voor de korte termijn ontwikkelingen, daarvoor geldt het huidige wettelijk kader.

Door het groeiende besef van de noodzaak om het klimaat te respecteren reizen we steeds vaker op een zo duurzaam mogelijke manier. Daar vinden reizigers in TUI een ideale partner, aangezien we respect en duurzaamheid steeds centraal stellen bij de ontwikkeling van onze producten. Dat blijven wij nu en in de toekomst doen.

Kern:

- Merendeel passagiers Schiphol zijn Europese passagiers, hun behoeften moeten in de luchtvaartnota geborgd worden. De stem van de reiziger ontbreekt in haar geheel en moet meer ruimte krijgen.
- Businessmode en groeien naar eerste klasse moeten de ruimte krijgen om zichzelf vrij te ontwikkelen. De luchtvaartnota focust echter grotendeels op de netwerk- of hubfunctie.
- De luchtvaartnota moet de vrije marktprincipes respecteren en mag niet concurrentievervalsend werken.
- De regering zet terecht in op duurzame luchtvaart, maar is onvoldoende bereid zelf te investeren. Het kan niet zo zijn dat de sector voor alle kosten opdraait zonder ondersteuning te krijgen.
- De opbrengst van de voorgestelde tickettaxen gaat naar de staatskas, en niet naar het stimuleren van duurzaamheid in de sector. Passagiers en luchtvaartmaatschappijen verwachten meer steun.
- Klimaat en luchtvaart zijn twee mondiale aangelegenheden en moeten op dat niveau aangepakt worden. Nederland moet samenwerken met EU-lidstaten voor efficiëntere luchtverkeersdwinging (Single European Sky) en een slimme fiscale toelating. Nationale maatregelen zijn contraproductief, want ze verpaatsen luchtvaartgroei naar andere landen/regio's.
- De Nederlandse luchtvaartinfrastructuur was tot de Coronacrisis voldoende dichtgebouwd. Mondiaal en Europees was de verwachting dat het aantal passagiers jaarlijks met 4% zou toenemen. Dat herstel zal nu langzamer gaan, maar de verwachting is dat de groei nog steeds zal plaatsvinden. Investeren op duurzame groei moet nu gebeuren.
- De trein moet een prominenter rol spelen en op korte afstanden het vliegtuig vervangen. Dat kan nu al voor bepaalde bestemmingen, maar het moet beter. Investeren op meer capaciteit in de trein (dubbele dekking HST) en op het spoor (meer treinen, meer sporen) is cruciaal. Daarnaast moet de trein ook qua prijs aantrekkelijker worden.

OVER TUI NEDERLAND EN TUI GROUP

TUI Nederland is marktleider in de Nederlandse reisbranche. Jaarlijks vertrouwen 1,7 miljoen Nederlanders (oftewel 10% van de Nederlanders) hun vakantie toe aan touroperators TUI en Kras, en aan luchtvaartmaatschappij TUI fly. Meer dan 2.800 gedreven werknemers stellen alles in het werk om onze reizigers de mooiste tijd van het jaar te bezorgen.

TUI is 's werelds grootste geïntegreerde reisorganisatie. De TUI Group verzorgt jaarlijks de vakantie van 21 miljoen reizigers. Daarvoor beschikt de groep over 380 hotels op meer dan 115 bestemmingen. TUI heeft 16 moderne cruiseschepen en een geprezen ecologisch vriendelijke vloot van meer dan 150 vliegtuigen bij vijf gerenommeerde luchtvaartmaatschappijen. De reizen worden verkocht in 1.600 reisbureaus en online. TUI Group stelt wereldwijd meer dan 70.000 mensen tewerk. Duurzaamheid is belangrijk voor TUI. Naast het hebben van één van de meest ecologisch verantwoorde vloten vliegtuigen en schepen zet TUI ook in op duurzame ontwikkeling en ondersteuning op onze bestemmingen. De TUI Care Foundation is een sterke onafhankelijke non-profit stichting die bouwt op de expertise van de wereldwijd leidende toerismegroep. De non-profitorganisatie zet zich in voor thema's als ontwikkelingskansen voor jonge generaties, onderwijs, natuur en milieu, en het stimuleren van lokale economieën en werkgelegenheid op de bestemmingen die TUI aanbiedt.

DE ONTWERP-LUCHTVAARTNOTA

TUI ondersteunt het kabinet in haar ambitie om te komen tot nieuwe uitgangspunten voor de luchtvaart en dankt het ministerie van IenW voor haar inspanningen en de mogelijkheid om deel te nemen aan de klankbordbijeenkomsten. Wij ondersteunen de vier geformuleerde publieke belangen (veiligheid, Nederland goed verbonden, leefomgeving en duurzaamheid), maar zien ons ertoe verplicht om enkele opmerkingen te leveren. Wij onderschrijven mede de reactie die u van de ANVR heeft ontvangen.

HET BELANG VAN KWALITATIEVE EN DIVERSE CONNECTIVITEIT

TUI ondersteunt de stelling dat Nederland goed verbonden moet zijn met de rest van de wereld. Om dit te bereiken is het noodzakelijk een zo divers mogelijk netwerk aan te bieden. De ontwikkeling en het succes van de luchthaven Schiphol van de afgelopen jaren wordt gekenmerkt door diversiteit, waarvan alle businessmodellen hebben geprofiteerd.

Toch neemt het kabinet met deze luchtvaartnota wederom een eenzijdige afslag. Transferpassagiers worden belangrijker ingeschat dan OD-passagiers en de hub-functie van Schiphol krijgt voorrang op de point-to-point-verbindingen. Dit ondanks het feit dat uit de cijfers blijkt dat het aandeel OD-passagiers, 63,4%, veel meer is dan het aantal transferpassagiers, 36,6% (pag. 28 ontwerp). Daarbij komt dat deze 63,4% alles betaald op en rond de luchthaven. Zij dragen bij aan de infrastructuur, betalen belastingen (straks ook de tickettax), spenderen in de horeca, parkeertarieven en treinkaartjes. Opvallend genoeg focust de overheid zich in dit ontwerp op slechts minder dan 25% van de passagiers op Schiphol, de zakenreiziger.

Het uitgangspunt is dat zakenreizigers voorrang krijgen boven leisure reizigers, en dat deze zakelijke reizigers vooral gebruik maken van transfervluchten in een hub-and-spoke model. Het hub-model heeft Nederland in het verleden veel gebracht en een basis gecreëerd voor een aantrekkelijke luchthaven en connectiviteit met de rest van de wereld. Recente studies (zie onder andere SEO Economische Onderzoek: Het belang van Leisure vervoer op Schiphol¹) wijzen echter uit dat het overgrote deel van de passagiers op Schiphol reist met een leisure-motief en dat Schiphol ook het meeste verdient aan deze passagiers. Op pag.36 van het ontwerp staat dan ook dat, maar liefst 78% van de reizigers op de laatst gemaakte vlucht vakantie had als hoofddoel (en 13% bezocht vrienden of familie) (KiM, 2018a). Datzelfde geldt voor passagiers op transfervluchten, want ook daar reist meer dan 60% met een leisure-doeleinde. Niet voor niets hebben alle maatschappijen (netwerkmaatschappijen alsook point-to-point maatschappijen) de afgelopen jaren geïnvesteerd in de bestemmingen die aantrekkelijk zijn als leisure-bestemming. En nu ook post-Corona zijn dit de eerste bestemmingen waarop gevolgen worden gezien en waarop herstel zichtbaar is.

TUI vindt het teleurstellend dat het kabinet in de luchtvaartnota dezelfde bevoordeling maakt voor transfervluchten in een hub-model. Dat getuigt van "oud" denken en toont niet de ambitie voor een innovatieve toekomstvisie. De luchtvaartmarkt is namelijk constant in beweging. Zoals reeds gesteld, evolueren businessmodellen en groeien ze meer en meer naar elkaar toe. Eén daarvan van overheidswege bevoordelen is niet meer passend, verstoort het level playing field en sluit reizigers uit. De grootste verliezer zal de Nederlandse reiziger zijn, die een ondergeschikt netwerk voorgeschoteld zal krijgen met minder aantrekkelijke voorwaarden.

Het kabinet moet juist nu de stap maken van selectiviteit naar diversiteit. Een divers bestemmingenportfolio draagt bij aan de economische welvaart van Nederland. Een point-to-point en een hub-and-spoke-netwerk versterken elkaar weldegelijk. Ze kunnen en moeten

¹ SEO Economische Onderzoek: Het belang van Leisure vervoer op Schiphol:
http://www.seo.nl/uploads/media/2019-16_Het_belang_van_leisurevervoer_op_Schiphol.pdf

naast elkaar een plaats krijgen op Nederlands grootste luchthaven. Dit moet wat TUI betreft een stap concreter worden en wij betreuren het dat het kabinet dit niet verder heeft uitgewerkt.

Iedere burger en elk type passagier heeft het recht om vanaf elke Nederlandse luchthaven te vliegen. De van oudsher zakelijke carriers zetten op dit moment volop in op groei op leisure-bestemmingen. Zo worden zij bijvoorbeeld steeds actiever op de touroperator markt en starten ze eigen reisbureaus. Leisure-bedrijven zetten al geruime tijd in op ticket-only verkoop naast de pakketreizen. Transferpassagiers bevoordelen vormt oneerlijke barrières, hetgeen niet de bedoeling kan zijn in een uniforme en vrije Europese luchtvaartmarkt die naar behoren functioneert.

Bij het uitstippelen van het beleid moeten ook de regionale luchthavens en hun positie worden geïntegreerd als volwaardige/gelijkwaardige schakels in de Nederlandse luchtvaart. Nederland is op luchtvaartgebied één van de meest verzadigde regio's, wat ons dwingt om slim om te gaan met de schaarse capaciteit. Beperkte groei op Schiphol (met bevoordeling van transferverkeer) in combinatie met het uitblijven van groei op de regionale luchthavens speelt enkel in het voordeel van één partij.

VOLOP INZETTEN OP VERDUURZAMEN VAN DE LUCHTVAART, ZONDER KRIMP KIES VOOR BELONEN EN VOOR EERLIJKE SLOTVERDELING

Samen met de regering is TUI overtuigd van de ambitie die nodig is om de luchtvaartsector te verduurzamen. Wij hebben dan ook meegewerkt aan de samenstelling van het ontwerpakkoord duurzame luchtvaart en ook mede ondertekend. Vanuit dezelfde overtuiging hebben de leden van de ANVR de laatste jaren volop ingezet op vlootvernieuwing. TUI en Corendon hebben reeds de Boeing 737 Max besteld en al eerder geïnvesteerd in de Boeing 787-8 "Dreamliner" die 60 % stiller en 20 % schoner is dan diens voorganger (Boeing 767-300). TUI investeert in de breedte in duurzaamheid door hotels en cruises zo schoon mogelijk te laten functioneren. Dit toont meteen de meerwaarde aan van een geïntegreerde reisorganisatie met airline. Wij kunnen onze reizigers op ieder onderdeel van hun reis een duurzaam alternatief bieden. En nemen onze verantwoordelijkheid hierin.

Wij doen deze aanpassingen vrijwillig en uit eigen overtuiging. Dat vinden wij nodig. Echter, om te kunnen blijven investeren in innovatie en duurzaamheid en om tegelijk tegemoet te komen aan de ambities van het kabinet op het gebied van klimaat is perspectief op gematigde groei cruciaal. Zonder dit vooruitzicht kunnen wij onmogelijk doorzetten, laat staan de financiering ervan onderzoeken. Het spreekt voor zich dat deze beperkte groei ook ten deel moet komen aan luchtvaartmaatschappijen die een ander model opereren dan de grootste gebruiker van Schiphol.

Het is begrijpelijk dat overlast van vliegtuigen moet worden aangepakt. Méér restricties zijn echter niet de oplossing, zeker niet op luchthavens die reeds volledig vol zitten en waar groei noodzakelijk, maar onmogelijk blijkt. Vaak vergeten wij dat we naar bestemmingen vliegen die ook te maken hebben met hun eigen capaciteitsvraagstukken. Het zomaar verschuiven van de operatie kan dan bijna niet.

Als de overheid er nu voor kiest het aantal bewegingen op Schiphol gelijk te houden, zodat organisaties de komende periode kunnen werken aan herstel, dan moet dit ook gelden voor het aantal vastgestelde nachtbewegingen, er kan niet selectief geshopt worden in de voorwaarden.

TUI neemt afstand van elk nationaal beleidskader dat slotallocatie alleen ten gunste laat komen van netwerk maatschappijen. Dit past niet bij de huidige tijdsgeschiedenis waarbij diversiteit en duurzaamheid de belangrijkste criteria moeten zijn bij het alloceren van schaarse en kostbare slots. In het ontwerp-luchtvaartnota wordt een nieuw kader voorgesteld voor netwerkqualiteit en slots, dit wordt compleet losgezien van duurzaamheid. Dat vinden wij onbegrijpelijk. Je kunt niet enerzijds hoge ambities op het gebied van duurzaamheid maken, terwijl dat aan de andere kant volledig over het hoofd wordt gezien (pag. 39 ontwerp). In het voorliggende ontwerp krijgt een 7e frequentie naar Barcelona met een oud type toestel voorrang krijgt boven een nieuwe vakantiebestemming in Europa met het duurzaamste vliegtuig, dat is niet meer van deze tijd.

De overheid heeft veel ambities op het gebied van duurzaamheid maar laat de financiering daarvan in het midden. Onder de noemer "de gebruiker betaalt" blijkt de overheid ervan uit te gaan dat luchtvaartmaatschappijen oneindig veel kunnen doorbelasten aan de klant. Dat is echter niet het geval. Er zit een grens aan wat wij aan de hardwerkende Nederlander kunnen doorbelasten. Dat betekent dat er minder vraag komt en gestuurd wordt op krimp bij de verkeerde doelgroep. Als gevolg kan de transferpassagier, vaak geen landsgenoot, nog steeds via Schiphol naar zijn eindbestemming, maar de Nederlander moet elders zichzelf behelpen. De transferpassagier stap in de praktijk 2x over en zorgt, anders dan de in Nederland opstappende passagiers voor 2x milieubelasting. Toch wordt de ticket tax eenzijdig neergelegd bij de in Nederland opstappende leisurereizigers. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat Nederlanders worden achteruit gesteld tegenover burgers uit andere landen die Schiphol enkel als tussenstop hebben, en weinig bijdragen aan de Nederlandse welvaart en economie? Het kan niet zo zijn dat het kabinet enerzijds kost wat kost het netwerk willen beschermen, maar dat de gebruiker van dat netwerk, de transferpassagier, uitgezonderd wordt van het betalen van de tickettax (pag. 63 ontwerp).

DE TREIN ONDERBENUT ALS ALTERNATIEF; VERDERE INVESTERINGEN IN CAPACITEIT NOODZAKELIJK

TUI gelooft in het potentieel van de trein als alternatief voor vluchten op korte afstanden. Zo'n 35.000 jaarlijkse slots worden gebruikt voor bestemmingen onder de 750km van Schiphol. Dat is ongeveer de volledige capaciteit van Lelystad Airport in de eerste jaren van de opening van de nieuwe luchthaven. Veel bestemmingen hebben reeds een goede verbinding met de (hogesnelheids)trein. Denk maar aan Brussel, Parijs of Londen. Toch blijft Londen de drukst bevlogen bestemming vanaf Schiphol, veelal met een zakelijk motief, en zijn er nog steeds meerdere vluchten per dag naar Brussel, veelal ter gebruik van overstap. In het huidige beleid verkiest men vluchten naar Brussel met een vluchttijd van 35 minuten voor een afstand van minder dan 160km boven zeer populaire vluchten naar vakantiebestemmingen die enkel met het vliegtuig bereikbaar zijn op zo'n 2.000 km, zoals Ibiza.

Het spoor kent echter nog fiks tekortkomingen. Zo is de infrastructuur van hogesnelheidstreinen ontoereikend om meer treinen te laten rijden op bestaande lijnen. Enkele grote steden die relatief dichtbij liggen zijn slecht verbonden per spoor. Denk aan Berlijn, Kopenhagen of Praag, waar meerdere tussenstops en verschillende soorten treinen noodzakelijk zijn. We stellen vast dat spoorwegmaatschappijen niet voldoende investeren in dubbeldekkertreinen die de capaciteit kunnen verdubbelen. In Frankrijk rijdt dit soort treinen al jaren en is het succes ervan bewezen. TUI ondersteunt de ambitie om op de korte afstanden niet meer te vliegen, maar verdere investeringen blijven noodzakelijk.

FISCALE INKOMSTEN TE BENUTTEN VOOR DE INNOVATIE VAN DE SECTOR

De klimaatambities van de overheid zijn nobel, maar de kosten daarvoor worden enkel en alleen door de sector gedragen en de overheid toont zelf geen initiatief om mee te investeren. Het is bijvoorbeeld onbegrijpelijk dat de opbrengst van de geplande tickettaks integraal naar de schatkist gaat terwijl dat geld zou moeten besteed worden aan de innovatie van de luchtvaartsector. De passagier die opdraait voor de hogere kost van het ticket verwacht dat de opbrengst aangewend wordt om het luchtvaartproces duurzamer te maken. De overheid is zelf verantwoordelijk om het gat in de begroting te vullen, passagiers dienen niet dubbel belastingen te betalen. Daarbij introduceert het kabinet dan een nieuwe belasting onder het mom van een "green deal" wat opnieuw een stapeling van belastingen zal betekenen (pag. 64).

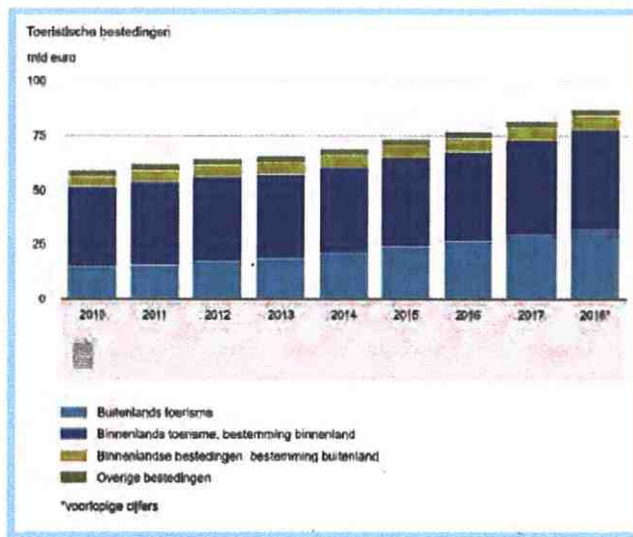
Bovendien gaat de geplande nationale tickettaks tegen internationale aanbevelingen in. De luchtvaartsector is de meest mondiale sector en heeft bij voorkeur dus baat bij mondiale regulering. Indien mondiaal geen oplossing gevonden wordt, moet het probleem op regionaal (Europees) vlak aangepakt worden. Maatregelen om duurzamere luchtvaart te bekomen zijn begrijpelijk, maar we moeten erop toezien dat Nederland zich niet uit de markt prijs, waardoor naburige markten groeien en het positieve effect op het klimaat (de intentie) niet waarneembaar zal zijn. Het initiatief voor een Europese vliegtaks is daarom meer aan de orde dan een nationale taks.

TEN SLOTTE

Mensen willen blijven vliegen en verwachten van hun overheid een realistische en innovatieve blik op de luchtvaartsector. Voor de Nederlander is verduurzaming noodzakelijk en ook vanzelfsprekend geworden. Dat wil echter niet zeggen dat de luchtvaartsector moet beknot worden in de groeimogelijkheden of dat de vrijemarktwerking moet worden aangetast in het voordeel van de historisch belangrijkste speler. Mensen willen een divers netwerk met voldoende frequenties vanaf verschillende luchthavens in Nederland. De vluchten moeten worden uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen die duurzaamheid hoog in het vaandel dragen, die concrete maatregelen nemen en zullen nemen om de negatieve impact van luchtvaart op het klimaat tot een minimum te beperken. TUI heeft die ambitie en wil zich inzetten voor groene, toekomstbestendige reissector en luchtvaart in Nederland en in de wereld. Dat maakt van ons de ideale partner om mee aan tafel te gaan, mee samen te werken in allerhande experimenten en te laten groeien met respect voor mens en natuur. Dat is ons vak, daar zijn we nu al goed in. Maar met voorliggend ontwerp slaat het kabinet de plank mis en vergeet het kabinet één ding, de Nederlander als reiziger en vakantieganger.

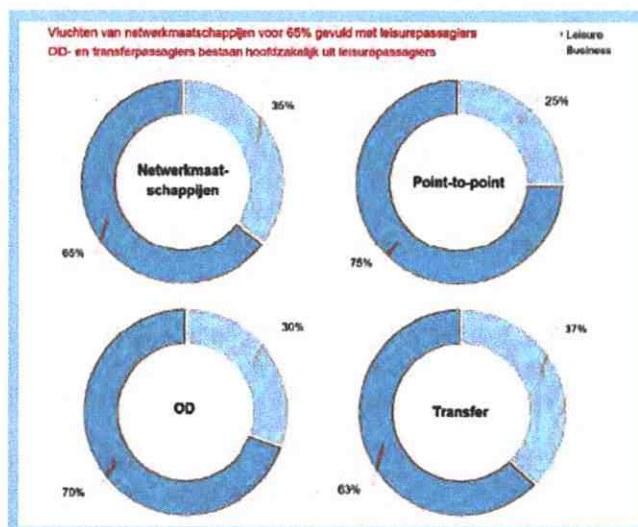
BIJLAGE: DE LUCHTVAARTNOTA EN DE FEITEN OVER REIZEN

Nederlanders hebben meer geld te besteden aan vrije tijd en besteden dat graag aan een vakantie. Het is een misvatting dat reizigers op Schiphol alleen reizen met een zakelijk motief. TUI is dan ook van mening dat we het onderscheid van reismotief moeten loslaten. De totale bestedingen die Nederlandse toeristen en binnen- en buitenlandse toeristen in Nederland voor, tijdens en na hun reis of verblijf deden bedroegen in 2018 in totaal € 87,5 mld. Nederlanders dragen €51,9 mld. van dat bedrag bij voor binnenlandse (€ 45,3mld) en buitenlandse (€ 6,6 mld) reizen. Dat is 5,9 % meer dan het jaar ervoor. Toerisme was in 2018 goed voor 4,4% van het bruto binnenlands producten 6,3% van de werkgelegenheid (zo'n 791.000 banen in 2018). De toegevoegde waarde van de toeristische sector bedroeg € 30,4 mld in 2018. Dat is een stijging van 5%, terwijl de Nederlandse economie met 2,6% groeide.



Twee keer meer leisure dan zaken-reizigers
2/3 van alle passagiers op Schiphol reist met een leisure-motief. Bij netwerkmaatschappijen zijn leisure-reizigers goed voor 65% van de passagiers, bij point-to-point-maatschappijen voor 75%. Leisure-passagiers zijn hierbij reizigers op vakantie of op vrienden/familie bezoek in het buitenland.

Het is een misvatting dat zakenreizigers enkel met netwerkmaatschappijen naar mainport-bestemmingen reizen, of dat point-to-pointmaatschappijen slechts leisure-passagiers vervoeren naar niet-mainport-bestemmingen. Dit onderscheid moet in de luchtvaartnota losgelaten worden. SEO² heeft dit in opdracht van de ANVR onderzocht. Dit rapport is overhandigd aan het ministerie van IenW. Tot onze spijt is dit onderzoek op geen enkele manier onderdeel geweest van de luchtvaartnota.



Vakantie moet beschikbaar zijn voor iedereen. Het is niet alleen ontspanning, maar zorgt ook voor verbinding. Vakantie brengt mensen, culturen, families en vrienden samen. Tegelijkertijd moet dat wel gebeuren met respect voor mens, dier en natuur. Het kunnen ontdekken van andere culturen zorgt ook voor begrip voor deze culturen, dat brengt verbinding. Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Convention on International Civil Aviation, ICAO-verdrag), ook wel Verdrag van Chicago uit 1944 heeft hier niet voor niets de basis voor gelegd. Het Verdrag werd getekend met als doelstelling: "create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world."

² SEO Economische Onderzoek: Het belang van Leisure vervoer op Schiphol:
http://www.seo.nl/uploads/media/2019-16_Het_belang_van_leisurevervoer_op_Schiphol.pdf



Zienswijze Ontwerp - Luchtvaartnota 2020-2050

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Utrecht, juli 2020

Betreft: Zienswijze met betrekking tot ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte minister

Namens 15.988 aantal bezorgde Nederlanders, en de onderstaande organisaties maken wij onze zienswijze kenbaar met betrekking tot de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, gepubliceerd op 15 mei 2020.

Belanghebbenden

Deze zienswijze wordt mede ingediend door duizenden Nederlanders, die getroffen worden door de voorgestelde maatregelen, of het gebrek daaraan, in de ontwerp-Luchtvaartnota. De namen van deze bezorgde Nederlanders kunt u vinden in de bijlage. De organisaties die deze zienswijze indienen, staan voor de belangen van mens, natuur en milieu. Zij dienen niet alleen de belangen van omwonenden van vliegvelden, maar ook de belangen van miljarden mensen en dieren, buiten onze landsgrenzen. De gezamenlijke achterban van deze organisaties representeert meer dan een miljoen Nederlanders die allen op hun eigen manier geraakt worden door deze beleidsplannen.

Zorgen

De ontwerp-Luchtvaartnota is oude wijn in nieuwe zakken. De groei van het vliegverkeer mag immers gewoon doorgaan. Dat baart de bovengenoemde belanghebbenden op verschillende vlakken ernstige zorgen. We zullen deze stuk voor stuk behandelen.

Daarnaast is het belangrijk op te merken dat de concept-Luchtvaartnota niet is aangepast aan de nieuwe situatie die is ontstaan door de coronacrisis. Volgens zijn we voor 2023 zeker niet terug op het oude niveau van 500.000 vluchten, en zijn er ook scenario's dat het langer kan duren. De coronacrisis en de resulterende ingestorte vraag, die mogelijk blijvend lager zal zijn, biedt de kans en de noodzaak om de luchtvaart te herstructureren, en af te stappen van de focus op groei van het aantal vluchten. In plaats daarvan kunnen we serieus inzetten op duurzaamheid en leefbaarheid.

Geen ruimte voor groei

Deze nota heeft groei van de luchtvaart wederom centraal gesteld en de voorwaarden voor de groei als 'nog te onderzoeken' en 'nader te bepalen' bestempeld. De koers van het luchtvaartbeleid is daarmee niet gewijzigd. Er wordt ingezet op het voortzetten van zich al decennia voortslepende inspraaktrajecten parallel aan groeibeleid. Deze nota maakt zelfs groei tot 800.000 vluchten in 2050 mogelijk. Wij zetten grote vraagtekens bij de argumenten van de noodzaak en het economisch belang van de continue groei van het aantal vluchten. Recent onderzoek van ABN AMRO toont aan dat 8 op de 10 Nederlanders verwacht minder te gaan vliegen in de toekomst. Grote bedrijven bezinnen zich op hun vlieggedrag juist door de ervaringen met tijd- en plaatsonafhankelijk werken als gevolg van COVID-19. Het vestigingsklimaat is, zoals ook in de nota wordt beschreven, van veel meer factoren

afhankelijk dan vliegen en kan door een veel kleiner maar kwalitatief beter netwerk prima in stand worden gehouden. Het RLI heeft in 2016 in hun adviesrapport 'Mainports voorbij' al geadviseerd dat het vestigingsklimaat steeds meer bepaald zal worden door andere factoren en sectoren dan luchtvaart.

Nu niet ingrijpen betekent dat de sector de race-to-the-bottom voortzet, de noodzakelijke verduurzaming nog meer vertraagd wordt en het Nederlandse luchtvaartmodel hard geraakt zal worden als zij in de toekomst wel moet voldoen aan Parijs-klimaatdoelen.

Klimaat

Uit de nota wordt eens te meer duidelijk dat de luchtvaartsector een uitzonderingspositie wordt toegekend. Terwijl alle andere sectoren in ons land gebonden zijn aan de klimaatdoelstellingen van Parijs en het Nederlandse klimaatakkoord, mag de luchtvaartsector veel meer uitstoten dan andere sectoren. In 2030 mag de sector nog steeds twee maal zoveel CO₂ uitstoten als in 1990, terwijl andere sectoren hun uitstoot dan gehalveerd moeten hebben. En terwijl in 2050 andere sectoren geen CO₂ meer mogen uitstoten, mag de luchtvaart in dat jaar nog steeds 20% meer CO₂ uitstoten dan in 1990. Zelfs het openen van Lelystad Airport behoort nog tot de opties, waarop de afgelopen jaren terecht veel kritiek is geweest vanuit de samenleving. Wij vinden dit, in tijden van de klimaatcrisis, onverantwoord, ook naar toekomstige generaties.

In de nota lijkt de minister er blind op te vertrouwen dat technologie het probleem gaat oplossen. Zij stelt enorme volumes duurzame kerosine in het vooruitzicht en een razendsnelle ontwikkeling van elektrische vliegtuigen. Hiermee negeert zij de adviezen van deskundigen. Zij komen tot de conclusie dat zonder krimp de in de nota voorgestelde doelen al niet eens gehaald kunnen worden, laat staan Parijs-klimaatdoelen.

De minister vertrouwt sterk op duurzame luchtvaartbrandstoffen en stelt een bijmengverplichting van 14% in het vooruitzicht. De hoogte van deze bijmengverplichting is onrealistisch en ongewenst. Synthetische kerosine kan voorlopig nog niet op een duurzame manier en in grote hoeveelheden geproduceerd worden. De grondstoffen voor de productie van duurzame biokerosine zijn zeer beperkt beschikbaar. Het gevaar is daarom groot dat een hoge bijmengverplichting van duurzame brandstoffen in combinatie met zwakke voorwaarden ertoe leidt dat er straks voedselgewassen in de vliegtuigtank zullen verdwijnen. Biobrandstoffen uit palm, soja, koolzaad en andere landbouwgewassen leiden vaak tot ontbossing, mensenrechtenschendingen, aantasting van de voedselzekerheid en biodiversiteitsverlies.

Technologie zal op korte en lange termijn onvoldoende resultaten opleveren op de schaal waarop deze nodig is om te voldoen aan klimaatafspraken. Bovendien zijn er op de lange termijn nog zeer veel onzekerheden. Technologische oplossingen zijn duur en in grote mate afhankelijk van de inzet van de grote vliegtuigbouwers. Zonder dwingend beleid vanuit alle lidstaten komen zij te laat en te traag van de grond. De Tweede Kamer is hier eerder al over geïnformeerd door wetenschappers. Toch wordt groei in deze nota goed gepraat door de hoge verwachtingen van technologische innovatie.

Wat willen wij?

- Wij pleiten er voor om de klimaatdoelstelling voor de luchtvaart in lijn te brengen met het Akkoord van Parijs, door middel van een jaarlijks dalend CO₂-plafond. In 2030 moet de uitstoot 65% zijn gedaald in vergelijking met 1990, in 2050 moet dit 100% zijn.
- Een gecontroleerde krimp is nodig om dit te behalen, en zou kunnen door te beginnen met korte-afstandsvluchten onder de 1.000 km zo snel mogelijk uit te faseren en fors te investeren in internationaal treinverkeer.
- Vliegen moet een reële prijs krijgen waarbij net als in andere sectoren belasting betaald moet worden. Door de vrijstelling van vliegen van BTW en accijns is de vraag naar vliegen hoger dan sociaal wenselijk. Onderzoek van CE Delft laat zien dat op een gemiddeld ticket 142 euro aan belasting zou moeten worden geheven.
- De inzet en verwachtingen van biobrandstoffen en de bijbehorende bijmengverplichting dient gebaseerd te zijn op een realistische inschatting van de hoeveelheid voor Nederland

beschikbare biobrandstoffen, die bovendien voldoen aan strenge duurzaamheidscriteria, zoals afval en reststromen, die we niet als voedsel kunnen gebruiken.

Geluidsoverlast en gezondheid

In de nota wordt wat betreft geluidsoverlast vooral gesproken over nader onderzoek het ontbreekt aan concrete maatregelen en normen die de geluidsoverlast en de daaruit voortvloeiende gezondheidsschade echt aanpakken. Ook op de lange termijn is een echte afname van geluid niet in de nota gewaarborgd.

De focus op groei in de nota zorgt er voor dat de mogelijke gezondheidswinst door genomen maatregelen niet behouden blijft. Dit staat in schril contrast met een belofte van minder impact op gezondheid en leefomgeving. Ook mag er meer gebouwd worden in gebieden waar nu wegens geluidsoverlast niet gebouwd mag worden waardoor het welzijn van steeds meer mensen aangetast wordt.

De nota gaat er van uit dat vliegtuigen tot 2050 steeds stiller worden. Tot 2050 zou een geluidsreductie van 1% per jaar kunnen worden gerealiseerd. Het is echter niet bewezen dat deze 1% geluidsafname door te trekken is tot 2050. Daarnaast wordt geluid niet ervaren als een 1% procent afname per jaar. Geluid wordt door omwonenden ervaren in pieken. Meer vluchten betekent meer geluidspieken. Bovendien mag de geluidsruijnte die wordt gecreëerd door stillere vliegtuigen worden gevolgen met extra vluchten.

In de nota staat dat onderzoek naar de economische impact van een nachtsluiting nodig is om te bepalen hoeveel vluchten kunnen worden geschrapt. Andere grote Europese luchthavens zijn 's nachts al dicht na protest van omwonenden. In Nederland is de gezondheid van duizenden omwonenden ondergeschikt aan de economie.

Wat willen wij?

Er moet meer gedaan worden om de gezondheid van bewoners te verbeteren en te beschermen dan nu in de luchtvaartnota benoemd wordt. Hiervoor moeten er concrete plannen komen in de nota in plaats van nog meer onderzoeken en beslissingen nog jaren uit stellen, terwijl we de belangrijkste informatie al weten.

- Om geluidshinder echt te laten afnemen is het noodzakelijk een krimpscenario voor Schiphol en de luchtvaart in Nederland uit te werken.
- Hanteer totdat er een uitgebreidere hindernorm is ontwikkeld de WHO richtlijn van 45 dB Lden i.p.v. de huidige gehanteerde 48 dB Lden.
- Het is nodig de berekende norm voor geluidshinder te vervangen door een norm die gebaseerd is op heldere grenswaarden voor gemeten geluid en werkelijke hinderbeleving. Hierbij moet rekening worden gehouden met piekbelasting, maximale frequentie per uur per baan en per etmaal per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Ook moet er gekeken worden of er voldaan wordt aan de norm op postcode niveau.
- Verbied alle nachtvluchten vluchten tussen 23 en 7 uur. Dit gebeurt al op een aantal andere grote Europese luchthavens.
- Stel strengere normen voor geluidhinder tussen 21-23 en 7-8 uur, zodat slaap – juist van jonge kinderen - in deze periode zo veel mogelijk onverstord kan plaatsvinden.
- Stel normen voor hinder door grondgeluid. Trek deze gelijk met de norm voor industrieel grondgeluid.
- Voer stillere stijg- en landingsprocedures in, bijvoorbeeld hoger aanvliegen tijdens landen.
- Maak de Nederlandse luchthavens verantwoordelijk voor de uitvoering van deze maatregelen. Handhaaf deze normen. Beboet de luchthaven bij overschrijding. Dit geld kan via een innovatiefonds worden ingezet voor de verduurzaming van de sector.
- Sluit woningbouw uit in gebieden waar niet aan de nieuw te maken hindernorm voldaan wordt. Een integraal hinderbeperkingsplan moet onderdeel zijn van woningbouwplannen, en moet getest worden door een onafhankelijke partij.
- Ten slotte moeten bewoners, gemeenteraden en de GGD echt betrokken worden om op lokaal niveau tot maatwerk voor een effectief meet- en handhavingssysteem te komen.

Fijnstof en gezondheid

De nota heeft meer oog voor de zorgen van mensen over luchtvervuiling, met name (ultra-)fijnstof en gezondheid dan voor de daadwerkelijke gezondheidsschade. Dit terwijl in onderzoek van onder andere het RIVM is aangetoond dat er gezondheidseffecten zijn voor de direct omwonenden van Schiphol. Zo hebben meer kinderen in de omgeving last van astma. Ook heeft het grondpersoneel van Schiphol zelf al aangegeven dat ultrafijnstof zorgt voor gezondheidsschade. De nota komt niet met een oplossing voor deze groepen, maar wacht eerst het advies van de Gezondheidsraad en nieuwe RIVM rapporten af. Deze onderzoeken zullen volgens de nota van invloed zijn op het toekomstige beleid rondom ultrafijnstof.

Wat willen wij?

- Een norm voor ultrafijnstof (voor werknemers en omwonenden). Zolang deze er nog niet is moet de uitstoot van ultrafijnstof afnemen. Dit is ook in lijn met het RLI advies.
- Een halvering van de uitstoot in 2030 van (ultra-)fijnstof.

Stikstof en de natuur

Nederland zit midden in een stikstofcrisis. Ook de natuurgebieden rond Schiphol staan ernstig onder druk. Onlangs toonde de commissie aan dat de luchtvaart voor een groter deel van de Nederlandse uitstoot verantwoordelijk is dan voorheen gedacht. Veel luchthavens, waaronder Schiphol, beschikken niet over de benodigde natuurvergunning. Toch hoeft de luchtvaart volgens de nota minimaal bij te dragen aan het oplossen van de crisis. Maar als het aantal vluchten mag groeien zal ook de stikstofuitstoot groeien en zal de natuur nog verder onder druk komen te staan.

Wat willen wij?

- Zolang de kritische depositiewaarde van de betrokken natuurgebieden nog niet behaald zijn mag ook de luchtvaart niet groeien.
- De luchtvaart moet, net als alle sectoren, bijdragen aan het verlichten van de druk op Nederlandse natuurgebieden. Daarom moet de stikstofuitstoot in 2030 gehalveerd worden.
- Rapporteer de stikstofuitstoot boven de 3000 voet en neem deze mee in de besluitvorming. Wacht hiervoor niet op de EU.
- Alle vliegvelden moeten over een natuurvergunning beschikken. Daar waar die ontbreken, moet er door het ministerie gehandhaafd worden.

Tot slot

Wij verzoeken u de definitieve Luchtvaartnota zo te formuleren dat de emissies van onder meer broeikasgassen, ultrafijnstof, geluid, stikstof en andere negatieve effecten van de luchtvaart in Nederland binnen de grenzen blijven van wat verantwoord is voor het klimaat, mens en natuur. Dat is geen radicaal scenario zoals dat nu in het onderliggende Plan-MER wordt beschreven maar gewoon maatschappelijk verantwoord beleid zoals dat ook voor andere sectoren geldt of zou moeten gelden.

Hoogachtend,

15.988 aantal Nederlanders

Natuur & Milieu, Natuur en Milieufederatie Noord-Holland, Greenpeace, Milieudefensie, Schipholwatch, Jonge Klimaat Beweging, Waddenvereniging, Vogelbescherming, Natuurmonumenten, de Natuur en Milieufederaties en de Grootouders voor het klimaat



Na het opstellen van de hoofdtekst van deze zienswijze hebben de andere elf provinciale Natuur en Milieufederaties, Natuurmonumenten, de Vogelbescherming en de Waddenvereniging zich ook achter deze zienswijze geschaard. Hun aanvullende punten aan deze zienswijze is opgenomen in het addendum op de volgende pagina's.

Natuurmonumenten – Stikstofdepositie op natuur in de Luchtvaartnota

Daar waar het gaat om natuurbescherming en het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart is er nog een hoop te winnen. Zo is het onbegrijpelijk dat veel luchthavens, waaronder Schiphol, nooit eerder een Natuurbeschermingswetvergunning hebben moeten aanvragen.

- Conform wettelijke verplichtingen moeten alle vliegvelden moeten over een natuurvergunning beschikken. Daar waar die ontbreken, moet er door het ministerie gehandhaafd worden.

Juist in het kader van natuurbescherming zijn de heldere afspraken, duidelijke kaders en stikte handhaving waar op blz. 8 van de Ontwerpnota wordt gesproken, broodnodig. Helaas biedt de tekst onder het kopje 'Natuurbescherming' hiervoor niet meer de nodige verheldering. Natuur en natuurherstel moeten volgens het kabinet worden afgewogen bij toekomstige besluiten over de luchtvaart. Maar op welke wijze, met welke informatie, door wie die afweging dan gemaakt moet worden en hoe er wordt omgegaan met botsende belangen, blijft volledig onduidelijk.

- Maak duidelijk wat de afweging van verschillende belangen concreet inhoudt en wie wanneer, op basis van wat besluit neemt.

De luchtvaart heeft aantoonbaar negatieve effecten op de beschermde natuur in Nederland. Ten aanzien van stikstof heeft ook het Adviescollege Stikstofproblematiek in het eindadvies¹ geconcludeerd dat het advies over de luchtvaartsector² nog steeds staat. Daarbij wordt opgemerkt dat de uitgangpunten die nu gesteld worden voor NOx-emissies ook gelden voor de luchtvaart. Dat betekent een generieke emissiereductie en beoordeling als piekbelaster voor nabijgelegen natuurgebieden (blz. 63. Niet alles kan overal).

- Volg de adviezen van het Adviescollege op en kom met een duidelijk plan met effectieve maatregelen (die juridisch geborgd zijn) om de stikstofuitstoot van de luchtvaartsector in 2030 te halveren.

Uit de PlanMer blijkt dat voor het bepalen van de effecten van het luchtvaartbeleid op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000 gebieden, gekeken moet worden naar het aantal vliegtuigbewegingen, de verdeling ervan over het luchtruim en het tijdstip waarop gevlogen wordt.³ Onduidelijk is hoe dit straks een rol krijgt in verdere besluitvorming. In het verleden is bij het vaststellen van vliegroutes en het toestaan van groei onvoldoende rekening gehouden met natuur- en milieueffecten. Wij maken ons dan ook grote zorgen over het toenemende aantal vliegbewegingen over Natura 2000 gebieden, waaronder: Nieuwkoopse plassen, de Wieden, het Fochteloërveen, het Holtingerveld, het Dwingelderveld, de Kampina, de Loonse en Drunense duinen, Zuid-Kennemerland en het Wormer- en Jisperveld. Deze gebieden ondervinden ernstige negatieve gevolgen als gevolg van (onder meer) de luchtvaart in Nederland. Extra zorgelijk is een recent besluit van Luchtverkeersleiding Nederland om het intensieve opstijgend verkeer vanaf de Kaagbaan te verleggen naar de Nieuwkoopse Plassen.

Van groot belang is dat bij de verdere uitwerking in beleid en verdere vervolgbesluiten recht wordt gedaan aan bestaande wet- en regelgeving, inclusief de verplichtingen die voortvloeien uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Dat betekent, zoals ook in de passende beoordeling staat, dat de geluidbelasting en stikstofdepositie op de gebieden moet dalen door aantoonbaar effectieve maatregelen⁴. Het lijkt vanzelfsprekend dat de luchtruimherziening zodanig moet zijn dat deze voldoet aan bestaande wet- en regelgeving. Dit is de afgelopen tijd echter toch niet zo vanzelfsprekend gebleken.

¹ Adviescollege Stikstofproblematiek. Niet alles kan overal (3 juni 2020)

² Adviescollege Stikstofproblematiek, Advies Luchtvaartsector (15 januari 2020)

³ Blz. 16, PlanMER LVN: Samenvatting (8 april 2020)

⁴ Blz. 30, PlanMer Luchtvaartnota: passende beoordeling

- Bij besluiten over vliegtuigbewegingen moeten de beschermde natuurgebieden waarvoor we een Europese verantwoordelijkheid dragen in acht worden genomen. Verdere geluidsbelasting of stikstofdepositie op deze gebieden moet ten alle tijden voorkomen worden.
- Zolang de kritische depositiewaarde van de betrokken natuurgebieden nog niet behaald zijn mag ook de depositie van de luchtvaart op deze gebieden niet verder toenemen.

De tijd waarin we leven, en de aanzienlijke druk waaronder de schaarse ruimte in ons volle land staat, noopt tot scherpe keuzes waarbij 'niet alles kan'. Het koesteren van de weinige, maar kostbare natuur die we in ons land hebben, is wat ons betreft geen keus – dat moeten we gewoon doen.

Natuur en Milieufederaties – Hoe zien normen en maatregelen voor vliegtuiggeluid eruit?

De nota zet het oude beleid door. Er zijn harde normen en duidelijke maatregelen nodig om de geluidshinder voor omwonenden te verlagen. Deze blijven in de nota 'nader te bepalen'.

Hoe zouden deze normen en maatregelen eruit moeten zien;

1. Hanteer totdat er een uitgebreidere hindernorm is ontwikkeld de WHO-richtlijn van 45 dB Lden i.p.v. de huidige gehanteerde 48 dB Lden.
2. De berekende norm voor geluidshinder wordt vervangen door een norm die gebaseerd is op heldere grenswaarden voor gemeten geluid en werkelijke hinderbeleving. Hierbij moet rekening worden gehouden met piekbelasting, maximale frequentie per uur per baan en per etmaal per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Ook moet er gekeken worden of er voldaan wordt aan de norm op postcode niveau.
3. Stel normen voor hinder door grondgeluid. Trek deze gelijk met de norm voor industrieel grondgeluid.

Deze normen moeten worden gerealiseerd met duidelijke maatregelen. In mei heeft de MNH samen met de ORS-bewonersvertegenwoordigers consultaties gehouden onder raadsleden, statenleden, wethouders en deskundige bewonersorganisaties. Hieruit kwamen de volgende maatregelen naar voren:

1. Verbied alle nachtvluchten vluchten tussen 23 en 7 uur. Een nachtsluiting is al van kracht op een aantal andere grote Europese luchthavens.
2. Zorg voor zo min mogelijk geluidshinder tussen 21-23 en 7-8 uur, zodat slaap – juist van jonge kinderen - in deze periode zo veel mogelijk onverstoorde kan plaatsvinden.
3. In het weekeinde starten van operaties vanaf 9:00
4. Beperking van het aantal vluchten per uur om de overlast frequentie te beheersen en om meer 'omgevingsvriendelijke' vliegoperaties mogelijk te maken
5. Creëren van rustperiodes (langer dan 2 uur) bij de primaire banen.
6. Absolute beperkingen op de inzet van de secundaire banen.
7. Optimaliseren van de startprocedures op hinder waaronder het herinvoeren van NADP1 en het starten vanaf het begin van de baan.
8. Voer stillere landingsprocedures in, bijvoorbeeld hoger aanvliegen en ook overdag landen met CDO.
9. Sluit woningbouw uit in gebieden waar niet aan de nieuw te maken hindernorm voldaan wordt. Een integraal hinderbeperkingsplan moet onderdeel zijn van woningbouwplannen. Ook dit moet gehandhaafd worden door de ILT.
10. De trein een aantrekkelijk alternatief maken.
11. Verder onderzoek en het invoeren van economisch aanvaardbare krimpscenario's.

Vogelbescherming Nederland: effecten luchtvaart op vogels

In de luchtvaartnota 2020-2050, de bijbehorende PlanMER en Passende Beoordeling wordt op geen enkele wijze aandacht gegeven aan de directe of indirecte effecten van de luchtvaart op vogels, anders dan verstoring van vogels door geluid en de enkele vermelding dat vliegtuigen gevaarlijk zijn voor vogels en omgekeerd op p 55 van de ontwerp-luchtvaartnota. In onze zienswijze op de NRD hebben we kenbaar gemaakt dat vogels en hun leefgebieden op veel meer manieren geraakt worden door de luchtvaart dan alleen verstoring door geluid. De nota geeft aan dat veiligheid topprioriteit blijft in de toekomst van de luchtvaart, er wordt een heel hoofdstuk aan gewijd. Maar er wordt met geen woord gerept over vliegveiligheid en het risico op vogelaanvaringen, laat staan over de effecten op vogels en hun leefgebieden van de maatregelen die genomen worden om de kansen op vogelaanvaringen te beperken. Dit betreft gevolgen door sterfte van vogels door aanvaringen met vliegtuigen, het faunabeheer dat uitgevoerd moet worden in het kader van vliegveiligheid en de vogelbeperkingengebieden (verlies aan leefgebied). Dit moet niet alleen getoetst worden voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN), inclusief Natura 2000, maar deze maatregelen hebben ook gevolgen voor natuur en vogels buiten de begrenzing van het NNN. Nederland is immers op grond van de Wet natuurbescherming (en de Vogelrichtlijn) verplicht om de soorten in een gunstige staat van instandhouding te behouden of te herstellen.

Verder valt ons nog het volgende op: op pagina 74 van de nota wordt het volgende gezegd over een luchthaven op zee: *"Daarnaast zijn er randvoorwaarden voor het daadwerkelijk realiseren van een luchthaven op zee zoals:*

- er moet een passende beoordeling worden uitgevoerd"*

Dit lijkt ons geen randvoorwaarde. Randvoorwaarde is dat er in een passende beoordeling op basis van objectieve gegevens wordt aangetoond dat zo'n luchthaven geen significante effecten heeft op de relevante N2000-gebieden of voldoet aan de eisen van de ADC-toets.

De Waddenvereniging: impact militaire vliegbewegingen

In de Luchtvaartnota wordt voor militaire vliegbewegingen verwezen naar het proces van de herindeling van het luchtruim, daar heeft de Waddenvereniging al een zienswijze op ingediend. In deze zienswijze willen wij nog benadrukken dat er een grote verstoring van de natuur plaats vindt door de vele militaire vliegactiviteiten boven Natura 2000 gebieden en dat deze niet allemaal getoetst zijn aan de natuurwetgeving.

De volgende mensen hebben aan Natuur en Milieu toestemming gegeven om hun naam door te geven aan het ministerie

Voornaam

Tussenvoegsel

Achternaam

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Platform Participatie¹, aldaar ingediend

Betreft: Zienswijze ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Eelde, 3 juli 2020

Geachte heer, mevrouw,

Stichting DroneHub Groningen Airport Eelde (hierna ook: DHG) heeft met belangstelling kennisgenomen van de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Wij zijn er vanuit de drone kant van de luchtvaartsector enthousiast over dat de onbemande luchtvaart serieus, goed en bovenal veilig verankerd wordt in de Luchtvaartnota 2020-2025. Vooral het kabinetsvoornemen om onbemande luchtvaartuigen de ruimte te willen geven en vernieuwende technologieën en diensten mogelijk te willen maken zal de luchtvaartsector en de integratie daarin veilig verder kunnen brengen.

DHG maakt graag gebruik van de gelegenheid om haar zienswijze in te dienen. In dit schrijven gaan wij nader op de volgende punten in:

1. DroneHub Groningen Airport Eelde.
2. Zienswijze DHG op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050.

1. DroneHub Groningen Airport Eelde

Stichting DroneHub Groningen Airport Eelde² is het netwerk-, kennis-, en innovatiecentrum voor dronetoepassingen in Noord-Nederland.

Bij DHG zijn hoofdzakelijk de volgende doelgroepen aangesloten:

- Bedrijven (mkb, zzp en grootbedrijf).
- Onderwijsinstellingen.
- Kennisinstellingen.
- Overheden.

DHG heeft met haar partners en door de positionering op de luchthaven Groningen Airport Eelde (GAE) relatief veel kennis van de onbemande en de bemande luchtvaart

¹ <https://platformparticipatie.nl/projectenlijst/luchtvaartnota/ontwerp-luchtvaartnota/>

² <https://dronehub-gae.eu/>

en de samenhang daartussen. DHG heeft in de CTR van EHGG en daarbuiten ervaring opgedaan op bijv. de gebieden BVLOS vliegen (ook binnenring CTR), is zelf betrokken bij de bouw en de aanstaande keuring van een waterstof aangedreven drone en wil graag ontwikkelen op het gebied van autonoom vliegen. Dit is een greep uit de projecten en ambities. DHG faciliteert ontwikkelen, testen, experimenteren, kennisdeling en netwerk.

Afhankelijk van de thema's werkt DHG nauw samen met GAE, LVNL, ILT, NLR e.d. DHG is door middel van trials en projecten en kennissessies ook betrokken bij de vorming van procedures, beoordelingskaders en regels voor de BV Nederland. Ook met het oog op de naderende EASA wet- en regelgeving eind dit jaar. De luchthaven GAE vormt door haar ontheffing om te mogen laten vliegen en experimenteren met drones, tezamen met DHG en onder luchtverkeersleiding, een goede en unieke plek om technologische, innovatieve en experimentele ontwikkelingen veilig verder te brengen. De 3 Noordelijke provincies zijn daarin stakeholders en pleitbezorgers voor DHG.

Op bestuurlijk niveau, zowel provinciaal en lokaal, is er veel draagvlak voor de drone gerelateerde activiteiten op en rondom GAE en in alle 3 de Noordelijke provincies. De 3 Noordelijke provincies zijn een uitgelezen plek om de dronesector in Nederland op het gebied van stedelijk, ruraal en maritiem vliegen, veilig te integreren en verder te brengen. Er is ruimte en alle relevante kenmerken zoals steden, waterwegen, spoorwegen, wegen, (zee)haven(s), luchthaven, vliegvelden, platteland etc. etc. zijn aanwezig.

2. Zienswijze DHG op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

DHG geeft alleen een zienswijze ten aanzien van dit bovenstaande onderwerp. DHG reageert niet op het plan-milieueffectrapport en de passende beoordeling.

Beleidskeuzes in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

DHG is positief over de beleidskeuzes omtrent de veilige integratie van de onbemande luchtvaart en de bemande luchtvaart en om drones prominenter onderdeel uit te laten maken van het luchtruim. Wij onderschrijven de noodzaak en urgentie hiervan en zien ook dat dit een goede, onomkeerbare ontwikkeling is. Tot dusver hebben drones, drone ontwikkelingen en toepassingen op dat gebied te weinig kans en ruimte gekregen om verder te ontwikkelen en bestendig te groeien. Zonder volledig te zijn spreken vooral de volgende punten DHG aan:

- Het kabinet wil onbemande luchtvaartuigen de ruimte geven en vernieuwende technologie en diensten mogelijk maken.
- Innovatie luchtvaart ("innovatie als sleutel tot succes").
- Nieuwe technologieën, ontwikkelingen, innovaties en goed en veilig testen daarvan en de samenhangende veilige stappen, mitiganten en verbetercycli.

- Veilige integratie van drones in de luchtvaart en ontwikkelingen veiligheid luchtvaart ("veiligheid topprioriteit").
- De nieuwe indeling van het luchtruim waarin rekening wordt gehouden met drone bewegingen en drone vervoer.
- Waarborgen (vlieg)veiligheid en beveiligd luchtruim en luchthavens (regels voor drones en onbemande luchtvaart).
- Elektrificeren van de luchtvaart, i.c. ontwikkeling van drones die waterstof aangedreven zijn waarbij de kennis en ontwikkelingen naar verloop van tijd ook toepasbaar kunnen raken voor kleinere en later grotere bemande luchtvaart toestellen.

In alle gevallen staat de veiligheid voorop.

Reactie van DHG op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Wij zien kansen voor de onbemande luchtvaart, drones, integratie, drone gerelateerde toepassingen en het verbreden als het gaat om waterstof toepassingen in de onbemande luchtvaart etc. etc. "Innovatie als sleutel tot succes" is een belangrijke quote van het ministerie, tezamen met het juiste uitgangspunt "veiligheid topprioriteit". Hier haken wij graag op in. Wat met onder andere die uitgangspunten volgens DHG mist of onvoldoende duidelijk in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 staat geven wij hieronder aan.

Het zijn en kunnen hebben van een experimentele zone in de CTR van Eelde is onvoldoende duidelijk. In lijn met de eerdere ministeriële aanwijzing ontbreekt een kader waarbinnen de experimentele zone operaties uitgevoerd kunnen worden teneinde veilige integratie in Nederland mogelijk te maken. Pas dan kan innoveren de sleutel tot succes worden. Het ontbreekt, naast de ministeriële aanwijzing waarin GAE de drone luchthaven van Nederland is, aan een experimenteel kader waarbinnen DHG in de CTR Eelde kan (laten) experimenteren en testen. Een koppeling aan uitzonderingen (die normaal gesproken ontheven dienen te worden) zou een goed uitgangspunt zijn voor veilig innoveren en integreren. DHG mist in het verlengde van de ministeriële aanwijzing een breed, eigentijds kader om maximaal veilig te kunnen innoveren en de herbevestiging van drone luchthaven na Nederland.

Wij zien kansen voor verdere ontwikkeling, onderzoek en testen van waterstof aangedreven drones. Daarbij valt er naar verloop van tijd een cross over te maken naar bemande toestellen. Binnen de luchtvaart ontbreken onder andere keuringskaders en is weinig tot geen kennis als het gaat om serieuze waterstof toepassingen. Het Noorden is dé regio in Nederland die bekend staat om de waterstofkennis, bij kennisinstellingen, bedrijven en verschillende (grote) consortia en projecten. Wat in de nota mist, is een expliciete uitspraak ten aanzien van de ontwikkelingen en het testen van drones aangedreven door waterstof en de wenselijke vertaling naar duurzaamheid.

Waterstof zit in zekere zin ook in de hoek van het verder elektrificeren en verduurzamen van de luchtvaart. De luchthaven in Eelde zou daar een geschikte plek voor zijn, zeker als te elektrificeren toestellen steeds groter worden.

Buiten de gecontroleerde zone van Eelde is er in Noord-Nederland behoefte aan test-, ontwikkel- en experimenteerzones. Deze zones zijn onontbeerlijk voor de noodzakelijke innovatie. DHG is voorstander van drone zones in de 3 Noordelijke provincies. Het thema drone zones komt onvoldoende concreet aan bod en we missen verdere concretisering hiervan.

Met het oog op versnellen van mogelijkheden om goed en veilig te kunnen innoveren en integreren zou DHG (c.s.) graag toe willen werken naar het zijn van NQE zoals bedoeld onder EASA. Dit komt niet aan bod in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Dit is voor DHG, het Noorden en Nederland een van de essentiële punten om de sector en innovaties verder te brengen.

Analoog aan het hetgeen gesteld is in de vorige alinea wil DHG (c.s.) toe gaan werken naar het worden van een USSP, zoals bedoeld onder EASA. Dit komt niet aan bod in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Dit is voor DHG, het Noorden en Nederland een van de essentiële punten om de luchtvaartsector en innovaties verder te brengen. Dit punt raakt de essentiële topprioriteit veiligheid. Groeien van de sector en integratie bemand en onbemand behoudt een zeer remmend karakter als dit niet tijdig en goed wordt opgepakt.

Vanuit de sector horen wij dat partijen nog steeds zeer lang moeten wachten op behandeling van aanvragen, dit belemmert niet alleen groei, innovatie en experimenten, maar belemmert ook ondernemingen en benadeelt het ook bedrijfseconomische aspecten van ondernemingen. Ook horen wij dat er onduidelijkheid is op het gebied van transitie van opleidingskaders van opleiders en is nog onvoldoende bekend op het gebied van transitie naar LUC. Ten aanzien van de laatste twee punten zien wij onvoldoende terug in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2025.

Eelde/het Noorden is een perfecte locatie om UTM systemen te testen, bijv. op de gebieden van zichtbaarheid, betrouwbaarheid, veiligheid, connectiviteit en safe integration met bemande (Flight Management) systemen, dit zowel binnen alsook buiten de CTR. Het Noorden kan een belangrijke rol spelen bij de verdere U-Space ontwikkelingen waarbij het relatief laag risico achterland met zeer diverse rurale, stedelijke en infrastructurele kenmerken zich daar zeer goed voor kan lenen. Wij missen in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 een duidelijke benoeming (reeds aanwezig) van GAE als (inter)nationale, onder luchtverkeersleiding staande luchthaven welke een experimentele status heeft omtrent drones. In het verlengde daarvan wordt ook een eigentijdse, ruime reikwijdte gemist, voor in de CTR EHGG waarbij er ook snel zicht moet komen op de volgende experimentele fase daarna buiten de CTR.

De drone sector en de innovatieve ontwikkelingen daarin hebben een belangrijke plek in de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 gekregen. In generieke zin mist, zonder volledig te zijn, voor DHG het bovenstaande. Met name omdat het in meerder opzichten essentiële punten zijn voor de beleidsambities en om BV Nederland echt verder te helpen en om de onbemande luchtvaartsector en bovenal de hele luchtvaartsector goed en veilig verder te helpen ontwikkelen. Meer specifiek ontbreekt het voor DHG aan: concrete aanwijzing van de plek, richting met betrekking tot invulling (ook met betrekking tot EASA), duidelijke handvatten om dit (lerende) proces samen met het ministerie en de inspectie aan te gaan, de reikwijdte per onderdeel binnen en buiten CTR, ambitieniveau qua experimenten (en veiligheid!) en waar dat kan beleggen bij partijen (onder toezicht).

Ook missen wij overzicht, een roadmap en samenhang tussen voornoemde punten. Een en ander om concreet en beter te komen tot het goed uit kunnen voeren van alle innovatieve, experimentele ambities, waardoor de Nederlandse sector in de volle breedte (tijdig) op een dusdanig (EASA proof) niveau kan komen zodat Nederland tenminste concurrerend kan zijn met andere EU-landen. De ambitie van DHG is dat Nederland voorloper is in Europa. Dit is nu niet het geval. Om dat te kunnen bereiken is het essentieel om alle ontwikkelingen goed en volledig te benutten. Volgens DHG is een samenhang en een bepaalde volgorde daarin ook relevant. DHG en het Noorden zijn qua veelzijdigheid en relatief rustig gebied en door kennis, netwerk (ministerie, inspectie, LVNL, GAE, NLR, EUROCONTROL etc.) en trackrecord goed in staat om een concreet invulling te geven aan alle benodigde ambities voor de luchtvaartsector in Nederland.

Wij zijn graag bereid om verder met het ministerie en de inspectie in gesprek te gaan over de belangrijke, benodigde ontwikkelingen in de onbemande luchtvaartsector a) generiek en b) specifiek voor Noord-Nederland, zoals GAE en de CTR aldaar, (zones) buiten de CTR, autonoom vliegen, waterstof vliegen. DHG stelt met het oog op de belangrijke, uitdagende ontwikkelingen het verder intensiveren van de banden en samenwerking met het ministerie, de inspectie en de luchtverkeersleiding op prijs.

Het is ons een genoegen om een bijdrage te hebben kunnen leveren in de vorm van deze zienswijze. Wij wensen u succes in het verdere proces van de Luchtvaartnota 2020-2050.

Met vriendelijke groet,

Bestuursvoorzitter

Van:
Bestuur Stichting wijkraad Stommeer ZO
Postbus 184
1430 AD Aalsmeer



Aan:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Aalsmeer, 8 juli 2020

**Betreft: Zienswijze van het bestuur stichting wijkoverleg Stommeer
in Aalsmeer op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050**

Excellentie,

Het bestuur Stichting wijkoverleg Stommeer ZO in Aalsmeer heeft met belangstelling kennisgenomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 "Verantwoord vliegen naar 2050". Zoals u van verschillende personen, instanties waaronder die van de gemeente Aalsmeer heeft kunnen vernemen (moties, zienswijzen, persoonlijke gesprekken of andere reacties moet het toch duidelijk zijn dat een verdere groei boven het huidige plafond van 500.00 vliegbewegingen aanzienlijke schade aan de kwaliteit van de leefomgeving voor de bewoners in de wijk Stommeer in Aalsmeer zal opleveren.

Bovendien waarom wacht u niet op de uitkomst van het door u zelf opgedragen (meerjarig) onderzoek van het RIVM naar de mogelijke gevolgen van Ultra Fijnstof? .

U hebt immers samen met uw collega's in het kabinet de verantwoordelijkheid over de gezondheid van uw burgers en dus ook en met name voor de omwonenden van Schiphol.

Natuurlijk is het wijkbestuur zich ervan bewust dat veel mensen woonachtig in onze wijk afhankelijk zijn van de economische voordelen te werken op Schiphol, de KLM, de LVNL en andere gerelateerde bedrijven. Maar dat neem niet weg dat er inmiddels sprake is van een onbalans tussen verdere groei van de luchtvaart in relatie tot minstens net zo belangrijk de gezondheid, veilig kunnen werken, wonen en recreatie.

Wij bieden u hieronder onze aanbevelingen aan:

Namens het Bestuur wijkraad Stommeer ZO
Met vriendelijke groet,



Samen,
zorgen voor een
leefbare wijk.

Wijkoverleg Stommeer

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 baangebruik werkt niet ter bescherming van de secundaire Aalsmeerbaan en moet aangepast worden.

Aalsmeerbaan is de facto primaire baan geworden



Baangebruik in 2019 (realisatie)

Banen	Starts	Landen	Totaal
Polderbaan	61.293	95.759	157.052
Kaagbaan	79.325	39.220	118.545
Primaire banen	140.618	134.979	275.597
Aalsmeerbaan (Z)	62.575	31.158	93.733
Zwanenburgbaan N	19.565	38.891	58.456
Zwanenburgbaan Z	10.427	14.609	25.036
Buitenveldertbaan O	13.292	22.484	35.776
Buitenveldertbaan W	1.993	0	1.993
Oostbaan	26	6.032	6.058
Secundaire banen	107.878	119.174	227.052
Totaal			496.649

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. Direct daarna vliegt men over de wijk Stommeer

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.

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 "**-paradox**"). 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 netwerkkwaliteit 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 terug-groeien naar een niveau van ca. 400.000 vtb's dat volgens onderzoek meer dan voldoende is om de netwerkkwaliteit 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 terecht komen. 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 groeiruimte in dagvluchten, geen verschuiving van nachtvluchten naar de randen van de dag en geen toename van vluchten op de secundaire banen.

- 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_f1a355595ec94950b33doc6288b24b90.pdf
- iv. https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_fc0a153ae18f4934bf1a3e9da1e677ac.pdf

Grondgeluid: laagfrequent geluid als gevolg van grondgebonden activiteiten

In de Nota van Antwoord op zienswijzen op de NRD Luchtvaartnota stelt u onder punt 6.7 Geluid op pagina 28 (eerste en tweede alinea) dat a/ grondgebonden geluid zoals van proefdraaien, platformverkeer en hulpmotoren aan boord van het vliegtuig of op de grond voor stroomvoorziening geen onderdeel is van de berekeningen voor luchtvaartgeluid maar als industrielawaai via een aparte milieuvergunning maximaal is genormeerd. En b/de berekeningen voor luchtvaartgeluid zich richten op de geluidproductie vanaf de start tot en met het moment dat de landingsprocedure is afgerond, dat het geluid dat bij de start veroorzaakt wordt (startrol) onderdeel is van de berekeningen van het luchtvaartgebonden geluid en dat dit geluid in de huidige modellen wordt meegenomen, waarbij in het plan-MER gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare stand van kennis en modellen.

Met dit antwoord wordt voorbij gegaan aan de kern van onze vorige zienswijze(n). Het gaat ons specifiek om het laagfrequente geluid als gevolg van grondgebonden activiteiten, kortweg grondgeluid. Onder grondgebonden activiteiten wordt verstaan: starten, landen, proefdraaien, taxiën – dus zowel industrielawaai als vliegverkeer. De hinder van grondgebonden activiteiten door vliegverkeer zoals vastgesteld in het hinderbelevingsonderzoek van de GGDKennemerland (2016)¹ liet zien dat de percentages en aantallen ernstig slaapgestoorden en gehinderden door grondgebonden activiteiten in Badhoevedorp en andere plaatsen in een ruime cirkel rond luchthaven Schiphol niet onderdoen voor plekken binnen de contouren.

Laagfrequent geluid (LFG) wordt gemeten in dB (C), niet in dB(A) zoals geluid met een hogere frequentie. Wetenschappelijk staat vast dat meting in dB(A) geen recht doet aan laagfrequent geluid onder de 110 Hertz. In publicaties van o.a. het RIVM² wordt LFG dan ook apart besproken en

¹ <https://www.ggdkennerland.nl/-/media/ggdwebsites-2016/documenten/milieu-en-gezondheid/belevingsonderzoek-hinder-en-slaapverstoring-als-gevolg-van-vliegverkeer.ashx?la=nl-nl>

² RIVM-rapport 2016-0014 en het rapport Laagfrequent geluid van Campmans in opdracht van het RIVM

Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp • Postbus 60 • 1170 AB Badhoevedorp

secretaris@dorpsraadbadoevedorp.nl • www.dorpsraadbadoevedorp.nl

www.hallobadhoevedorp.nl



grondgeluid van vliegverkeer vraagt dan ook gericht onderzoek³. LFG heeft andere overdrachtseigenschappen dan geluid van hogere frequentie als gevolg van de grote amplitude (meer dan 10 meter) van de geluidgolf. Door de lange golflengte wordt het geluid weinig gedempt door de omgeving en grondgeluid door vliegverkeer kan daardoor op grote afstand (kilometers) te horen – en te voelen – zijn. Laagfrequent geluid is niet genormeerd.

Met modellen (en berekeningen) die uitgaan van dB(A) zoals die voor luchtvaartgeluid wordt per definitie laagfrequent geluid niet “meegenomen” en wordt geen enkel recht gedaan aan de hinder door grondgeluid van vliegverkeer. Dat geldt derhalve ook voor de Luchtvaartnota.

In het plan Milieu Effect Rapport wordt onder hoofdstuk 5.4.1 op pagina 73 vermeld dat wordt uitgegaan van dB(A) en dat het aantal ernstig gehinderden wordt vastgesteld op basis van de contouren. Ook deze contouren zijn gebaseerd op dB(A), reden waarom binnen de contouren van het LIB twee “gaten” te zien zijn alsof daar, net zoals buiten de contouren, geen hinder zou zijn. Niets is minder waar, in Badhoevedorp is zoals eerder vermeld hinder door grondgeluid dat zich voortzet tot plaatsen buiten Haarlemmermeer. Hoe de hinderbeleving wordt vastgesteld (p 74) blijft in dit document het midden, in de Nota van Antwoord wordt op pagina 27 wél verwezen naar de GGD-gezondheidsmonitor (waarin hinder door grondgebonden activiteiten is opgenomen).

In het document Trends en ontwikkelingen Milieueffectrapport wordt in 2.1 Geluidshinder op pagina 5 en 6 onder de kopjes Technologische ontwikkelingen en Elektrisch vliegen betoogd dat in toekomst een afname te verwachten zou zijn van de hoeveelheid geluid die vliegtuigen per vliegtuigbeweging produceren. De “stillere” motoren zijn groter en de elektrische vliegtuigen zullen worden uitgerust met meerdere motoren. Hierdoor zal het laagfrequente grondgeluid dat zij produceren alleen maar toenemen⁴ en dit geldt ook mocht men er in slagen deze vliegtuigen rechtstandig te doen opstijgen.

³ Onder andere op verschillende lokaties als Badhoevedorp en Hoofddorp Noord door NLR, Peutz, TNO;

⁴ Voor “stillere” motoren is dit voor Badhoevedorp onderzocht door de NLR in 2013, Grondgeluid in Badhoevedorp



Wij verzoeken de Minister dan ook laagfrequent geluid door vliegverkeer expliciet op te nemen in de Luchtvaartnota omdat

- veel bewoners rondom luchthavens worden blootgesteld aan laagfrequent geluid door vliegverkeer (grondgeluid)
- de hinder wordt onderschat omdat de ondervonden hinder van grondgeluid niet onder doet voor "gewone" hinder van vliegverkeer en eveneens gerelateerd is aan aantallen vluchten
- de invloed van technologische ontwikkelingen wordt overschat omdat grondgeluid alleen maar zal toenemen bij "stillere" = grotere motoren en elektrische vliegtuigen
- het ontbreken van normering aanleiding zou moeten zijn tot het nemen van verantwoordelijkheid uit voorzorg
- anders lokale maatregelen die gezondheidswinst kunnen geven onmogelijk worden gemaakt. Lokale maatregelen zijn anders dan gedacht wel degelijk mogelijk (getuige onder andere het effect van de omlegging A9)

Tot slot vragen wij u om er nota van te nemen dat ook gemeente Haarlemmermeer vraagt om aandacht voor grondgeluid. Met het eerdere antwoord uwerzijds is verantwoordelijkheid voor het laagfrequente geluid van vliegverkeer uit de weg gegaan.

Met vriendelijke groet,

Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp

Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp • Postbus 60 • 1170 AB Badhoevedorp

secretaris@dorpsraadbadoevedorp.nl • www.dorpsraadbadoevedorp.nl

www.hallobadhoevedorp.nl



Hoog Soeren, 9 juli 2020

Ministerie van I&W

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

i.a.a.
vaste Kamercommissie I&W
cie.iw@tweedekamer.nl

Geachte mevrouw

Bijgaand zend ik u, namens Stichting Red de Veluwe, de zienswijze op de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 en het milieueffectrapport en de passende beoordeling.

Onze verbetervoorstellen zijn:

1. *De luchtvaartnota te herschrijven waarbij de coronacrisis, de stikstofcrisis, het rapport van de Commissie Remkes en de klimaatcrisis worden betrokken. Vervolgens de luchtvaartnota opnieuw ter inzage leggen.*

De luchtvaartnota besteedt geen aandacht aan de bovengenoemde context waarbinnen het vliegverkeer moet plaatsvinden. Om die reden ontbeert de luchtvaarnota iedere realiteitszin.

2. *De luchtvaartnota te herschrijven waarbij wordt aangegeven hoe de luchtvaart concrete bijdragen gaat leveren om de doelstellingen uit het Schone Lucht Akkoord te behalen.*
3. *Geen opening van Lelystad Airport (LA). Eerst een visie op de luchtvaart opstellen en daarna een herindeling van het luchtruim maken om te bepalen of LA nog nodig is. Te bepalen dat geen sprake mag zijn van (laag) vliegroutes over De Veluwe, waarbij onder laagvliegen wordt verstaan: alle vliegbewegingen onder 18.000 voet.*

Hoog Soeren 60
7346 AD Hoog Soeren

Twitter:
Facebook: [stichtingRedDeVeluwe](https://www.facebook.com/stichtingRedDeVeluwe)

info@stichtingreddeveluwe.nl

www.stichtingreddeveluwe.nl

Vanwege de coronacrisis is er minder vraag naar vervoer per vliegtuig. Het is op dit moment niet duidelijk of de vraag ooit op het oude niveau terugkomt. Tevens beschikt LA niet over een natuurvergunning. Daarnaast kan de herindeling van het luchtruim tot de conclusie leiden dat LA niet nodig is. In dat kader is het onzinnig om in de luchtvaartnota krampachtig vast te houden aan opening van LA eind 2021.

4. *Het doel van LA opnemen in de luchtvaartnota, namelijk het verplaatsen van vakantievluchten van Schiphol naar LA, waarbij de vrijkomende slots op Schiphol worden gebruikt voor intercontinentale vluchten. Derhalve geen autonome groei.*

In de luchtvaartnota wordt geabstraheerd van het oorspronkelijke doel van LA. Dit strookt niet met de voorwaarden die de Tweede Kamer heeft gesteld.

5. *De rechtsbescherming tegen luchthavenbesluiten direct onder te brengen bij de bestuursrechter.*

De Rijksoverheid onderzoekt de mogelijkheid van direct beroep bij de bestuursrechter tegen luchthavenbesluiten (bladzijde 89 en 90 luchtvaartnota). Stichting Red de Veluwe is van mening dat een dergelijk onderzoek niet nodig is omdat zowel de Raad van State als de Europese Commissie zich al zeer kritisch hebben uitgelaten over het bestaande rechtssysteem waarbij de gang naar de bestuursrechter is uitgesloten voor wat betreft de luchthavens Schiphol, Lelystad, Eindhoven en Rotterdam. De mededeling dat de Rijksoverheid onderzoek doet is te onbepaald. Op z'n minst zou moeten worden opgenomen wanneer dit onderzoek moet worden afgerond en wanneer besluitvorming zou moeten plaatsvinden.

6. *Afname van geluidsoverlast en luchtverontreiniging rond Schiphol mag niet leiden tot een toename van geluid en luchtverontreiniging op andere locaties.*

Er moet daadwerkelijk een prikkel worden gegeven voor innovatie en vermindering van overlast en luchtverontreiniging. Dit is niet het geval als groei door Schiphol verdiend kan worden door het verleggen van overlast.

7. *Bladzijde 122 Plan Mer: Het Nationale Landschap De Veluwe opnemen in de tabel als nabij gelegen Nationaal Landschap in de buurt van Lelystad Airport.*

In de tabel wordt De Veluwe 'dood gezwezen' terwijl bij andere luchthavens zoals Rotterdam diverse nationale landschappen worden genoemd die veel verder van de luchthaven zijn verwijderd. Zo ligt Nationaal Landschap De Hoekse Waard bijvoorbeeld op 51,89 km van luchthaven Rotterdam (ACME Planimeter).

8. *Bladzijde 19, tabel 4.1 Passende beoordeling: De Veluwe opnemen in de tabel als nabij gelegen Habitat-en Vogelrichtlijngebied in de buurt van Lelystad Airport.*



In de tabel wordt De Veluwe 'dood gezwezen' terwijl bij andere luchthavens zoals Schiphol diverse Habitat-en Vogelrichtlijnen worden genoemd die op vrijwel dezelfde afstand liggen van Schiphol als De Veluwe ten opzichte van LA.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van Stichting Red de Veluwe

Zienswijze

Aan Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
Van Het Waterschapshuis namens samenwerkende overheden bij surveyvluchten
Betreft Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050
Datum 9 juli 2020

Het Waterschapshuis is de regie- en uitvoeringsorganisatie voor de 21 waterschappen op het gebied van informatie- en communicatietechnologie. Het Waterschapshuis dient deze zienswijze in namens alle samenwerkende overheden die betrokken zijn bij de inwinning van beeldmateriaal. Het Waterschapshuis heeft een rol in de coördinatie van inwinning voor een groot aantal partijen. De wens zoals geformuleerd in de zienswijze is afgestemd met deze partijen.

Positionering maatschappelijke vluchten

Inleiding

Onderliggende zienswijze heeft betrekking op de positionering van maatschappelijke vluchten, niet-zijnde vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken.

- In de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 wordt bij prioritering van conflicterende belangen toegang luchtruim (pagina 79) alleen onderscheid gemaakt naar maatschappelijke vluchten, zijn de vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken. En militaire vluchten (in het kader van de nationale veiligheid of bijstand aan civiele hulpdiensten).
- De omschrijving van maatschappelijke vluchten beperkt zich tot de eerder genoemde categorie en is niet nader omschreven.
- Overige vluchten van maatschappelijk belang, zoals surveyvluchten die een algemeen nationaal maatschappelijk belang dienen, zouden nader gedefinieerd en gepositioneerd moeten worden.
- In deze zienswijze worden context en de huidige knelpunten weergegeven ten aanzien van surveyvluchten voor de inwinning van luchtfoto's die noodzakelijk zijn voor meerdere wettelijke taken en fysieke infrastructurele voorzieningen.
- Een betere positionering van de *surveyvluchten in opdracht van alle samenwerkende overheden* draagt in hoge mate bij tot de voorwaardelijke juistheid, tijdigheid en volledigheid van de luchtfoto's.
- De samenwerkende overheden zijn van mening dat de definitie van maatschappelijke vluchten opgenomen moet worden. En dat bij de prioritering van conflicterende belangen nader onderscheid gemaakt moet worden gemaakt naar vluchten van nationaal maatschappelijk belang die in opdracht van diverse overheden worden uitgevoerd.

Context

Sinds decennia werken tientallen overheden werken nauw samen bij de jaarlijkse inkoop, inwinning, verwerking, controle en distributie van luchtfoto's. Dit betreft hoge- en lage resolutie luchtopnamen. De hoge resolutie luchtopnamen (gemaakt in bladloos seizoen) en lage resolutie luchtopnamen (gemaakt in de zomer) worden gebruikt voor het vervaardigen van stereoscopische foto's en orthofoto-mozaïeken. Daarnaast zijn er surveyvluchten voor laseraltimetrie. Deze leveren een hoogtemodel van Nederland op.

Belang van luchtfoto's

- De relevantie van luchtfoto's voor de Nederlandse samenleving is hoog. Luchtfoto's zijn bronmateriaal voor beeldmateriaal dat wordt toegepast bij wettelijke toepassingen en verschillende overheidstaken. Samen kunnen kijken naar 'hetzelfde plaatje' is daarbij van groot belang voor overheden, die in ketens georganiseerd zijn.
- Dit betreft enerzijds het beheer van de basisregistraties in het geo-domein en de cartografie van Nederland.
- Anderzijds wordt het beeldmateriaal intensief gebruikt bij het beheer van de fysieke infrastructuur, bij crisismanagement en bij handhaving en opsporing.

Gebruikers

- Gebruikers van beeldmateriaal zijn onder meer ministeries en daar aan gerelateerde uitvoeringsorganisaties, maar ook provincies, waterschappen en gemeenten.
- Daarnaast is er een toenemende vraag naar beeldmateriaal vanuit andere (semi)overheden, burgers en bedrijven.

Belang toegang luchtruim

- Het beeldmateriaal dient jaarlijks te worden ingewonnen in de periode januari t/m april en in de periode mei t/m augustus. De tijdigheid, juistheid en volledigheid van de foto's zijn randvoorwaarde voor de kwaliteit en bruikbaarheid van het beeldmateriaal.
- Het inwinnen van het beeldmateriaal kent momenteel meerdere uitdagingen. De toegang tot het luchtruim is één van de belangrijke kritische succesfactoren.

Huidige situatie

- In de huidige Luchtvaartnota vallen alle surveyvluchten onder de *General Aviation* binnen de categorie *Aerial Work*. In de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 is dit nu ondergebracht onder de categorie *kleine commerciële luchtvaart*;
- Binnen het programma Luchtruimherziening wordt een surveyvlucht onderkend als één van de vijftig soorten vluchten.
- Voor aanvragen van surveyvluchten is een aparte procedure beschikbaar, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen projectmatige aanvragen en incidentele aanvragen.
- Afhandeling door LVNL vindt plaats op basis van het first come first serve principe.
- Er wordt in de huidige Luchtvaartnota - en ook in de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 - geen onderscheid gemaakt in de prioritering van surveyvluchten t.o.v. het overige luchtverkeer binnen de categorie klein commerciële luchtvaart.

- De surveyvluchten voor de inwinning van luchtfoto's in opdracht van alle samenwerkende overheden zijn moeilijk te plannen aangezien voldaan moet worden aan specifieke (weers)omstandigheden. En de vluchten dienen ieder jaar binnen een bepaalde periode gevlogen te worden.

Knelpunten

- Indien surveyvluchten voor de samenwerkende overheden niet kunnen worden uitgevoerd op de gewenste momenten door gebrek aan capaciteit luchtruim, ontstaat onvoldoende dekking en kan de noodzakelijke informatie niet worden ingewonnen. Het gebied kan bijvoorbeeld niet (tijdig) bevlogen worden of alleen maar op een afwijkende hoogte. De samenwerkende overheden kunnen dan niet beschikken over kwalitatief hoogwaardig beeldmateriaal. (juistheid, tijdigheid en volledigheid)
- Door het *'first come first serve'* principe bij LVNL worden onnodige extra aanvragen ingediend om eigen vluchten zeker te stellen
- Vraag naar commerciële beeldinformatie neemt toe (o.a. Google en Apple) waardoor inwinning luchtfoto's in opdracht van de overheid nog meer in het gedrang komt.

Gewenste situatie

- Surveyvluchten in opdracht van de samenwerkende overheid - ten behoeve van de inwinning van beeldmateriaal met nationaal maatschappelijk belang - worden met prioriteit afgehandeld ten opzichte van het overige luchtverkeer. Daarmee wordt de toegang tot het luchtruim gewaarborgd voor jaarlijkse inwinning van beeldmateriaal.

Ons voorstel

- De definitie van maatschappelijke vluchten nader te specificeren en in ieder geval uit te breiden met surveyvluchten met een nationaal maatschappelijk belang in opdracht van de samenwerkende overheden. Concrete afbakening dient nader uitgewerkt te worden.
- In de toelichting bij de definitie opnemen; met name surveyvluchten m.b.t. inwinning beeldmateriaal van maatschappelijk belang in opdracht van de (rijks-)overheid.
- Onderscheid te maken in de positionering van surveyvluchten in opdracht van de (rijks)overheid ten opzichte van het overige luchtverkeer.
- Uitgaande van de - in de nota aangegeven - prioritering bij conflicterende belangen dienen surveyvluchten in opdracht van de (rijks)overheid een hogere prioritering te krijgen dan '3 kleine commerciële luchtvaart' en bij voorkeur gepositioneerd te worden na prio 1 en voor prio 2.

De nota hanteert onderstaande prioritering:

1. maatschappelijke vluchten (vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken) en militaire vluchten (in het kader van de nationale veiligheid of bijstand aan civiele hulpdiensten);
2. commercieel handelsverkeer en militaire luchtvaart (in vreedstijd gelijkwaardig);
3. kleine commerciële luchtvaart (met inbegrip van opleiding en training), zoals zakenjets en commerciële onbemande systemen;
4. kleine recreatieve luchtvaart, zoals zweefvliegen;
5. kleine niet-commerciële drones.

Samenwerkende overheden bij inwinning van beeldmateriaal

- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- Ministerie van Defensie
- Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat / Rijkswaterstaat
- Ministerie van Justitie en Veiligheid / Nationale Politie
- De dienst voor het kadaster en de openbare registers (het Kadaster)
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voor de ministeries van LNV en EZK
- Staatsbosbeheer (ministerie van LNV)
- Provincies
- Waterschappen
- Gemeenten
- Instituut voor Fysieke Veiligheid
- Nederlandse Gasunie NV
- Prorail

Klantcontactcentrum
(Burgerzaken):
Julianastraat 6
2411 CV Bodegraven

Gemeentehuis:
Raadhuisplein 1
2411 BD Bodegraven

Postbus 401
2410 AK Bodegraven

T 0172 – 522 522

Platform Participatie
Postbus 30316
2500 GH 'S-GRAVENHAGE

www.bodegraven-reeuwijk.nl
info@bodegraven-reeuwijk.nl

Datum verzonden

Ons kenmerk Z/20/094711 / DOC-20145619

Uw kenmerk

Behandeld door

Bijlage(n) Vul aantal bijlage(n) in of type spatie bij nul

Onderwerp Zienswijze ontwerp Luchtvaartnota

Geachte heer/mevrouw,

Langs deze weg dienen wij onze zienswijze op de Ontwerp – Luchtvaartnota (verder: LVN) in. Vanwege de samenwerking in onze regio dienen wij deze zienswijzen gezamenlijk in namens meerdere gemeenten*. Deze gemeenten maken deel uit de Bestuurlijke Regie Schiphol en onderschrijven de zienswijzen van de BRS. Voorliggende zienswijzen zijn vooral aanvullend op het BRS-document.

In 2019 hebben wij een zienswijze ingediend op de Notitie Reikwijdte en detailniveau. Wij hebben geconstateerd dat de adviezen, opmerkingen die we gemaakt hebben, niet zijn verwerkt in de LVN. Daarom is voorliggende zienswijze deels een herhaling van de eerder ingediende zienswijze.

Samenvattend zijn wij van mening dat de LVN niet concreet genoeg is, met name daar waar het gaat om de afweging c.q. balans tussen groei en leefbaarheid.

Hieronder benoemen wij een aantal onderwerpen die naar onze mening in de definitieve LVN beter belicht moeten worden en voldoende kaders moeten scheppen voor de toekomst van de luchtvaart.

Maximum aantal vluchten

In de luchtvaartnota is geen maximum aantal vluchten vastgelegd. Wel wordt een groei van 1,5% opgenomen. In de LVN zijn geen randvoorwaarden opgenomen waaronder deze 1,5% mag worden gerealiseerd. Wij verzoeken u concrete randvoorwaarden op te nemen waaronder deze groei wel aanvaardbaar zou kunnen zijn.

Vliegbelasting

Transferpassagiers betalen geen vliegbelasting, terwijl ook deze passagiers voor dezelfde geluidhinder zorgen. Daartegenover dragen ze nauwelijks bij aan de economie. Wij verzoeken u om in de LVN een beleidsvoornemen op te nemen zodat de reizigersstroom mee betaalt aan de door hen veroorzaakte hinder.

Prijsbeleid

In de LVN zou meer prijsbeleid moeten worden opgenomen. Door differentiatie in tarieven kan er voor een betere balans worden gezorgd tussen economie en leefbaarheid.

Nachtvluchten

Bekend is dat nachtvluchten leiden tot ernstige gezondheidsproblemen door slaapverstoring. Wij verzoeken u dan ook de nachtvluchten fors te verminderen of in elk geval niet te intensiveren.

Herijking van het normenkader

De BRS heeft al eerder suggesties gedaan voor herijking van het normenkader voor de luchtvaart. Nu wordt vaak gesproken over aantallen 'ernstig gehinderden'. Dit is naar onze mening een te beperkte definitie. Er zou een bredere definiëring moeten komen van hinderbeleving. Die definiëring moet niet alleen op decibellen worden gebaseerd, maar ook op de tijdsduur en het moment dat de hinder plaatsvindt. Uit onderzoeken komt naar voren dat voldoende rustmomenten voor bewoners van groot belang zijn.

Dosis-effectrelatie

De dosis effectrelatie zou opnieuw moeten worden vastgesteld omdat de huidige dateert uit 2002 toen de Polderbaan nog niet in gebruik was. Dit geeft dus totaal geen representatief beeld meer.

Ondergrens vliegtuiglawaaï

In 2018 heeft de WHO aanbevolen een ondergrens van 45 dB Lden te hanteren dan de huidige 48 dB Lden. Dit is in de LVN wel genoemd, maar niet duidelijk is of deze norm nu ook wordt opgenomen.

Metten en rekenen

Verzocht wordt om in de LVN concreter aandacht te besteden aan de verschillen tussen meten en rekenen. Hiervoor is in de afgelopen periode meerdere keren in diverse gremia aandacht gevraagd. Tot op heden is hier nog geen concrete reactie op gekomen.

PlanMER

Voor het opstellen van de Luchtvaartnota is een PlanMER opgesteld. In deze PlanMER worden de gevolgen van het nieuwe luchtvaartbeleid voor de leefomgeving beschreven. We hebben geconstateerd dat er in de PlanMER veel aannames worden gedaan.

In de PlanMER is opgenomen dat als de hinder kleiner wordt, er ruimte is voor groei. Dit wordt vervolgens als volgt ingevuld. Bij vermindering van het geluid van vliegtuigen met 1% is een groei mogelijk van 1%. Vervolgens wordt aangehouden dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. Een dergelijke stelling is voor de omwonenden Schiphol onjuist. Als vliegtuigen 1% stiller worden, worden ze niet minder duidelijk hoorbaar. Bij groei van 1%, ontstaat er dus juist meer hinder voor omwonenden. Dit terwijl men niet eerder wil groeien dan nadat sprake is van hinderreductie.

Verder is er door de Raad voor de veiligheid een advies uitgebracht over veilig vliegen, waarin is opgenomen dat veilig vliegen tot ongeveer 540.000 vliegbewegingen per jaar, zou kunnen. Met hetgeen in het PlanMER is opgenomen, kan de veiligheid dus niet gegarandeerd worden.

Tot slot merken wij op dat met het PlanMER niet wordt voldaan aan het klimaatakkoord van Parijs.

Woningbouwopgave Randstad

Bij het realiseren van groei, in combinatie met de discussie met betrekking cumulatief van geluid, komt de woningbouwopgave voor de Randstad in het gedrang. Met de groei van Schiphol, groeien de geluidscontouren. Geluidscontouren werken beperkend voor woningbouw. Er is nu al sprake van woningtekort in het Groene Hart. Met het vergroten van de geluidscontouren, waarvan sprake is bij groei van Schiphol, maar ook al in de huidige situatie, wordt de woningnood alleen maar groter.

Stikstof

Naar onze mening wordt er in de LVN te weinig aandacht besteed aan het reeds bestaande stikstofprobleem, terwijl dit juist een van de meest beperkende factoren is voor de luchtvaart.

Schiphol draagt bij aan een te hoge stikstofdepositie. Het aantal vliegtuigbewegingen zal om die reden moeten verminderen, overeenkomstig het advies van de commissie Remkes en de rechterlijke uitspraak over het verzoek tot handhaving.

Luchthaven in zee

Onder andere in verband met bovengenoemde knelpunten, achten wij een groei van Schiphol op de huidige locatie, zonder dat daarbij extra hinder voor omwonenden, effecten op natura2000gebieden en stagnatie van de woningbouw, niet uitvoerbaar.

Het cluster Groene Hart heeft al verschillende participatietrajecten doorlopen. Zo hebben wij de campagne "geef stilte een stem" gevoerd. Deze campagne heeft geleid tot de campagne: "een vlucht naar voren". Hieruit is naar voren gekomen dat er een duidelijke behoefte is om de optie "start- en landingsbanen in zee" te onderzoeken.

Met deze optie wordt in één klap een groot aantal knelpunten dat de LVN nu oplevert, weggenomen. Wij verzoeken u dan ook deze optie serieus in overweging te nemen.

Tot slot

Wij zien uit naar een definitieve LVN, waarin de door ons naar voren gebrachte knelpunten zijn verwerkt en waarin de optie van start- en landingsbanen in zee, serieus worde overwogen.

Hoogachtend,

Namens de gemeenten die deel uitmaken van het "cluster Groene Hart", zijnde Nieuwkoop, Alphen aan den Rijn, Woerden, Bodegraven-Reeuwijk, de Ronde Venen en Stichtse Vecht

, wethouder gemeente Bodegraven-Reeuwijk / duo voorzitter
cluster Groene Hart

Heeft u vragen of opmerkingen over onze dienstverlening? Bespreek uw ervaring met
bereikbaar via telefoonnummer of via e-mailadres info@bodegraven-reeuwijk.nl.



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

|
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

|
BEL/BS

Telefoonnummer

|

1 | 7

Verzenddatum

23 JUNI 2020

Kenmerk

1439168/1439176

Uw kenmerk

Betreft: zienswijze BRS op de luchtvaartnota

Excellentie,

Met veel belangstelling hebben de leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) kennis genomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050, Verantwoord vliegen naar 2050. De formele kaderstelling door het Rijk als bevoegd gezag voor Schiphol raakt één op één aan onze rollen, taken en bevoegdheden als decentrale overheden. Vanuit de BRS, het samenwerkingsverband van de vier provincies en 56 gemeenten in de Schipholregio, hebben wij vanuit die gedeelde verantwoordelijkheid een gezamenlijke zienswijze opgesteld.

Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. Wij vinden het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld. Dat vraagt dat verschillende vraagstukken en thema's in onderlinge samenhang worden beschouwd. Dat ontbreekt in deze nota.

We herkennen veel van onze ideeën en eerdere suggesties maar deze zijn in de nota niet uitgewerkt. Ook is niet helder hoe de diverse onderdelen uit de nota zich tot elkaar verhouden. Er lijkt gekozen te worden voor groei zonder dat de randvoorwaarden zijn gedefinieerd. Daarmee lijkt de afweging tussen groei en leefbaarheid uit balans. Zo wordt gesproken over groei onder voorwaarden terwijl veel huidige knelpunten nog niet zijn opgelost. Zelfs de huidige operatie is nog steeds niet juridisch verankerd. Wat wordt dan als referentiepunt voor groei gehanteerd?

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 inzicht in sturingsinstrumenten ontbreekt. Zelfs de grenswaarden waarop het kabinet wil gaan sturen zijn niet helder. Dit gebrek aan concrete uitwerking, samenhang en integraliteit vormt dan ook de kern van onze zorg. Het eerst zien en

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
|
E

dan geloven motto van de BRS is daarmee nog onverminderd van toepassing.

Integrale mobiliteitsbenadering

De minister constateert dat er een grote behoefte is aan vliegen. Dat suggereert een schaarste waarvan het de vraag is in hoeverre dat in Nederland gefaciliteerd kan (en volgens sommige partijen moet) worden. De nota geeft daar geen antwoord op of richting aan. In de nota wordt wel een integrale mobiliteitsbenadering aangekondigd maar deze wordt niet als onderlegger gebruikt voor de keuzes die het kabinet ten aanzien van luchtvaart wil maken. Is de sky letterlijk de limit of zit daar vanuit andere publieke belangen een begrenzing aan? Dat is niet helder.

In de nota is geen alternatief voor luchtvaart uitgewerkt om de behoefte aan internationale verbinding vorm te geven. We noemen in dit kader het doortrekken van de Noord-Zuid lijn van Amsterdam naar Schiphol en Hoofddorp om ruimte te maken voor internationale treinen op Schiphol zodat korte afstandsvluchten kunnen worden vervangen. We vragen het kabinet om dit op te nemen in de Luchtvaartnota.

Wij onderschrijven de inzet op de selectieve ontwikkeling van Schiphol als (multimodale) hub. Maar de luchtvaartnota maakt niet helder wat dat betekent voor de samenhang en functieverdeling tussen de Nederlandse (en in de toekomst wellicht ook andere Europese) luchthavens. Wat is gegeven het eigen profiel en de verdere ontwikkeling van Lelystad, Eindhoven en Rotterdam een passende rolverdeling binnen dat multimodale perspectief en hoe wordt dat perspectief in die context geplaatst?

Wij verwachten van dit kabinet een multimodale mobiliteitsbenadering over de wijze waarop zij de Nederlandse behoefte aan internationale connectiviteit vorm wil geven. Welke modaliteiten worden daarbij gewogen? Welke voor- en nadelen kleven daar aan (gezondheid, impact op de leefomgeving, ruimtegebruik, financiering, etc.)? Welke locatiekeuzes spelen daarbij een rol? Op grond van welke parameters wordt dit uitgewerkt?

Integrale visie op veiligheid

Wij missen in het hoofdstuk over veiligheid de relatie met gezondheid. De huidige pandemie laat zien dat veiligheid veel breder zou moeten worden opgevat. Gezondheid maakt daar wat ons betreft onderdeel van uit, zowel i.r.t. veilig gebruik (gezondheidsvereisten aan passagiers, operationele aanpassingen, vliegverbod op landen) als i.r.t. een veilige en gezonde leefomgeving (welke normen stellen we vanuit gezondheid aan de sector).

Ook openbare veiligheid in relatie tot de bereikbaarheid van de luchthaven ontbreekt (paragraaf 6.2.1) in het hoofdstuk veiligheid terwijl dat randvoorwaardelijk moet zijn. We zagen al een autonome toename van het aantal passagiers bij een plafond van 500.000 vluchten, laat staan wat de druk gaat zijn bij 1,5% groei. En hoe ziet dit er uit in de door het kabinet gewenste 1,5 meter samenleving? Het kabinet geeft nergens aan hoe dat op een veilige manier kan en/of welke aanvullende maatregelen in de infrastructuur daar voor nodig zijn. Wat als er iets gebeurt? Hoe krijg je al die mensen daar weg? Dit

staat nog los van de ambities ten aanzien van substitutie met internationale treinen die nog een aanvullende claim op de bestaande infrastructuur leggen. Wij verwachten een heldere visie op de benodigde investeringen in het onderliggende bereikbaarheidssysteem.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft een advies uitgebracht over veilig vliegen. Daarin stelt de raad dat de randvoorwaarden nog niet op orde zijn om te groeien naar de vaak genoemde 540.000 vliegbewegingen per jaar. Daarboven op wordt in de PlanMER dit aantal in drie varianten fors overschreden. Een uitleg hoe met de veiligheid rekening wordt gehouden ontbreekt in zowel de PlanMER als de nota. Daarmee lijken de drie groei scenario's niet realistisch. Pas in hoofdstuk 8 van de PlanMER 'Leemten in kennis en monitoring en evaluatie' wordt melding gemaakt van dit rapport en dat nader onderzoek nodig is.

Wij verwachten dat zowel de luchtvaart als de luchthaven gehouden worden aan juridisch houdbare vergunningen op grond van de wet natuurbescherming (Europese HR art 6 lid 1, 2 en 3). Specifiek ten aanzien van stikstof gaan wij er van uit dat de luchtvaartsector een eventuele toename van stikstof uitstoot voor eigen rekening neemt. Wij willen dat er zo spoedig mogelijk een Luchthavenverkeersbesluit (LVB) komt om de rechtszekerheid van de omwonenden te borgen. Stikstof lijkt nu het argument om de besluitvorming uit te stellen. We pleiten er daarom voor dat het (LVB1) binnen de reeds bestaande stikstofrechten van Schiphol wordt vastgesteld.

Hinder

Het kabinet hanteert de simplistische benadering dat hinder één op één kan worden opgelost met stillere en schonere vliegtuigen. De ervaring in de afgelopen jaren laat juist zien dat die redenering niet klopt als er tegelijkertijd een toename is van het aantal vluchten. Juist deze toename in intensiteit en het gebrek aan rustmomenten bleek het grote zorgpunt in de omgeving. Hier gaat de nota niet op in.

Ook ten aanzien van de nachtvluchten lijkt de nota te kort door de bocht. Er lijkt alleen gestuurd te worden op het verminderen van het aantal nachtvluchten. Maar als de resterende vluchten worden uitgevoerd met grotere en zwaardere vliegtuigen is het maar zeer de vraag of het doel, meer rust in de nacht, daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Ook is niet helder wat de gevolgen zijn voor de belasting gedurende de dag. Er zijn ook andere opties zoals een nachtsluiting. Waarom wordt dat niet onderzocht?

In de nota wordt groei gekoppeld aan "minder hinder". Maar wat wordt daarmee bedoeld? Gaat iedereen er op vooruit of moet er per saldo minder hinder zijn? Binnen het huidige kader wordt de per saldo benadering gehanteerd. In de praktijk betekent dat verplaatsing van hinder van het ene naar het andere gebied, het zogenaamde waterbed effect. Deze effecten brengt de Minister niet in beeld. Voor de toekomst willen wij af van deze salderingsbenadering, wij willen dat niemand er op achteruit gaat. Sterker nog, er zijn gebieden die al jaren substantieel hindervermindering is toegezegd. Om het vertrouwen te herwinnen moet dat worden opgelost voordat over groei kan worden gesproken.

Het is niet duidelijk welk gebied in beschouwing wordt genomen bij de beoordeling van minder hinder. Wat de BRS betreft moeten de effecten voor een groter gebied in beeld worden gebracht dan de 48Lden

contour. Daarbij gaat het wat de BRS betreft om hinder in brede zin (geluid, gezondheid, uitstoot).

In de PlanMER wordt wel een groeimodel beschreven. In dat model wordt aangenomen dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. Vervolgens wordt een één op één relatie gelegd, 1% geluidsreductie geeft ruimte voor een groei van 1%. Deze stelling is onjuist want de decibellen schaal is logaritmisch. Eén procent reductie is minder dan één dB afname van een overvliegend vliegtuig. Een verschil van 1 dB is niet hoorbaar en zegt ook niets over het piekniveau. De hinder neemt voor de bewoners dus niet per sé af. Als daar een groei van 1% bij komt, neemt de hinder voor de bewoners alleen maar toe. Daarnaast zorgt het overvliegen van meer vliegtuigen voor minder rustmomenten. Bovendien zal door groei nog meer gebruikt worden gemaakt van secundaire banen, omdat de primaire banen op een gegeven moment aan de maximale capaciteit zitten. Het gebied waar veel overheen wordt gevlogen wordt dus ook groter. Hier wordt geen oplossing voor geboden.

Hinder is een veel complexer probleem dan in de nota wordt geschetst. Ook niet-akoestische factoren spelen een rol. Een optimale inrichting van de leefomgeving hoeft bovendien niet altijd aan te sluiten bij andere publieke belangen die we in het gebied willen realiseren. Dat maakt ruimtelijke ordening nou juist zo complex. Een sectorale zwart/wit benadering past daar niet bij. De Omgevingswet probeert daarom een instrumentarium te bieden om op een goede afgewogen manier invulling te geven aan die dynamiek met inachtneming van heldere normen ten aanzien van gezondheid, milieu en klimaat.

Het is positief dat in de Luchtvaartnota onderkend wordt dat nieuwe inzichten en technieken, zoals geluidsadaptief bouwen, bij kunnen dragen aan de verbetering van de leefkwaliteit. Dit vraagt wel om investeringen in onderzoek en innovatie en om experimenteerruimte. Wij vragen de minister hierin maximaal te faciliteren. Voor die gebieden waar ook met innovatieve technieken onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt, moet de kwaliteit van de leefomgeving en de vitaliteit van kernen op andere wijze worden geborgd. Wij vragen de minister om hiervoor voldoende middelen te reserveren in het Omgevingsfonds.

Ruimtelijke ordening

De uitwerking van de leefkwaliteit vindt volgens de nota deels via de Omgevingswet plaats. Maar de sectorale wet- en regelgeving uit de luchtvaart sluit niet aan bij het systeem van de ruimtelijke ordening (ro). Dat is nu juist het grote kritiekpunt vanuit de decentrale overheden. Het kabinet geeft niet aan hoe het beide systemen op elkaar wil laten aansluiten en wat leidend gaat zijn in de afwegingen.

Op dit moment zit er geen onderlinge wederkerigheid in de regelgeving voor de sector en de ro. Wij zijn gehouden aan een standstil uit 2003 terwijl de maatschappij continu verandert. De sector is gehouden aan een kader voor gelijkwaardigheid dat zo ruim is vastgesteld dat ze op grond daarvan kunnen blijven groeien zonder dat daar bescherming voor de omgeving tegenover staat. Gebaseerd op dosis effectrelaties uit 2002, nog van voor de aanleg van de Polderbaan.

Het kabinet stelt dat "De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden voor groei vanuit publieke belangen. De capaciteit in de lucht en op de grond is de uitkomst daarvan." Dat klinkt als een stap in de goede richting. Maar in het kader van de cumulatie van geluid die wij vanuit de aanvullingsregeling omgevingswet moeten gaan toepassen geeft dat een zorgelijk beeld voor de generieke kwalificatie van de leefkwaliteit in de Schipholregio, zie het kaartje in bijlage 1. Wij kunnen dat niet rijmen met het geschetste groeiperspectief voor de sector in deze nota. Of bedoelt het kabinet dat luchtvaart leidend is in de keuzes van de NOVI en daarmee de ro tot ver buiten de 48 Lden op slot staat?

Ook wordt nergens ingegaan op de weging in relatie tot andere belangen uit de NOVI waaronder de verstedelijkingsopgave en de energietransitie. Zo legt de luchtvaart wet- en regelgeving een grote ruimtelijke claim die, naast milieucontouren ook hoogtebeperkingen, radardekking en lichtvervuiling betreft. Dergelijke claims worden nu eenzijdig vanuit de luchtvaart vastgesteld. Ze worden nergens gewogen tegen andere publieke belangen.

Er ligt al jaren een planologische reservering voor de Tweede Kaagbaan. Ook nu schuift de besluitvorming hierover weer door. Deze ruimtelijke reservering gaat ten koste van ontwikkelingen op de grond, zoals het verzorgen van een robuust energiesysteem waar in de Schipholregio veel urgentie voor is. Het nodeloos overeind houden van een ruimtelijke reservering is ruimtelijk suboptimaal.

In de directe omgeving rond de luchthaven zijn er gebieden waar (strengere) ruimtelijke beperkingen vanwege Schiphol gelden en waar geen mitigerende maatregelen meer mogelijk zijn. Aandacht is nodig om verloedering en verpaupering van gebieden die als gevolg van de beperkingen ongebruikt blijven liggen (bv. lege kassen), te voorkomen. Daar waar bijvoorbeeld oorspronkelijke bedrijvigheid is gestaakt en de ruimtelijke beperkingen in de weg staan aan nieuwe toekomstbestendige ontwikkelperspectieven, zijn investeringen nodig om de leefbaarheid te waarborgen. In de nota worden twee instrumenten aangestipt: maatwerk en het omgevingsfonds. Het is echter niet duidelijk of dit voldoende antwoord biedt voor de geschetste problematiek en op welke termijn.

Verduurzaming

De nota beschrijft drie sporen om verduurzaming van de luchtvaart te bereiken: duurzamer vliegen, compenseren CO₂-uitstoot in andere sectoren en alternatieven via substitutie. Het is niet duidelijk wat de bijdrage van de afzonderlijke maatregelen zal zijn. Daarnaast mist een volledige onderbouwing voor elk van deze maatregelen, waarbij het beprijzen van tickets of kerosine ook als meetbaar en afrekenbaar doel gesteld kan worden. De nota geeft wel helder aan wat de doelen voor de luchtvaart moeten zijn in 2030, 2050 en 2070 maar die zijn minder ambitieus dan voor andere sectoren volgens het klimaatakkoord; in 2050 zelfs tien keer meer uitstoot van CO₂. Dit roept de vraag op waarom het beleid in de nota zo afwijkt van het klimaatakkoord. Dat strookt niet bij de insteek om luchtvaart als een gewone sector of vervoersvorm te bezien.

Economie en werkgelegenheid

Wij onderschrijven de keuze om voorrang te geven aan luchtvaart met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie en

werkgelegenheid. Waarbij wij uitdrukkelijk aandacht vragen voor vracht. Een instrumentarium om hierop te sturen ontbreekt nog steeds.

Wij roepen de minister op om de huidige crisis te gebruiken om de transitie naar een duurzame, toekomstbestendige luchtvaart te versnellen. Maak daarom snel werk van het beleidskader voor netwerkkwaliteit en een adequaat sturingsinstrumentarium om de gewenste selectiviteit eindelijk in de praktijk te brengen. Zet vol in op innovatie en kijk daarbij ook naar onderwijs en arbeidsmarkt.

Governance

Ook het hoofdstuk governance lijkt los te staan van de structuren die vanuit andere beleidsvelden al zijn ingericht. Het kabinet blijft vasthouden aan een aparte institutionele ordening in de wet luchtvaart. Binnen het huis van Thorbecke, de Omgevingswet en de Awb zijn de bevoegdheden en participatiemogelijkheden van belanghebbenden wettelijk verankerd. Daar lijkt deze sectorale benadering dwars doorheen te kruisen. Dat gebrek aan samenhang lijkt ook haaks te staan op de wens van het kabinet om de luchtvaartsector en de luchthavens geen status aparte meer te willen geven.

Wij onderschrijven het belang van brede maatschappelijke participatie en consultatie op wetgevingstrajecten, dus ook die rond de luchtvaart. Maar dat 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, elk vanuit zijn eigen rol en bevoegdheden.

Tot slot,

De LVN en de PlanMER stippen veel aan maar laten vrijwel alle vragen onbeantwoord. Illustratief is de voorkeursstrategie (hoofdstuk 4, voorkeursstrategie, pagina 49 in de PlanMER) daarin staan opsommingen van belangrijkste besluiten. Pas als deze besluiten zijn genomen, kan deze voorkeursstrategie worden uitgevoerd. Maar er moet nog wel erg veel worden onderzocht en besloten. De planning daarvoor ontbreekt.

Is dit hoopvol of is dit zorgwekkend? Dat laten we aan de Kamer om te beoordelen. Met deze zienswijze geven wij aan welke knelpunten wij ervaren en de zorg die deze sectorale insteek van de LVN bij ons oproept. De luchtvaartnota kan in zijn huidige vorm niet op regionaal draagvlak rekenen. We vragen u om de huidige crisis aan te grijpen om de komende twee jaar samen met de regio te komen tot een set uitvoeringsafspraken voor de komende tien jaar.

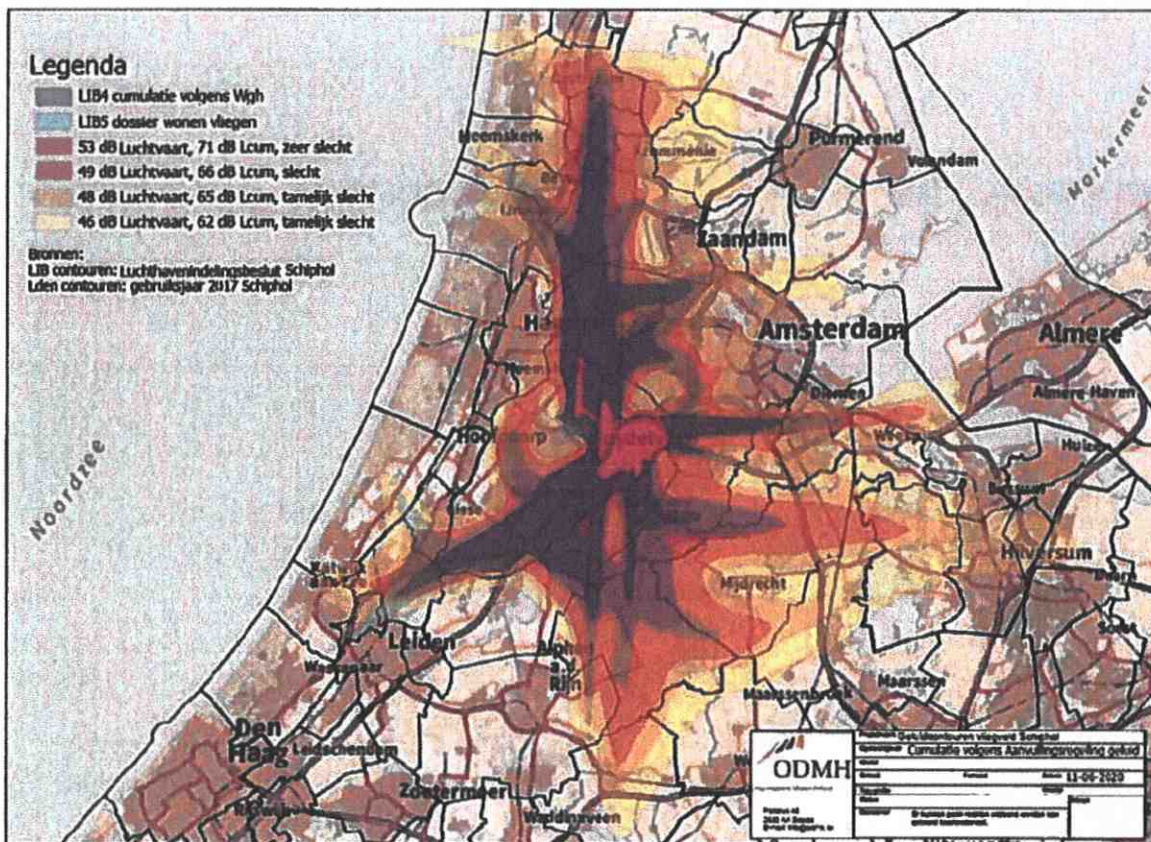
Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

1 bijlage

Bijlage 1

Kaartje van de leefkwaliteit conform de cumulatierregels uit de aanvullingsregeling omgevingsrecht.



Aan:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uithoorn, 9 juli 2020

Betreft: Zienswijze Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Excellentie,

PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking (PUSH)ⁱ heeft met belangstelling kennisgenomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 "Verantwoord vliegen naar 2050". Wij bieden u hierbij onze aanbevelingen aan.

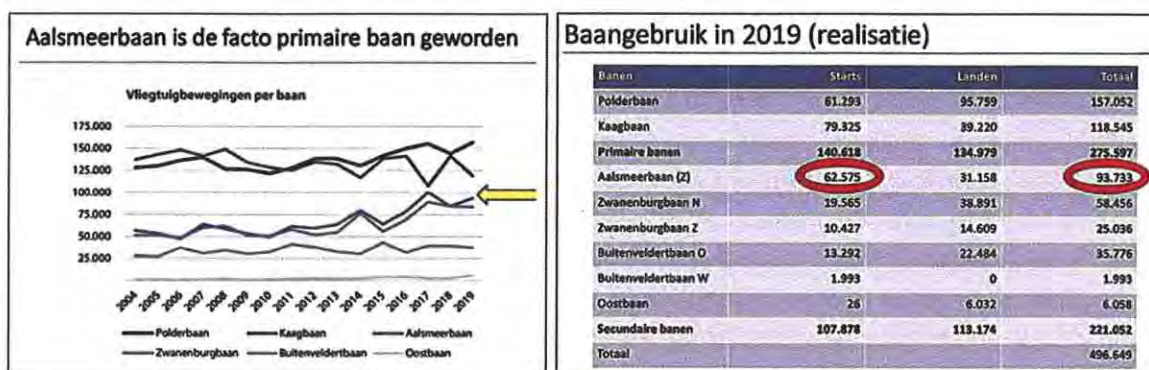
1. Banenstelsel

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 baangebruikⁱⁱ 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 geluidsoverlast 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 2e 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. Hinderbeperking

Tijdens uw bezoek aan Uithoorn/De Kwakel op 19 augustus 2019 zijn er 7 concrete voorstellen voor hinderbeperking (het Manifest 7-7-7)ⁱⁱⁱ aan u aangeboden. Ook hebben wij bij Schiphol (huiskamergesprek met directeur Dick Benschop op 11 februari 2020^{iv v}) onze suggesties aangeleverd. Recent is het KCCA Hinderreductieplan^{vi} bekendgemaakt. 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. "Groeiverdienmodel"

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 " -paradox"). 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. Oude afspraken

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 terug-

groeien naar een niveau van ca. 400.000 vtb's dat volgens onderzoek meer dan voldoende is om de netwerkkwaliteit op peil te houden (na Corona).

5. Afschaffing nachtvluchten

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 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 -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.

Wij wensen u veel wijsheid bij het maken van de fundamentele keuzes in de definitieve LVN en spreken de hoop uit dat onze aanbevelingen ertoe leiden dat die fundamentele keuzes worden gemaakt met inachtneming van de noodzakelijke bescherming van de leefomgeving in het zwaarst getroffen gebied, de Zuidoosthoek.

Met vriendelijke groeten,
Namens PUSH,

Informatie over PUSH:

pushuithoorn@gmail.com

www.pushuithoorn.nl

ⁱ www.pushuithoorn.nl

ⁱⁱ 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%).

ⁱⁱⁱ [https://fc35d1b8-167d-416d-988a-](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_7f56e2d2c7954c8bbf03343c91b9a797.pdf)

[b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_7f56e2d2c7954c8bbf03343c91b9a797.pdf](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_7f56e2d2c7954c8bbf03343c91b9a797.pdf)

^{iv} [https://fc35d1b8-167d-416d-988a-](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_f1a355595ec94950b33d0c6288b24b90.pdf)

[b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_f1a355595ec94950b33d0c6288b24b90.pdf](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_f1a355595ec94950b33d0c6288b24b90.pdf)

^v [https://fc35d1b8-167d-416d-988a-](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_311a880ed7da4a82a95e5d4e1d25829b.pdf)

[b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_311a880ed7da4a82a95e5d4e1d25829b.pdf](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_311a880ed7da4a82a95e5d4e1d25829b.pdf)

^{vi} [https://fc35d1b8-167d-416d-988a-](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_fc75b4cd5aa2409da7e8407fb3481bab.pdf)

[b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_fc75b4cd5aa2409da7e8407fb3481bab.pdf](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_fc75b4cd5aa2409da7e8407fb3481bab.pdf)



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

POSTBUS 20901
2500 EX Den Haag

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

BEL/BS

Telefoonnummer 020 231 1300

117

Betreft: zienswijze BRS op de luchtvaartnota

Verzenddatum

23 JUNI 2020

Kenmerk

1439168/1439176

Uw kenmerk

Excellentie,

Met veel belangstelling hebben de leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) kennis genomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050, Verantwoord vliegen naar 2050. De formele kaderstelling door het Rijk als bevoegd gezag voor Schiphol raakt één op één aan onze rollen, taken en bevoegdheden als decentrale overheden. Vanuit de BRS, het samenwerkingsverband van de vier provincies en 56 gemeenten in de Schipholregio, hebben wij vanuit die gedeelde verantwoordelijkheid een gezamenlijke zienswijze opgesteld.

Schiphol zorgt voor een goede Internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. Wij vinden het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld. Dat vraagt dat verschillende vraagstukken en thema's in onderlinge samenhang worden beschouwd. Dat ontbreekt in deze nota.

We herkennen veel van onze ideeën en eerdere suggesties maar deze zijn in de nota niet uitgewerkt. Ook is niet helder hoe de diverse onderdelen uit de nota zich tot elkaar verhouden. Er lijkt gekozen te worden voor groei zonder dat de randvoorwaarden zijn gedefinieerd. Daarmee lijkt de afweging tussen groei en leefbaarheid uit balans. Zo wordt gesproken over groei onder voorwaarden terwijl veel huidige knelpunten nog niet zijn opgelost. Zelfs de huidige operatie is nog steeds niet juridisch verankerd. Wat wordt dan als referentiepunt voor groei gehanteerd?

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 inzicht in sturingsinstrumenten ontbreekt. Zelfs de grenswaarden waarop het kabinet wil gaan sturen zijn niet helder. Dit gebrek aan concrete uitwerking, samenhang en integraliteit vormt dan ook de kern van onze zorg. Het eerst zien en

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 020 231 1300

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk- 14060800

dan geloven motto van de BRS is daarmee nog onverminderd van toepassing.

Integrale mobiliteitsbenadering

De minister constateert dat er een grote behoefte is aan vliegen. Dat suggereert een schaarste waarvan het de vraag is in hoeverre dat in Nederland gefaciliteerd kan (en volgens sommige partijen moet) worden. De nota geeft daar geen antwoord op of richting aan. In de nota wordt wel een integrale mobiliteitsbenadering aangekondigd maar deze wordt niet als onderlegger gebruikt voor de keuzes die het kabinet ten aanzien van luchtvaart wil maken. Is de sky letterlijk de limit of zit daar vanuit andere publieke belangen een begrenzing aan? Dat is niet helder.

In de nota is geen alternatief voor luchtvaart uitgewerkt om de behoefte aan internationale verbinding vorm te geven. We noemen in dit kader het doortrekken van de Noord-Zuid lijn van Amsterdam naar Schiphol en Hoofddorp om ruimte te maken voor internationale treinen op Schiphol zodat korte afstandsvluchten kunnen worden vervangen. We vragen het kabinet om dit op te nemen in de Luchtvaartnota.

Wij onderschrijven de inzet op de selectieve ontwikkeling van Schiphol als (multimodale) hub. Maar de luchtvaartnota maakt niet helder wat dat betekent voor de samenhang en functieverdeling tussen de Nederlandse (en in de toekomst wellicht ook andere Europese) luchthavens. Wat is gegeven het eigen profiel en de verdere ontwikkeling van Lelystad, Eindhoven en Rotterdam een passende rolverdeling binnen dat multimodale perspectief en hoe wordt dat perspectief in die context geplaatst?

Wij verwachten van dit kabinet een multimodale mobiliteitsbenadering over de wijze waarop zij de Nederlandse behoefte aan internationale connectiviteit vorm wil geven. Welke modaliteiten worden daarbij gewogen? Welke voor- en nadelen kleven daar aan (gezondheid, impact op de leefomgeving, ruimtegebruik, financiering, etc.)? Welke locatiekeuzes spelen daarbij een rol? Op grond van welke parameters wordt dit uitgewerkt?

Integrale visie op veiligheid

Wij missen in het hoofdstuk over veiligheid de relatie met gezondheid. De huidige pandemie laat zien dat veiligheid veel breder zou moeten worden opgevat. Gezondheid maakt daar wat ons betreft onderdeel van uit, zowel i.r.t. veilig gebruik (gezondheidsvereisten aan passagiers, operationele aanpassingen, vliegverbod op landen) als i.r.t. een veilige en gezonde leefomgeving (welke normen stellen we vanuit gezondheid aan de sector).

Ook openbare veiligheid in relatie tot de bereikbaarheid van de luchthaven ontbreekt (paragraaf 6.2.1) in het hoofdstuk veiligheid terwijl dat randvoorwaardelijk moet zijn. We zagen al een autonome toename van het aantal passagiers bij een plafond van 500.000 vluchten, laat staan wat de druk gaat zijn bij 1,5% groei. En hoe ziet dit er uit in de door het kabinet gewenste 1,5 meter samenleving? Het kabinet geeft nergens aan hoe dat op een veilige manier kan en/of welke aanvullende maatregelen in de infrastructuur daar voor nodig zijn. Wat als er iets gebeurt? Hoe krijg je al die mensen daar weg? Dit

staat nog los van de ambities ten aanzien van substitutie met internationale treinen die nog een aanvullende claim op de bestaande infrastructuur leggen. Wij verwachten een heldere visie op de benodigde investeringen in het onderliggende bereikbaarheidssysteem.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft een advies uitgebracht over veilig vliegen. Daarin stelt de raad dat de randvoorwaarden nog niet op orde zijn om te groeien naar de vaak genoemde 540.000 vliegbewegingen per jaar. Daarboven op wordt in de PlanMER dit aantal in drie varianten fors overschreden. Een uitleg hoe met de veiligheid rekening wordt gehouden ontbreekt in zowel de PlanMER als de nota. Daarmee lijken de drie groei scenario's niet realistisch. Pas in hoofdstuk 8 van de PlanMER 'Leemten in kennis en monitoring en evaluatie' wordt melding gemaakt van dit rapport en dat nader onderzoek nodig is.

Wij verwachten dat zowel de luchtvaart als de luchthaven gehouden worden aan juridisch houdbare vergunningen op grond van de wet natuurbescherming (Europese HR art 6 lid 1, 2 en 3). Specifiek ten aanzien van stikstof gaan wij er van uit dat de luchtvaartsector een eventuele toename van stikstof uitstoot voor elgen rekening neemt. Wij willen dat er zo spoedig mogelijk een Luchthavenverkeersbesluit (LVB) komt om de rechtszekerheid van de omwonenden te borgen. Stikstof lijkt nu het argument om de besluitvorming uit te stellen. We pleiten er daarom voor dat het (LVB1) binnen de reeds bestaande stikstofrechten van Schiphol wordt vastgesteld.

Hinder

Het kabinet hanteert de simplistische benadering dat hinder één op één kan worden opgelost met stillere en schonere vliegtuigen. De ervaring in de afgelopen jaren laat juist zien dat die redenering niet klopt als er tegelijkertijd een toename is van het aantal vluchten. Juist deze toename in intensiteit en het gebrek aan rustmomenten bleek het grote zorgpunt in de omgeving. Hier gaat de nota niet op in.

Ook ten aanzien van de nachtvluchten lijkt de nota te kort door de bocht. Er lijkt alleen gestuurd te worden op het verminderen van het aantal nachtvluchten. Maar als de resterende vluchten worden uitgevoerd met grotere en zwaardere vliegtuigen is het maar zeer de vraag of het doel, meer rust in de nacht, daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Ook is niet helder wat de gevolgen zijn voor de belasting gedurende de dag. Er zijn ook andere opties zoals een nachtsluiting. Waarom wordt dat niet onderzocht?

In de nota wordt groei gekoppeld aan "minder hinder". Maar wat wordt daarmee bedoeld? Gaat iedereen er op vooruit of moet er per saldo minder hinder zijn? Binnen het huidige kader wordt de per saldo benadering gehanteerd. In de praktijk betekent dat verplaatsing van hinder van het ene naar het andere gebied, het zogenaamde waterbed effect. Deze effecten brengt de Minister niet in beeld. Voor de toekomst willen wij af van deze salderingsbenadering, wij willen dat niemand er op achteruit gaat. Sterker nog, er zijn gebieden die al jaren substantieel hindervermindering is toegezegd. Om het vertrouwen te herwinnen moet dat worden opgelost voordat over groei kan worden gesproken.

Het is niet duidelijk welk gebied in beschouwing wordt genomen bij de beoordeling van minder hinder. Wat de BRS betreft moeten de effecten voor een groter gebied in beeld worden gebracht dan de 48Lden

contour. Daarbij gaat het wat de BRS betreft om hinder in brede zin (geluid, gezondheid, uitstoot).

In de PlanMER wordt wel een groeimodel beschreven. In dat model wordt aangenomen dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. Vervolgens wordt een één op één relatie gelegd, 1% geluidsreductie geeft ruimte voor een groei van 1%. Deze stelling is onjuist want de decibellen schaal is logaritmisch. Eén procent reductie is minder dan één dB afname van een overvliegend vliegtuig. Een verschil van 1dB is niet hoorbaar en zegt ook niets over het piekniveau. De hinder neemt voor de bewoners dus niet per sé af. Als daar een groei van 1% bij komt, neemt de hinder voor de bewoners alleen maar toe. Daarnaast zorgt het overvliegen van meer vliegtuigen voor minder rustmomenten. Bovendien zal door groei nog meer gebruikt worden gemaakt van secundaire banen, omdat de primaire banen op een gegeven moment aan de maximale capaciteit zitten. Het gebied waar veel overheen wordt gevlogen wordt dus ook groter. Hier wordt geen oplossing voor geboden.

Hinder is een veel complexer probleem dan in de nota wordt geschetst. Ook niet-akoestische factoren spelen een rol. Een optimale inrichting van de leefomgeving hoeft bovendien niet altijd aan te sluiten bij andere publieke belangen die we in het gebied willen realiseren. Dat maakt ruimtelijke ordening nou juist zo complex. Een sectorale zwart/wit benadering past daar niet bij. De Omgevingswet probeert daarom een instrumentarium te bieden om op een goede afgewogen manier invulling te geven aan die dynamiek met inachtneming van heldere normen ten aanzien van gezondheid, milieu en klimaat.

Het is positief dat in de Luchtvaartnota onderkend wordt dat nieuwe inzichten en technieken, zoals geluidsadaptief bouwen, bij kunnen dragen aan de verbetering van de leefkwaliteit. Dit vraagt wel om investeringen in onderzoek en innovatie en om experimenteerruimte. Wij vragen de minister hierin maximaal te faciliteren. Voor die gebieden waar ook met innovatieve technieken onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt, moet de kwaliteit van de leefomgeving en de vitaliteit van kernen op andere wijze worden geborgd. Wij vragen de minister om hiervoor voldoende middelen te reserveren in het Omgevingsfonds.

Ruimtelijke ordening

De uitwerking van de leefkwaliteit vindt volgens de nota deels via de Omgevingswet plaats. Maar de sectorale wet- en regelgeving uit de luchtvaart sluit niet aan bij het systeem van de ruimtelijke ordening (ro). Dat is nu juist het grote kritiekpunt vanuit de decentrale overheden. Het kabinet geeft niet aan hoe het beide systemen op elkaar wil laten aansluiten en wat leidend gaat zijn in de afwegingen.

Op dit moment zit er geen onderlinge wederkerigheid in de regelgeving voor de sector en de ro. Wij zijn gehouden aan een standstil uit 2003 terwijl de maatschappij continu verandert. De sector is gehouden aan een kader voor gelijkwaardigheid dat zo ruim is vastgesteld dat ze op grond daarvan kunnen blijven groeien zonder dat daar bescherming voor de omgeving tegenover staat. Gebaseerd op dosis effectrelaties uit 2002, nog van voor de aanleg van de Polderbaan.

Het kabinet stelt dat "De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden voor groei vanuit publieke belangen. De capaciteit in de lucht en op de grond is de uitkomst daarvan." Dat klinkt als een stap in de goede richting. Maar in het kader van de cumulatie van geluid die wij vanuit de aanvullingsregeling omgevingswet moeten gaan toepassen geeft dat een zorgelijk beeld voor de generieke kwalificatie van de leefkwaliteit in de Schipholregio, zie het kaartje in bijlage 1. Wij kunnen dat niet rijmen met het geschetste groeiperspectief voor de sector in deze nota. Of bedoelt het kabinet dat luchtvaart leidend is in de keuzes van de NOVI en daarmee de ro tot ver buiten de 48 Lden op slot staat?

Ook wordt nergens ingegaan op de weging in relatie tot andere belangen uit de NOVI waaronder de verstedelijkingsopgave en de energietransitie. Zo legt de luchtvaart wet- en regelgeving een grote ruimtelijke claim die, naast milieucontouren ook hoogtebeperkingen, radardekking en lichtvervuiling betreft. Dergelijke claims worden nu eenzijdig vanuit de luchtvaart vastgesteld. Ze worden nergens gewogen tegen andere publieke belangen.

Er ligt al jaren een planologische reservering voor de Tweede Kaagbaan. Ook nu schuift de besluitvorming hierover weer door. Deze ruimtelijke reservering gaat ten koste van ontwikkelingen op de grond, zoals het verzorgen van een robuust energiesysteem waar in de Schipholregio veel urgentie voor is. Het nodeloos overelnd houden van een ruimtelijke reservering is ruimtelijk suboptimaal.

In de directe omgeving rond de luchthaven zijn er gebieden waar (streng) ruimtelijke beperkingen vanwege Schiphol gelden en waar geen mitigerende maatregelen meer mogelijk zijn. Aandacht is nodig om verloedering en verpaupering van gebieden die als gevolg van de beperkingen ongebruikt blijven liggen (bv. lege kassen), te voorkomen. Daar waar bijvoorbeeld oorspronkelijke bedrijvigheid is gestaakt en de ruimtelijke beperkingen in de weg staan aan nieuwe toekomstbestendige ontwikkelperspectieven, zijn investeringen nodig om de leefbaarheid te waarborgen. In de nota worden twee instrumenten aangestipt: maatwerk en het omgevingsfonds. Het is echter niet duidelijk of dit voldoende antwoord biedt voor de geschetste problematiek en op welke termijn.

Verduurzaming

De nota beschrijft drie sporen om verduurzaming van de luchtvaart te bereiken: duurzamer vliegen, compenseren CO₂-uitstoot in andere sectoren en alternatieven via substitutie. Het is niet duidelijk wat de bijdrage van de afzonderlijke maatregelen zal zijn. Daarnaast mist een volledige onderbouwing voor elk van deze maatregelen, waarbij het beprijzen van tickets of kerosine ook als meetbaar en afrekenbaar doel gesteld kan worden. De nota geeft wel helder aan wat de doelen voor de luchtvaart moeten zijn in 2030, 2050 en 2070 maar die zijn minder ambitieus dan voor andere sectoren volgens het klimaatakkoord; in 2050 zelfs tien keer meer uitstoot van CO₂. Dit roept de vraag op waarom het beleid in de nota zo afwijkt van het klimaatakkoord. Dat strookt niet bij de insteek om luchtvaart als een gewone sector of vervoersvorm te bezien.

Economie en werkgelegenheid

Wij onderschrijven de keuze om voorrang te geven aan luchtvaart met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie en

werkgelegenheid. Waarbij wij uitdrukkelijk aandacht vragen voor vracht. Een instrumentarium om hierop te sturen ontbreekt nog steeds.

Wij roepen de minister op om de huidige crisis te gebruiken om de transitie naar een duurzame, toekomstbestendige luchtvaart te versnellen. Maak daarom snel werk van het beleidskader voor netwerkkwaliteit en een adequaat sturingsinstrumentarium om de gewenste selectiviteit eindelijk in de praktijk te brengen. Zet vol in op innovatie en kijk daarbij ook naar onderwijs en arbeidsmarkt.

Governance

Ook het hoofdstuk governance lijkt los te staan van de structuren die vanuit andere beleidsvelden al zijn ingericht. Het kabinet blijft vasthouden aan een aparte institutionele ordening in de wet luchtvaart. Binnen het huis van Thorbecke, de Omgevingswet en de Awb zijn de bevoegdheden en participatiemogelijkheden van belanghebbenden wettelijk verankerd. Daar lijkt deze sectorale benadering dwars doorheen te kruisen. Dat gebrek aan samenhang lijkt ook haaks te staan op de wens van het kabinet om de luchtvaartsector en de luchthavens geen status aparte meer te willen geven.

Wij onderschrijven het belang van brede maatschappelijke participatie en consultatie op wetgevingstrajecten, dus ook die rond de luchtvaart. Maar dat 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, elk vanuit zijn eigen rol en bevoegdheden.

Tot slot,

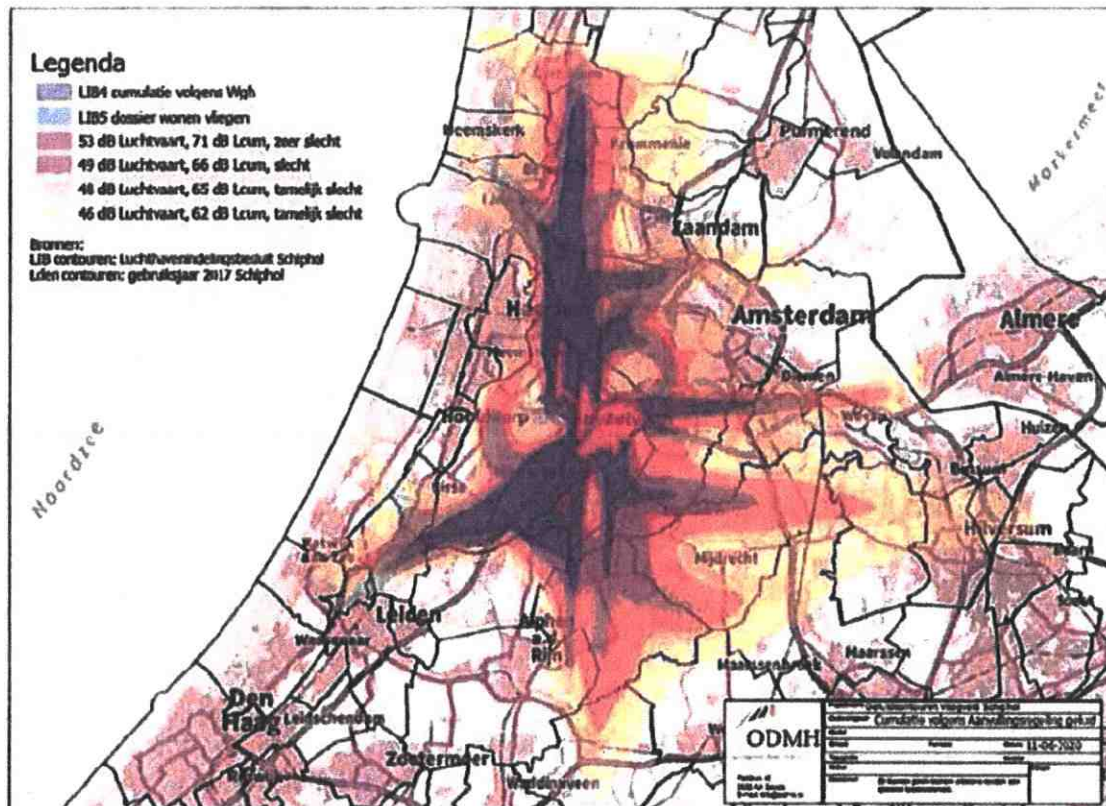
De LVN en de PlanMER stippen veel aan maar laten vrijwel alle vragen onbeantwoord. Illustratief is de voorkeursstrategie (hoofdstuk 4, voorkeursstrategie, pagina 49 in de PlanMER) daarin staan opsommingen van belangrijkste besluiten. Pas als deze besluiten zijn genomen, kan deze voorkeursstrategie worden uitgevoerd. Maar er moet nog wel erg veel worden onderzocht en besloten. De planning daarvoor ontbreekt.

Is dit hoopvol of is dit zorgwekkend? Dat laten we aan de Kamer om te beoordelen. Met deze zienswijze geven wij aan welke knelpunten wij ervaren en de zorg die deze sectorale insteek van de LVN bij ons oproept. De luchtvaartnota kan in zijn huidige vorm niet op regionaal draagvlak rekenen. We vragen u om de huidige crisis aan te grijpen om de komende twee jaar samen met de regio te komen tot een set

~~Hoofdstuk 4 in MER als bijlage van de RDC~~

Bijlage 1

Kaartje van de leefkwaliteit conform de cumulatierregels uit de aanvullingsregeling omgevingsrecht.





Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie,
ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Cluster ONT
Ons kenmerk DOC-00078502
Uw kenmerk
Bijlage(n) 1

Behandeld
Telefoon
Maastricht 7 juli 2020
Verzonden

Onderwerp

Zienswijze over ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte minister

Naar aanleiding van de aangeboden ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 dienen de Provincie Limburg, Maastricht Aachen Airport BV, Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV en de gemeente Beek hierbij een zienswijze in over deze nota, het bijbehorende plan-milieueffectrapport en passende beoordeling.

Namens bovenstaande partijen brengen wij de volgende concrete acties dan wel aanpassingen onder uw aandacht:

1. Eén luchthavensysteem: Samenwerking tussen de luchthavens kan leiden tot synergie en betere benutting van de bestaande capaciteit.
2. Eén holding: In het kader van de verdere verdieping van één luchthavensysteem dient serieus onderzocht te worden of een samenwerking van de luchthavens van nationaal belang in een holding meerwaarde heeft voor alle partijen en dus voor de BV Nederland.
3. Luchthavens van nationaal belang: Wij zien dat Maastricht Aachen Airport als tweede vrachtluchthaven van Nederland niet alleen een regionale betekenis heeft, maar van nationaal belang is. Daartoe behoort onder meer de prominente rol die MAA als tweede vrachtluchthaven van Nederland vervult.
4. Gelijk speelveld: Een gelijk speelveld houdt in dat er niet met twee maten gemeten wordt met betrekking tot financiële bijdragen en milieu- en veiligheidsregels tussen de luchthavens van nationaal belang en Schiphol. Wij pleiten ervoor de regels van Schiphol landelijk te hanteren.



Voorgestelde wijzigingen Luchtvaartnota

1. Eén luchthavensysteem voor de beste benutting van de beschikbare capaciteit

'De regionale luchthavens willen samen met Schiphol intensiever samenwerken en pleiten voor een systeembenadering. Het Rijk is voorstander daarvan en wil hier meer regie op voeren op samenwerking en kennisdeling. Het Rijk zal vanuit haar regierol minimaal twee keer per jaar overleggen over deze samenwerking met de regionale luchthavens, verenigd in de Nederlandse Vereniging van Luchthavens. Met een systeembenadering kunnen de luchthavens de beschikbare capaciteit optimaal benutten. Daarbij moet aandacht zijn voor elkaars kansen en specialismen zoals drones, elektrisch vliegen, vliegscholen, parachutespringen enzovoort.' (Ontwerp-Luchtvaartnota, p. 76).

Het is van belang dat we de beschikbare schaarse capaciteit van de Nederlandse luchthavens zo optimaal mogelijk benutten. Dit kan door één luchtvaartstelsel in Nederland in te voeren. In dat kader pleiten we ervoor dat de Nederlandse luchthavens functioneren als één onderling samenhangend luchthavensysteem, op basis van de nationale én regionale behoefte en met een naadloze aansluiting op andere vervoers-modaliteiten.

Wij roepen u op om in de *Uitvoeringsagenda* een verdere verdieping van één luchthavensysteem op te nemen en daarbij te onderzoeken hoe de schaarse capaciteit in Nederland beter benut kan worden, hoe concurrentie tussen Nederlandse luchthavens voorkomen kan worden en hoe het luchthavensysteem in Nederland optimaal kan functioneren. Daarbij dient de huidige bestaande capaciteit op de Nederlandse luchthavens (waaronder Maastricht Aachen Airport) eerst benut te worden voordat er op uitbreiding en opening van nieuwe luchthavens wordt ingezet.

2. Eén holding

'Het Rijk wil geen luchthavensysteem waarbij twee of meer luchthavens de luchtverbindingen van eenzelfde stad of agglomeratie verzorgen. Gezien de regionale inbedding van luchthavens ligt dat niet voor de hand. Bovendien is hiervoor goedkeuring nodig van de Europese Commissie. Het Rijk vindt het ook niet wenselijk of nodig om regionale luchthavens in één holding samen te brengen.' (Ontwerp-Luchtvaartnota, p. 76).

In de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 wordt het onderbrengen van alle luchthavens van nationaal belang in één holding nadrukkelijk op voorhand uitgesloten. Dit is niet logisch. Eén luchthavensysteem kan juist vanuit het gedeelde bedrijfsbelang van één holding leiden tot een goede onderlinge verdeling van vervoersstromen, zonder dat daar het publieke instrument van een verkeerverdelingsregeling aan te pas hoeft te komen.



Dat past in de toezegging die u heeft gedaan in het notaoverleg Luchtvaart en Corona van 18 juni jl.: *'In bijvoorbeeld Groningen en Maastricht lopen er ook al onderzoeken, aan de ene kant via de aandeelhouders en in het Limburgse via de provincie Limburg om ook te kijken wat daar het beste toekomstmodel zou zijn. Gisteren hebben we dat in het overleg met de provincies besproken. Daarbij is dit onderwerp ook aan de orde gekomen. We gaan de komende tijd nader in overleg over hoe dat precies zou kunnen. Er is bijvoorbeeld ook besproken of je ze allemaal in één holding onder Schiphol moet onderbrengen. Wat zijn de voor- en nadelen van verschillende samenwerkingsmodellen? Dat gaan we in de komende periode allemaal met die luchthavens verder bespreken.'*

Wij roepen u op om onderzoek te doen naar de meerwaarde van het uitbreiden van de Schiphol Group met Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde.

3. Luchthavens van nationaal belang

'Regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen in lijn met de regio's waarin ze liggen. De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens zijn immers verbonden aan hun regio. De luchthaven moet regionaal verankerd zijn en passen binnen de regels voor ruimtelijke ordening en milieu. Betrokkenheid van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar.' (Ontwerp-Luchtvaartnota, p. 74).

Wij benadrukken dat Maastricht Aachen Airport als tweede vrachtluchthaven van Nederland niet alleen een regionale betekenis heeft, maar van nationaal belang is. De Ontwerp-Luchtvaartnota maakt geen onderscheid meer tussen 'luchthavens van nationale belang' en 'luchthavens van regionaal belang'. Dit terwijl de luchthavens van nationaal belang een essentiële rol spelen voor het zogenaamd groot handelsverkeer, zowel voor passagiers als vracht. In de Ontwerp-Luchtvaartnota worden echter alle luchthavens buiten Schiphol aangeduid als 'regionale luchthavens'.

Wij roepen u op om het onderscheid te maken tussen 'regionale luchthavens' en 'luchthavens van nationaal belang' in de Luchtvaartnota en tevens om Maastricht Aachen Airport als tweede vrachtluchthaven in Nederland in stelling te brengen.

4. Gelijk speelveld

'Aandachtspunt is ten slotte de levensvatbaarheid van de luchthavens. Met name voor Eelde en Maastricht geldt dat provincies flink geïnvesteerd hebben in het overeind houden van de luchthavens. Het Rijk ziet de luchthavens als zelfstandige ondernemingen en levert daarom geen financiële bijdrages. Als er wel bijdrages worden gedaan, bijvoorbeeld door provincies, dan moeten ze zich houden aan de Europese regels voor het verlenen van staatssteun.' (Ontwerp-Luchtvaartnota, p. 77).

In deze passage wordt aangegeven dat het Rijk de luchthavens ziet als zelfstandige ondernemingen en daarom geen financiële bijdrages levert. Dit sluit aan bij de regionale luchthavenstrategie (het



zogenaamde RELUS-beleid) van eind vorige eeuw, met als voornemen om de rijksbetrokkenheid bij regionale luchthavens te beëindigen. Wij constateren echter dat dit beleid niet is doorgevoerd voor de luchthavens in Eindhoven, Rotterdam en Lelystad waarbij het Rijk (indirect) de belangrijkste aandeelhouder is.

De ontwerp-Luchtvaartnota spreekt enkel over de onwenselijkheid van financiële bijdragen aan de luchthavens Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde. Dat gaat voorbij aan de staatssteun aan KLM en daarmee aan de indirecte steun aan de Schiphol Group. Het gaat eveneens voorbij aan de steun die het ministerie van Defensie levert aan de kosten voor infrastructuur en veiligheid bij commercieel gebruik door Eindhoven Airport. Hierdoor is sprake van een ongelijk speelveld.

Wij roepen u op om een gelijk speelveld voor alle luchthavens van nationaal belang te creëren.

Bijvoorbeeld door te onderzoeken om alle luchthavens onder te brengen bij de Schiphol Group of door centrale financiering van de kosten van infrastructuur en veiligheid voor luchthavens van algemeen belang.

Externe veiligheid

Een gelijkklopend en geactualiseerd extern veiligheidsbeleid is nodig voor alle luchthavens van nationaal belang. Een gelijk speelveld houdt in dat er één maatstaf geldt voor milieu- en veiligheidsregels voor de luchthavens van nationaal belang. In de Ontwerp-Luchtvaartnota richten de milieu- en veiligheidsregels zich op Schiphol. Dezelfde omstandigheden, zoals infrastructuur en type vliegtuigen, gelden ook voor andere luchthavens van nationaal belang.

Wij roepen u op de regels voor Schiphol voor al deze luchthavens te hanteren en om in het kader van de *Uitvoeringsagenda* de ongevalenkansen van de regionale luchthavens van nationaal belang te actualiseren en zo spoedig mogelijk toe te werken naar een gelijkklopend extern veiligheidsbeleid voor Schiphol en Maastricht Aachen Airport.

Grensgebied

Wij benadrukken dat Maastricht Aachen Airport in een grensregio sterk onderhevig is aan spelregels die gelden bij nabijgelegen buitenlandse luchthavens. Daarom moet rekening worden gehouden met grenseffecten. Een voorbeeld is de luchtvrachttaks waarbij Maastricht Aachen Airport een zeer nadelige positie krijgt ten opzichte van nabijgelegen buitenlandse luchthavens. Dat leidt tot verplaatsing van vrachtluchten naar omliggende luchthavens zoals Luik, met negatieve gevolgen voor milieu, nachtluchten, werkgelegenheid en vestigingsklimaat.

Wij pleiten er voor dat u er alles aan zal doen om dat te voorkomen en wij roepen u op om de concurrentiepositie van de Nederlandse luchthavens, en in het bijzonder Maastricht Aachen Airport, te versterken.



Gezamenlijke zienswijzen

Wij verwijzen eveneens naar:

- de zienswijze die wij gezamenlijk hebben opgesteld met de Nederlandse Vereniging van Luchthavens;
- het met de gezamenlijke provincies opgestelde inzicht;
- het met de Provincies Groningen en Drenthe gezamenlijk gedeelde inzicht (zie bijlage).

Overige opmerkingen

- De afweging of openstelling tussen 6:00 en 7:00 uur kan vervallen, hoort primair thuis in de regionale discussie over draagvlak en niet op voorhand in de Luchtvaartnota.
- De 'local rule'-systematiek wordt niet gecontinueerd bij Schiphol omdat dit lijnrecht inwerkt tegen het in de nota geformuleerde uitgangspunt van één luchthavensysteem.
- Wij zijn ons bewust van het feit dat de luchtvaartsector de verantwoordelijkheid draagt om verder te verduurzamen en de hinder waar mogelijk te beperken. Om een slimmere, duurzamere en meer op kwaliteit gerichte ontwikkeling te realiseren, wordt in de Ontwerp-Luchtvaartnota verwezen naar de Proefcasus Eindhoven Airport. Wij trekken daar graag lering uit. Het door ons gestarte proces met de onafhankelijke verkenner , om tot het advies over de toekomst van Maastricht Aachen Airport te komen, sluit naadloos aan bij de Proefcasus Eindhoven. Bij de aanvraag van een nieuw luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport is onze ambitie dat het aantal ernstig gehinderden niet toeneemt ten opzichte van de huidige vergunning en de ontwikkeling van de luchthaven qua werkgelegenheid en vestigingsklimaat bevordert.

Het plan-milieueffectrapport Luchtvaartnota

In het plan-milieueffectrapport worden effecten op de leefomgeving in brede zin in beeld gebracht. Daarnaast presenteert het milieueffectrapport ook een samenvattend overzicht van de verwachte economische effecten van het voorgenomen beleid. In het plan-milieueffectrapport zijn vier alternatieven beoordeeld op de effecten. De alternatieven vormen samen de hoekpunten van het maatschappelijk debat. Dit zijn:

1. voortbouwen: doortrekken van het huidige beleid;
2. normeren: strenge normen ten aanzien van klimaat en gezondheid vormen het uitgangspunt;
3. concentreren: een optimaal netwerk van verbindingen met Schiphol staat centraal;
4. verdelen: inspelen op kansen voor regionale ontwikkeling en regionale vraag naar luchtvaart.

Wij hebben geen opmerkingen bij de gehanteerde methodiek.

Passende beoordeling Luchtvaartnota

Op grond van de Wet natuurbescherming is een passende beoordeling van de ontwerp-Luchtvaartnota opgesteld. Hierin wordt de mogelijke verandering van de milieudruk op Natura-2000 gebieden en de risico's van deze verandering voor de instandhoudingsdoelen in beeld gebracht.

De passende beoordeling sluit aan bij het abstractieniveau van de Ontwerp-Luchtvaartnota wat betekent dat de inhoud vooral op hoofdlijnen wordt besproken. Gezien het abstracte karakter van de



beleidskeuzes en de interpretatie daarvan geven wij geen inhoudelijke reactie op de passende beoordeling.

Gedeputeerde Staten van Limburg

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Beek

voorzitter

Burgemeester

secretaris

Maastricht Aachen Airport BV

Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV

Directeur

Directeur

Gedeeld inzicht gezamenlijke Provincies**Woon- en leefomgeving**

Het bewaken van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een kerntaak van de provincies. Dit vraagt om een gecombineerde inzet van het Rijk en van de provincies. In dit kader hebben wij u op 29 augustus 2019 de handreiking "Samenwerken aan het luchtruim" aangeboden.

Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Luchtvaartnota ons nog weinig kaders om op een volwaardige wijze alle relevante belangen af te kunnen wegen. Wij vinden het belangrijk om bij de verdere uitwerking van de kaders en van de integrale uitvoeringsagenda samen te werken en actief te worden betrokken.

Evaluatie van het RBML

In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de uitvoering van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). De bereidheid wordt uitgesproken om over specifieke vraagstukken en knelpunten in gesprek te gaan. In de overleggen over de uitvoering van de RBML is herhaaldelijk door zowel de provincies als de sectorpartijen aangegeven dat een gezamenlijke evaluatie noodzakelijk wordt geacht. Conform de afspraken uit 2009 vragen wij u hiervoor spoedig een grondige evaluatie te starten.

De problematiek rond de bevoegdheidsverdeling in het RBML en het voorstel voor een brede, gezamenlijke evaluatie van de RBML-regelgeving zien wij graag prominenter terug in de definitieve Luchtvaartnota.

Eén nationaal luchthavensysteem

De Rijksoverheid zou ons inziens moeten sturen op het zo optimaal mogelijk benutten van de bestaande capaciteit op de Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. *Dat wil zeggen één nationaal luchtvaartstelsel van de toekomst met een sterke nationale regierol voor de Rijksoverheid.* En daar horen ook de regionale luchthavens Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE) bij. Alleen zodoende kunnen synergie en betere benutting van de bestaande capaciteit worden bereikt.

Eén luchthavensysteem gaat veel verder dan alleen kennis delen en samenwerken. Wat nodig is, is een onderling samenhangend luchthavensysteem voor de BV Nederland. Een systeem op basis van de nationale én regionale behoefte. Met een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten. Onderzoek op korte termijn naar de mogelijkheden van het onderbrengen van alle luchthavens van nationale betekenis in één holding.

Gedeeld inzicht Groningen, Drenthe en Limburg**Optimaal benutten van luchthavencapaciteit én een gelijk speelveld**

Het Rijk geeft aan voorstander te zijn van het door regionale luchthavens gevraagde éénluchthavensysteem (pagina 76). De beschikbare luchthavencapaciteit wordt dan optimaal benut en onnodige inefficiënties en overcapaciteit worden voorkomen. Om sturing te geven aan een geïntegreerd systeem, zoals ook bepleit door de Nederlandse Vereniging van Luchthavens, is centrale regie en samenwerking vanuit één holding noodzakelijk, zodat de huidige onderling tegengestelde belangen tussen de regionale luchthavens van nationale betekenis worden weggenomen.

Nationale luchthavens zijn onderdeel van de nationale openbare infrastructuur. De Ontwerp-Luchtvaartnota koppelt het onderwerp van financiële steun specifiek aan de twee luchthavens buiten de Schiphol Group: GAE en MAA. Daarbij wordt voorbijgegaan aan bijvoorbeeld de indirecte steun

aan Amsterdam Schiphol Airport door de steun aan KLM en het commercieel gebruik door Eindhoven Airport van infrastructuur en veiligheid, waardoor het Ministerie van Defensie voornamelijk voor de kosten opdraait. Hierdoor is er sprake van een ongelijk speelveld.

Wij stellen ons dan ook op het standpunt dat het de taak van de centrale overheid is om een gelijk speelveld voor de nationale luchthavens te creëren: of alle luchthavens onderdeel van de Schiphol Group of alle regionale luchthavens in regionale handen. Centrale financiering van de kosten van infrastructuur en veiligheid in het algemeen belang is voor dat laatste een randvoorwaarde.

Een sturende en bindende regie door het Rijk op korte termijn is noodzakelijk om de gewenste systeembenadering te bereiken en te waarborgen. In die systeembenadering vindt een verdeling plaats van vluchten over de regionale luchthavens van nationale betekenis vanuit één holding (of in ieder geval vanuit een financieel gelijkwaardige uitgangspositie voor alle regionale luchthavens van nationale betekenis) en zodanig dat de capaciteit van alle regionale luchthavens van nationale betekenis optimaal wordt benut.

Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Platform Participatie
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Rotterdam, 9 juli 2020

Geachte heer/mevrouw,

Rotterdam The Hague Airport heeft kennisgenomen van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Waar in deze tekst over de nota wordt geschreven wordt de Ontwerp-Luchtvaartnota bedoeld. Waar RTHA staat wordt Rotterdam The Hague Airport bedoeld.

Als onderdeel van de Royal Schiphol Group (RSG) heeft RTHA meegewerkt aan de zienswijze vanuit RSG. Daarnaast is RTHA lid van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) en ook daar betrokken bij de zienswijze. Wij verzoeken u om de inhoud van beide stukken hier als herhaald en ingelast te beschouwen. Onze individuele inbreng ziet toe op beleidskeuzes betrekking hebbende op RTHA en specifieke zaken die naar onze mening extra aandacht vragen.

Algemeen

Het is goed dat het Kabinet met deze nota richting geeft en een wenkend perspectief biedt voor de luchtvaart. Perspectief op een prettige leefomgeving, waarin een concurrerende sector ons verbindt met de rest van de wereld voor zaken, familiebezoek en vakantie-reizen.

De gekozen voorkeursstrategie vanuit de Rijksoverheid interpreteren wij als volgt: het ontwikkelen van de luchtvaart is alleen mogelijk wanneer dit veilig kan en hinder en uitstoot afnemen. Deze richting biedt zowel een stimulans aan de sector om verder te innoveren en tegelijkertijd de zekerheid voor de omgeving dat het verder ontplooiën van de luchtvaart alleen gepaard kan gaan met een afname van hinder en impact op het klimaat. RTHA wil dit perspectief faciliteren. Wij verkleinen niet alleen onze eigen CO₂-voetafdruk, maar zorgen ook dat onze klanten en partners dat kunnen doen. We zijn een hub voor innovatie. We willen een goede buur zijn voor onze omgeving en dat schaarse capaciteit slim kan worden gebruikt.

In de nota wordt aangegeven dat de Rijksoverheid de nauwe samenwerking tussen de Nederlandse luchthavens steunt. Al eerder presenteerde de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) haar visie hierop, waarin wij de Nederlandse luchthavens als één systeem benaderen. De focus op regionaal-economische inbedding vinden wij positief, maar tegelijkertijd moet de Rijksoverheid ook bereid zijn vanuit deze systeembenadering keuzes te maken. Deze keuze wordt in de nota nog niet gemaakt. Dat zouden wij graag anders zien.

COVID-19

De COVID-19 pandemie heeft een enorme impact op de luchtvaartsector. Inkomsten vielen weg en de werkgelegenheid staat onder druk. De ambities voor de lange termijn ten aanzien van veiligheid, verbondenheid, leefbaarheid en klimaat blijven echter onveranderd. De komende jaren zullen nodig zijn voor een gecontroleerd herstel. Voor ons is dit niet zomaar terug naar 'business as usual'. Juist in deze herstelperiode blijven wij doorwerken aan minder hinder, minder uitstoot en de uitvoering van de afspraken in het Akkoord Duurzame Luchtvaart.

Op korte termijn vragen wij in ieder geval met voorrang te werken aan:

- een uitvoeringsagenda voor de nota, inclusief financiering;
- het opstellen van het aangekondigde beleidskader netwerkqualiteit
- het opstarten van de aanvraag voor een LHB voor RTHA

Veilige luchtvaart

RTHA onderschrijft dat veiligheid en beveiliging topprioriteit zijn en blijven in de luchtvaart. Het krijgen van een aparte gebruikersruimte in het luchthavenbesluit voor maatschappelijk verkeer wordt door RTHA toegejuicht. Dit zorgt voor duidelijkheid bij alle betrokkenen en in het kader van handhaving.

Goed verbinden

De nota constateert terecht dat luchthavens in de afgelopen periode een grotere bijdrage zijn gaan leveren aan de internationale verbondenheid van Nederland. Het is vervolgens wel zaak om zo snel mogelijk het beleidskader netwerkqualiteit op te stellen. Parallel kan vol ingezet worden op een aanpassing van de EU-slotregelgeving zodat beter op netwerkqualiteit en duurzaamheid gestuurd kan worden. Deze inzet dient geconcretiseerd te worden.

De steun vanuit de Rijksoverheid voor een nauwe samenwerking tussen de Nederlandse luchthavens middels een systeembenadering vinden wij positief. Qua inkomend verkeer is er een duidelijk rol weggelegd voor de luchthavens in de regio bij de betere spreiding van de toeristische druk op ons land. Bij uitgaand verkeer is het slim en duurzaam om regionale vraag meer regionaal te bedienen. Een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer van alle luchthavens met personenvervoer is daarbij wel essentieel en verdient aandacht.

Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving

RTHA onderschrijft de visie in de nota om de invloed van de luchthavens en luchtvaart op de omgeving zo gering mogelijk te laten zijn. Ontwikkeling kan echter niet zonder voorwaarden. Zoals iedere andere sector werkt de luchtvaart ook aan het verminderen van de effecten op de leefomgeving en het milieu. In de nota wordt naast een mogelijke aanpassing van de geluidsnormen een aantal nieuwe normen zoals (ultra)fijnstof en CO₂ voorgesteld.

Regionale inbedding en regionaal draagvlak zijn van groot belang, maar RTHA hecht aan een leidende rol vanuit de Rijksoverheid. Normen voor bijvoorbeeld geluid en emissies moeten landelijk vastgesteld worden en luchthavens moeten niet afhankelijk zijn van regionale interpretatie zoals nu nog soms het geval is. Voor RTHA is het essentieel dat deze normen niet alleen realistisch, handhaafbaar en uitvoerbaar zijn, maar ook passen in de internationale context van de luchtvaart.

Duurzaam en innovatief

RSG is medeondertekenaar van het Akkoord Duurzame Luchtvaart en zij wil zich graag met al haar luchthavens inzetten voor verduurzaming van de luchtvaart. De Rijksoverheid maakt de keuze om de luchthavens zich te laten ontwikkelen op de huidige locaties. Deze optie vereist dat we met elkaar stevige stappen zetten op het gebied van verduurzaming en innovatie. We willen beter maken wat goed is.

RTHA is medeoprichter van de stichting Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA). Met de komst van RHIA is op RTHA een proeftuin ontstaan voor de zogenaamde Next Generation Airport. RHIA focust zich hierbij op het stimuleren van innovaties, verduurzaming van de luchtvaartsector en het versterken van de economische positie van vliegvelden.

Door in te zetten op de doorontwikkeling van brandstoffen, vliegtuigen, en luchthavenprocessen, kunnen we in Nederland een internationale koplopospositie innemen. Een mooi voorbeeld hiervan is de nauwe samenwerking van de luchthaven met het internationale bedrijfsleven om op RTHA een demonstratiefabriek te realiseren voor de productie van synthetische kerosine.

Bestuur en samenwerking

Een goed functionerende CRO is van belang voor de luchthaven. RTHA ondersteunt daarom het idee van het verder professionaliseren van de CRO's en pleit voor een balans in de samenstelling zodat de juiste afweging kan plaatsvinden.

Tenslotte dient opgemerkt te worden dat RTHA niet alleen onderwerp van de nota is, maar ook een betrokken partner bij het uitvoeren van de luchtvaart ambities. Daarom blijven wij graag nauw aangesloten bij het vervolgproces, in het bijzonder de systeembenadering van luchthavens, de nationale coördinatie bij luchthavenbesluiten en de verdere verduurzaming van de luchtvaartsector.

Met vriendelijke groet,

Algemeen Directeur Rotterdam The Hague Airport



9 juli 2020

ONTWERP-LUCHTVAARTNOTA

2020-2050

Zienswijze Corendon Dutch Airlines

INHOUDSOPGAVE

Inleiding.....	1
1. Advies Alderstafel als startpunt.....	2
1.1 Netwerkvisie en selectiviteit.....	2
1.2 Uitgangspunten en overwegingen	3
1.3 Conclusie en aanbeveling voor verkeersvolume en selectiviteit	3
2. Terugblik uitvoering Aldersakkoord.....	5
2.1 Ontwikkeling Schiphol	5
2.2 Ontwikkeling Regionale luchthavens.....	6
2.2.1 Eindhoven Airport.....	6
2.2.2 Lelystad Airport	7
2.3 Conclusie.....	7
3. Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050.....	8
3.1 Goed verbinden.....	8
3.2 Regionale luchthavens.....	9
3.3 Nachtvluchten	9
3.4 Beprijzen van de luchtvaart	9
3.5 Koppeling Ontwerp-Luchtvaartnota aan gecontroleerd herstel.....	10
Verwijzingen.....	11

SAMENVATTING

De afgelopen twaalf jaar heeft het beleid voor de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart in het teken gestaan van selectiviteit. In algemene zin onderschrijft Corendon de basis van het selectiviteitsbeleid waarbij Schiphol zich in toenemende mate richt op haar mainportfunctie en vakantievluchten zoveel mogelijk gebruik gaan maken van extra te creëren capaciteit op regionale luchthavens. We constateren echter dat de extra capaciteit voor leisure verkeer in de regio tot nu toe niet is gerealiseerd terwijl Schiphol inmiddels vol is, of althans vol was voor de huidige COVID-19 crisis. Er is dus bij voortduring aanzienlijk meer prioriteit gegeven aan de overstappende buitenlandse zakenreiziger dan aan de Nederlandse gezinnen die in de vakantie een weekje naar de zon willen vliegen.

Juist de diversiteit heeft geleid tot een succesvolle ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart, waarbij de verschillende businessmodellen (netwerk, cargo en leisure) elkaar hebben versterkt. Het feit dat 67% van alle passagiers in 2019 leisure als reismotief had laat zien dat dit een belangrijke doelgroep is die niet uitgesloten kan worden. Het is dan ook teleurstellend om te constateren dat er in de Ontwerp-Luchtvaartnota geen perspectief wordt geboden aan leisuremaatschappijen. We zien de beloofde 'innovatieve toekomstvisie' niet terug in de ontwerpnota en er lijkt geen lering te zijn getrokken uit de ontwikkeling van de afgelopen twaalf jaar. Daarnaast ontbreekt een visie op de positie van een belangrijke stakeholder van de luchtvaart in Nederland, namelijk de Nederlandse reiziger/vakantieganger. Ook kunnen de verschillende elementen uit de luchtvaartnota niet randvoorwaardelijk zijn voor het gecontroleerd herstel (n.a.v. COVID-19), hiervoor geldt immers het huidige wettelijk kader.

Het voorgestelde beleid voor netwerkkwaliteit schendt de vrije marktwerking, biedt geen level playing field en werkt dus concurrentieverstorend. Een nieuwe route naar een leisurebestemming vanaf Schiphol is hierin ondergeschikt aan het toevoegen van een extra frequentie naar een bestaande netwerkbestemming.

Zoals het advies van de **tafel al aangaf**, bestaat er geen gouden maatregel voor het invoeren van selectiviteit, zijn de wettelijke kaders strak en de marges smal. Ditzelfde geldt voor netwerkkwaliteit, aangezien dit stuurt op een selectieve ontwikkeling waarbij prioriteit wordt gegeven aan bepaald type verkeer. Het verdelen van de capaciteit is niet aan de Rijksoverheid, maar is volgens de Europese slotverordening de verantwoordelijkheid van de slotcoördinator die deze taak op onpartijdige, niet-discriminerende en transparante wijze moet verrichten.

Om de regionale luchthavens een reëel alternatief te laten zijn voor leisuremaatschappijen die nu vanaf Schiphol opereren, moeten de randvoorwaarden aanwezig zijn om concurrerend te opereren. De vereiste randvoorwaarde uit het **advies over openingstijden van regionale luchthavens** blijven actueel en essentieel, ook op de lange termijn als gestreefd wordt naar harmonisering van de gebruiksregeling voor alle regionale luchthavens.

Het simpelweg reduceren van het aantal nachtslots past niet bij de innovatieve toekomstvisie die de Rijksoverheid voor ogen heeft, hiervoor moet gekeken worden voor een systeemverandering van het nachtregime door een combinatie van het gedeeltelijk of grotendeels sluiten van de nacht en het gelijktijdig verlengen van de dag.

INLEIDING

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om te reageren op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 - 2050. Er zijn een 3-tal onderwerpen waarover een zienswijze kan worden ingediend 1) Ontwerp-Luchtvaartnota 2020–2050, 2) Het plan-milieueffectrapportage Luchtvaartnota 3) Passende beoordeling Luchtvaartnota. In deze zienswijze wordt er een reactie gegeven op het eerste punt, de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020–2050.

Voordat we inhoudelijk ingaan op de zienswijze over de Ontwerp-Luchtvaartnota, reflecteren we kort terug op de afgelopen jaren waar invulling is gegeven van het Aldersadvies waarbij een selectieve ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland centraal stond. Wij zijn van mening dat voor een goede beoordeling van de Ontwerp-Luchtvaartnota deze achtergrond essentieel is en daarom integraal moeten worden meegewogen.

Corendon is een toonaangevende touroperator en luchtvaartmaatschappij op de Nederlandse en Belgische reismarkt. In 2019 verzorgde Corendon met veel plezier de vakantie voor ruim 780.000 vakantiegangers naar tientallen zonbestemmingen binnen en buiten Europa. De luchtvaarttak van Corendon omvat Corendon Dutch Airlines met een vloot van in beginsel drie (winter) tot vijf (zomer) B737-800's opererend vanuit Amsterdam Schiphol Airport en Maastricht Aachen Airport.

Wij zijn graag bereid om de aankomende periode mee te denken en mee te werken aan de verdere vormgeving van de onderdelen uit de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020–2050.

1. ADVIES ALDERSTAFEL ALS STARTPUNT

De ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart de afgelopen tien tot vijftien jaar is ingegeven door het Aldersakkoord; het advies is van de Alderstafel over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (t/m 2020) aan de toenmalige ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. In de opdracht is meegegeven dat het advies door alle partijen aan tafel gedragen moet zijn. Daarnaast moet het advies de politiek in staat stellen te besluiten over een werkbare afspraak voor de middellange termijn. De volgende kaders en uitgangspunten zijn door de ministers meegegeven:

1. Een voorspoedige, kwalitatieve en selectieve ontwikkeling van de knooppuntfunctie van de luchthaven Schiphol, gepaard met een duurzame inbedding in haar omgeving.
2. Onderzocht moet worden of, en zo ja in welke omvang, het verkeer dat niet bijdraagt aan de knooppuntfunctie kan worden uitgeplaatst naar regionale luchthavens.
3. De milieuruimte van Schiphol wordt bepaald door de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria.
4. Het zoeken naar aanvullende maatregelen voor hinderbeperking, waarbij ook onderzocht zal worden op welke manier de hinder in met name het buitengebied kan worden teruggedrongen.
5. Het verder gestalte geven aan het beleid voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Hierbij zal ook onderzocht worden of het mogelijk is ruimtelijk gezien gebieden vrij te spelen.
6. Bij de besluitvorming geldt dat sprake moet zijn van een balans tussen de groei van Schiphol en het pakket van maatregelen voor hinderbeperking en verbetering van de leefomgeving.
7. Ook worden verbeteringen van het handhavings- en normenstelsel verkend waarbij tevens aandacht uitgaat naar de bescherming van woningen verder weg van de luchthaven. De opties van het Milieu en Natuur Planbureau worden daarbij betrokken.

In deze zienswijze wordt ingegaan op de elementen die te maken hebben met selectiviteit.

1.1 Netwerkvisie en selectiviteit

Er is geconcludeerd dat de kernfunctie van Schiphol de afhandeling van hub- en mainport gebonden verkeer betreft. Er bestaat overeenstemming over het belang voor de nationale en regionale economie van een ontwikkeling van een sterk Europees en intercontinentaal netwerk voor de zakelijke markt. Bij toename van schaarste op Schiphol wordt onderstaande prioriteitstelling als leidraad gevolgd. In geval van schaarste is categorie 5 de eerste categorie die niet past bij het selectief gebruik van Schiphol:

1. De hub-operatie, bestaande uit passagiers en vracht van het intercontinentale (ICA) en Europese hub-netwerk, inclusief full-freighters op ICA-bestemmingen;
2. Overige carriers zakelijke ICA-bestemmingen
3. Overige carriers zakelijke Europese bestemmingen
4. Vrucht
5. Leisure bestemmingen

De commissie Selectiviteit heeft een verkenning uitgevoerd naar de mogelijke instrumenten om de selectieve ontwikkeling van Schiphol vorm te geven. Uit deze verkenning blijkt dat er geen "gouden maatregel" voor selectiviteit bestaat, maar dat het gaat om een samenspel van instrumenten van verschillende spelers (luchthavenexploitant, slotcoördinator, Overheid en luchtvaartmaatschappijen). Implementatie van selectiviteitsmaatregelen dient gecoördineerd te gebeuren waarbij de timing moet

worden afgestemd. Ondanks de wens tot ingrijpende maatregelen zijn wettelijke (nationaal en Europese) kaders strak en de marges smal. Randvoorwaardelijk en essentieel voor een selectief gebruik van Schiphol is de beschikbaarheid van capaciteit op de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad. De Commissie ziet dan ook kansen voor de volgende maatregelen:

- Geluidsbeperkingen vliegtuigoperaties en nachtmaatregelen, zoals een verdere beperking van nachtoperaties, een verdere beperking of totale uitfasering van zogenaamde 'onderkant Hoofdstuk 3'-vliegtuigen, en het werken met incentives voor geluidsarme operaties;
- Het vaststellen en toepassen van local rules bij slottoewijzing en secondary trading van slots, waardoor via de toekenning van slots een selectieve ontwikkeling van de luchthaven gestimuleerd kan worden;
- Commerciële instrumenten van de luchthavenexploitant en luchtvaartmaatschappijen, zoals een incentive programma en gericht acquisitiebeleid door de luchthavenexploitant, en operationeel beheer van luchtvaartmaatschappijen (verplaatsing - van delen - van operaties);
- Het sluiten van Schiphol voor of ontmoedigen van niet-commerciële luchtvaart (zogenaamde General Aviation) tot een maximum startgewicht;
- Bilateraal luchtvaartbeleid;
- Een verkeersverdelingsregeling, waarmee verschillende Nederlandse luchthavens in samenhang de totale marktvraag accommoderen.

1.2 Uitgangspunten en overwegingen

Het advies is door alle betrokken partijen aan de Alderstafel onderschreven. Ook vormen het advies en de in de convenanten gemaakte afspraken één samenhangend geheel, het advies is één-en-ondeelbaar. De maatregelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen ook in onderlinge samenhang te worden uitgevoerd.

Een selectief beleid voor Schiphol heeft alleen kans van slagen als voor niet mainport-gebonden verkeer, afhankelijk van de marktvraag in de omvang van circa 70.000 vliegtuigbewegingen, door het Rijk mogelijkheden worden gecreëerd om elders door de sectorpartijen adequate voorzieningen te doen treffen. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan een vergroting van het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van Lelystad

1.3 Conclusie en aanbeveling voor verkeersvolume en selectiviteit

Bij toenemende schaarste begint het selectiviteitsbeleid bij verplaatsen van categorie 5 van Schiphol conform de prioriteitstelling van de netwerkvisie (zie 1.1 Netwerkvisie en selectiviteit).

Door de sector zal maximaal worden ingezet op de verruiming van het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en de uitbreiding van de regionale luchthaven Lelystad voor de overloop en groei van niet-mainportgebonden verkeer, in de omvang van circa 70.000 vliegtuigbewegingen, voor zover hiervoor door het Rijk en de overige betrokken overheden de mogelijkheden worden gecreëerd.

Het Rijk dient zich in te spannen zodat de verschuiving van niet-mainport gebonden verkeer naar regionale luchthavens mogelijk wordt door te faciliteren dat er - onder een aantal voorwaarden en binnen een aantal uitgangspunten - extra ruimte wordt gecreëerd op de betreffende regionale luchthavens.

Het huidige businessmodel van de leisuremaatschappijen gaat er van uit dat ook gedurende de nacht gevlogen kan worden. Vanwege het feit dat deze maatschappijen ook in het buitenland steeds vaker

te maken hebben met een verbod op nachtoperaties, is een openstelling van de betreffende regionale luchthavens tussen 06.00 uur en 24.00 uur vereist.

Uitbreiding van de operatie op Lelystad en Eindhoven vereist een aanpassing van het luchtruim aldaar opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt. Het Rijk wordt dringend gevraagd dit te realiseren.

2. TERUGBLIK UITVOERING ALDERSAKKOORD

Hoe succesvol is de implementatie geweest van de adviezen uit het akkoord. Hoe is selectiviteit vormgegeven de afgelopen jaren? Om deze vragen te beantwoorden kijken we naar de ontwikkeling op Schiphol en de regionaal vliegvelden Eindhoven en Lelystad.

2.1 Ontwikkeling Schiphol

Na een dip in 2009 en 2010 (386.388 vliegbewegingen) is het aantal vliegbewegingen in de jaren daarna alleen maar toegenomen. In 2014 zaten we weer op hetzelfde niveau als in 2008 (438.296 vliegbewegingen) en in 2017 zijn we voor het eerst doorgegroeid naar het maximaal aantal vliegbewegingen van 500.000¹. Kijkend naar de ontwikkeling van de groei vanaf 2011 kunnen we stellen dat deze ten gunste is gekomen aan alle airlines die op Schiphol opereren. Airlines met verschillende business-modellen zoals lijndienst, leisure, low-cost en cargo. Diversiteit is de sleutel geweest van het succes van Schiphol. Kijkend naar de selectiviteitsmaatregelen zoals voorgesteld in het akkoord kunnen we concluderen dat geen van deze maatregelen in de afgelopen jaren hebben bijgedragen aan een selectieve ontwikkeling van Schiphol. De maatregelen nog even onder elkaar:

- Geluidsbeperkingen vliegtuigoperaties en nachtmaatregelen, zoals een verdere beperking van nachtoperaties, een verdere beperking of totale uitfasering van zogenaamde 'onderkant Hoofdstuk 3'-vliegtuigen, en het werken met incentives voor geluidsarme operaties;

Het uitfaseren van Hoofdstuk 3 vliegtuigen is pas eind 2018 aangekondigd door de minister. Er worden voorbereidingen getroffen voor het opleggen van een exploitatiebeperking voor deze categorie vliegtuigen. Dit wordt verwacht in juni 2020. Incentives voor geluidsarme operatie is door Schiphol verwerkt in tarieven van de luchthavengelden eind 2018.

- Het vaststellen en toepassen van local rules bij slottoewijzing en secondary trading van slots, waardoor via de toekenning van slots een selectieve ontwikkeling van de luchthaven gestimuleerd kan worden;

Zowel local rules als secondary slot trading worden tot op heden niet toegepast t.b.v. selectiviteit op Schiphol

- Commerciële instrumenten van de luchthavenexploitant en luchtvaartmaatschappijen, zoals een incentive programma en gericht acquisitiebeleid door de luchthavenexploitant, en operationeel beheer van luchtvaartmaatschappijen (verplaatsing - van delen - van operaties);

De praktijk heeft uitgewezen dat luchtvaartmaatschappijen geen slots opgeven op Schiphol. Het inrichten van commerciële instrumenten is niet effectief.

- Het sluiten van Schiphol voor of ontmoedigen van niet-commerciële luchtvaart (zogenaamde General Aviation) tot een maximum startgewicht;

General Aviation maakt geen gebruik van commerciële slots en telt niet mee in de 500.000 cap. Deze maatregel heeft geen impact op de selectieve ontwikkeling van Schiphol.

- Bilateraal luchtvaartbeleid;

Onderdeel van het afwegingskader routevergunningen zoals omschreven in de vergunningen-nota luchtvaart, is onder andere in hoeverre de aangevraagde verbinding bijdraagt aan het netwerk van verbindingen².

- Een verkeersverdelingsregeling, waarmee verschillende Nederlandse luchthavens in samenhang de totale marktvraag accommoderen.

Op 31 januari 2017 was de hearing met de sector v.w.b. de Verkeersverdelingsregeling (VVR). Op 24 september is de goedkeuring ontvangen voor de VVR. Een eerdere VVR is tussentijds teruggetrokken door het I&W gedurende het goedkeuringsproces. Uitgangspunt van de VVR is het met voorrang verkrijgen van slots op Lelystad wanneer point-to-point-slots op Schiphol worden ingewisseld voor transfer-slots. Impact van de VVR is volgens het ministerie in lijn met de verwachting. Het overgrote deel van de beschikbare capaciteit wordt ingenomen door verplaatst verkeer van Schiphol en autonome groei is marginaal.

2.2 Ontwikkeling Regionale luchthavens

In het **akkoord** is vastgelegd dat er extra ruimte moet worden gecreëerd op de regionale luchthavens (Eindhoven en Lelystad Airport) om de verschuiving van niet-mainport gebonden verkeer vanuit Schiphol mogelijk te maken en zo het totaal van 580.000 vliegbewegingen te kunnen realiseren. Naast de 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol, zullen er 70.000 vliegbewegingen op de regionale luchthavens gerealiseerd moeten worden. In 2010 is vastgesteld dat Eindhoven Airport een groei van 25.000 bewegingen kan accommoderen³, waarmee de overige 45.000 bewegingen door Lelystad geaccommodeerd moet worden.

In een convenant uit 2008 is vastgelegd dat er 35.000 extra vliegbewegingen op regionale luchthavens gerealiseerd zouden worden vóór 31 december 2015 of zoveel eerder als de grens van 95% van de 510.000 (nu 500.000) vliegtuigbewegingen op Schiphol zou zijn bereikt⁴. Deze extra tranche is bovenop de vóór 2015 te realiseren capaciteitsuitbreiding van 35.000 vliegtuigbewegingen. In 2012 is deze grens nog bijgesteld naar 90%, waardoor Lelystad versneld ontwikkeld moest worden⁵. In 2016 werd de grens ruimschoots overschreden, zonder dat de geplande additionele regionale capaciteit beschikbaar was.

Met name voor de leisuremaatschappijen zijn ruime openingstijden vereist, om zo de vliegtuigen optimaal in te kunnen zetten. Omdat de belangrijkste routes naar Zuid-Europese bestemmingen een rotatielengte kennen van zeven tot negen uur, is het essentieel om gedurende 18 uur per etmaal gebruik te kunnen maken van deze luchthavens. Anders wordt de facto de inzetbaarheid van vliegtuigen vrijwel gehalveerd, namelijk van twee naar slechts één retourvlucht per etmaal. Dit is dan ook een belangrijke voorwaarde voor de verplaatsing van verkeer naar de regionale luchthavens.

In het **advies** werd een openstelling van de regionale luchthavens tussen 06.00 en 24.00 uur dan ook als vereiste gesteld⁶. In het luchthavenbesluit Lelystad is opgenomen dat de luchthaven is geopend tussen 06.00 en 23.00 uur (alleen in uitzonderlijke gevallen tot 24.00 uur). Eindhoven airport is geopend tussen 07.00 en 23.59 uur, echter zijn er vanaf 25 oktober 2020 naar aanleiding van het advies van de heer Van Geel geen geplande vluchten meer toegestaan na 23.00 uur.

Beide regionale luchthavens voldoen dus niet aan de vereiste ruime openingstijden, hetgeen de luchthavens aanzienlijk onaantrekkelijker maakt voor leisuremaatschappijen die vooral op Zuid-Europese zonbestemmingen vliegen.

2.2.1 Eindhoven Airport

Na een kleine dip in 2009 (15.641 vliegbewegingen) is het aantal vliegbewegingen in de jaren daarna met gemiddeld 10% per jaar gegroeid tot 41.438 vliegbewegingen in 2019⁷. Er is dus wel degelijk extra ruimte gecreëerd bovenop het in 2009 vergunde aantal van 18.050, echter is deze niet gebruikt voor het verschuiven van niet-mainport gebonden verkeer vanuit Schiphol.

Ruim 60% van de huidige vliegbewegingen op Eindhoven Airport worden uitgevoerd door Ryanair en Wizz Air⁸, beide partijen hebben nooit op Schiphol geopereerd maar wel gebruik kunnen maken van de beschikbare capaciteit in Eindhoven Airport. Ook de groei van Transavia - momenteel goed voor ruim 30% van het aantal vliegbewegingen - is geen daadwerkelijke verschuiving van niet-mainport gebonden verkeer, aangezien het aantal bewegingen van Transavia op Schiphol niet is afgenomen.

We kunnen dus concluderen dat de stimuleringsmaatregelen niet voldoende waren om niet-mainport gebonden verkeer te verschuiven naar de regio.

Eind 2019 is het advies van _____ overgenomen waarmee het aantal civiele vliegbewegingen voor 2020 en 2021 gemaximeerd wordt op 41.500 en daarmee verdere groei tot het in 2010 vastgelegde maximum van 43.050⁹ uitsluit. Dit is inmiddels ook in de luchthavenvergunning opgenomen¹⁰.

2.2.2 Lelystad Airport

Op 30 maart 2012 is door de _____ tafel een gedragen advies over Lelystad Airport aangeboden aan de minister dat vervolgens is overgenomen door het kabinet. Het advies heeft de ontwikkeling van 45.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad in beeld gebracht. Voor een gecontroleerde ontwikkeling naar 45.000 vliegbewegingen, werden twee tranches voorgesteld waarbij de eerste tranche van 25.000 bewegingen vanaf 2015. Na een succesvolle evaluatie kan er vanaf 2020 in een tweede tranche worden doorgegroeid naar 45.000 vliegtuigbewegingen.

Het beschikbaar maken van de eerste 25.000 vliegtuigbewegingen is sindsdien echter steeds vertraagd, en tot op heden is Lelystad Airport nog altijd niet geopend. De laatste verwachting is dat dit niet voor november 2021 zal gebeuren¹¹.

De verkeersverdelingsregels is op 24 september 2019 formeel goedgekeurd door de Europese Commissie¹².

2.3 Conclusie

De conclusie die de commissie Selectiviteit heeft getrokken voor de selectieve ontwikkeling van Schiphol is juist: er bestaat geen "gouden maatregel" voor selectiviteit. Er is de afgelopen jaren onvoldoende beleid gevoerd om de extra regionale capaciteit daadwerkelijk beschikbaar te maken voor de overloop van niet mainport gebonden verkeer vanuit Schiphol. Als gevolg hiervan heeft het voorgenomen samenspel van instrumenten voor de gecoördineerde implementatie van selectiviteitsmaatregelen niet geleid tot een selectieve ontwikkeling van Schiphol.

In de _____ adviezen wordt steeds benadrukt dat de adviezen "één en ondeelbaar" zijn. De praktijk is anders: alle aandacht gaat uit naar het versterken van de mainportfunctie van Schiphol, terwijl slechts een derde van de randvoorwaardelijke extra capaciteit in de regio is ontwikkeld en Schiphol inmiddels vol is. Bovendien is de extra regionale capaciteit niet gebruikt voor een (gedeeltelijke) verplaatsing van vluchten vanaf Schiphol, maar is deze volledig gebruikt voor autonome groei.

3. ONTWERP-LUCHTVAARTNOTA 2020 – 2050

Na een aantal malen te zijn uitgesteld, is op 15 mei jl. de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050 gepubliceerd. Vele partijen hebben input geleverd waarbij Corendon vertegenwoordigd is geweest via de reisbranche-organisatie ANVR. Met veel belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ontwerp-Luchtvaartnota aangezien deze een “verbindend toekomstperspectief” zou moeten bieden voor de luchtvaart. Helaas moeten wij constateren dat dit perspectief ons als leisuremaatschappij in het geheel niet wordt geboden. Wij zijn dan ook teleurgesteld in deze ontwerpnota.

3.1 Goed verbinden

Terugkijkend naar de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland de afgelopen jaren kunnen we stellen dat de diversiteit op het platform heeft bijgedragen aan de succesvolle ontwikkeling. Als er gesproken wordt in de ontwerpnota over de netwerkkwaliteit dat wordt hiermee bedoeld een middel om de vraag naar luchtvaart selectief te ondersteunen waarbij de groots mogelijke waarde voor de Nederlandse economie prioriteit heeft. Hier wordt met name gekeken naar de wereldwijde bereikbaarheid voor personen en goederen in relatie tot de bijdrage aan welvaart en ons welzijn. In de ontwerp nota ligt de focus op het borgen van de continuïteit en de kwaliteit van het luchtvaartnetwerk van de netwerkmaatschappijen en de rol van de transferpassagier maar ook het behouden van een sterke vrachtsector.

Voor het vormgeven van de netwerkkwaliteit wordt een beleidskader ontwikkeld waarmee periodiek een uitspraak kan worden gedaan over de kwalitatieve ontwikkeling voor het netwerk. Binnen deze kaders kan de Rijksoverheid besluiten om met de te ontwikkelen beleidsinstrumentarium acties ondernemen om de netwerkkwaliteit te borgen en te verstevigen. Voor Schiphol worden de volgende elementen genoemd op de netwerkkwaliteit te beoordelen:

- 1) Is het een intercontinentale route?
- 2) Is het een route naar een mondiale top-100 stedelijke, economische agglomeratie?
- 3) Is het een route die gedurende het gehele jaar wordt bediend?

Hiermee wordt dus expliciet gesteld dat zelfs een 5^{de} of 6^{de} dagelijkse frequentie naar bijvoorbeeld Milaan van groter belang is voor Schiphol dan vluchten naar een geheel nieuwe leisurebestemming.

Ook wordt aangegeven dat de Rijksoverheid direct invloed kan uitoefenen op het versterken van de netwerkkwaliteit door luchtvaartpolitiekbeleid. Voorbeeld hiervoor is het inzetten van slotallocatieregels om de netwerkkwaliteit te beïnvloeden. Deze regels moeten passen binnen de Europese slotverordening die hier op dit moment niet in voorziet. Het verdelen van de capaciteit is volgens de slotverordening immers de verantwoordelijkheid van de slotcoördinator die deze taak op onpartijdige, niet-discriminerende en transparante wijze moet verrichten.

Wat volledig ontbreekt in de ontwerpnota is de Nederlander als (vakantie)reiziger. Onderzoek uitgevoerd door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)¹³ laat zien dat 78% van de Nederlanders die gebruik hebben gemaakt van het vliegtuig, vakantie als hoofddoel hadden voor hun laatste reis. Daarnaast laat het jaarverslag van Schiphol laat zien dat 67% van alle passagiers in 2019 leisure als reismotief had¹⁴. Dat betekent dat ook het grootste gedeelte van al die vluchten naar hub-bestemmingen voor het grootste gedeelte gevuld worden door passagiers met een leisuremotief. Tot slot laat de conclusie van SEO¹⁵ in hun onderzoek naar “Het belang van leisurevervoer op Schiphol” zien dat:

“Een eenzijdige focus op de ontwikkeling van zakelijke bestemmingen niet welvaartsoptimaal is. Het naar rato verdelen van de extra capaciteit over alle bestemmingen levert meer welvaart op, doordat hier meer Nederlandse reizigers van profiteren.”

Wij doen dan ook een dringende oproep om alle bovenstaande punten mee te nemen in de ontwikkeling van een innovatieve toekomstvisie en deze te vertalen naar beleid waar 1) het principe van vrije marktwerking niet geschonden wordt, 2) er een level playing field wordt geschapen dat 3) niet concurrentieverstorend werkt.

3.2 Regionale luchthavens

In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt uitgesproken dat het belang van de regionale luchthavens in de bereikbaarheid van de regio's ligt en dat zij zich dan ook moeten ontwikkelen ten behoeve van de regio's waarin ze liggen. De invulling hiervan wordt nog opengelaten, behalve dat de rol van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol wordt omschreven.

Voor de lange termijn wil de Rijksoverheid naar een gestandaardiseerde gebruiksregeling voor alle regionale luchthavens. Hierbij is het belangrijk dat de specifieke uitgangspunten die onderdeel zijn van het businessmodel van de leisuremaatschappijen worden meegenomen, zoals de openingstijden en de mogelijkheid tot het verkrijgen van een extensie bij vertragingen buiten de schuld van de luchtvaartmaatschappij. In het Aldersadvies was dit dan ook een harde randvoorwaarde die nog steeds actueel is:

"Het huidige businessmodel van de leisuremaatschappijen gaat er van uit dat ook gedurende de nacht gevlogen kan worden. Vanwege het feit dat deze maatschappijen ook in het buitenland steeds vaker te maken hebben met een verbod op nachtoperaties, is een openstelling van de betreffende regionale luchthavens tussen 06.00 uur en 24.00 uur vereist"¹⁶

Willen regionale luchthavens een aanzienlijk deel van het leisureverkeer overnemen, dan moeten de randvoorwaarden aanwezig zijn om concurrerend te opereren waardoor ze inderdaad een reëel alternatief kunnen vormen voor de airlines die nu vanaf Schiphol vliegen. Hiervoor zijn de openingstijden en de extensieregeling een wezenlijk onderdeel en dus essentieel.

3.3 Nachtvluchten

Als voorwaarde voor de toekomstige groei stelt de Rijksoverheid dat er een afname moet zijn van negatieve gezondheidseffecten zoals geluidshinder en uitstoot van schadelijke stoffen. Als middel hiervoor wordt het aantal nachtvluchten verminderd waarbij deze vluchten niet mogen verschuiven naar de randen van de nacht. Wij doen een beroep op de Rijksoverheid om hier te komen met een aanpassing van het beleid die past binnen een innovatieve toekomstvisie en waarbij gekozen wordt voor een systeemverandering van het nachtre regime. Niet simpel weg het aantal nachtslots reduceren maar kijken naar een combinatie van het verlengen van de dag en het sluiten van de nacht in combinatie met het stellen van verschillende limieten voor aankomend en vertrekkend verkeer gedurende delen van de nacht. Een geleidelijk dalend (CDA) en relatief stil toestel veroorzaakt immers aanzienlijk minder overlast dan een opstijgend maximaal beladen (vracht)toestel.

3.4 Beprijzen van de luchtvaart

Wij hebben eerder bepleit via de ANVR dat in plaats van een vliegbelasting een heffing per vliegtuig ingevoerd moet worden, waarbij zuinige en relatief stille vliegtuigen een lagere heffing betalen. Op deze wijze is er een level playing field en worden luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk gestimuleerd om gebruik te maken van stillere en zuinigere vliegtuigen. De transferpassagier moet niet worden ontzien. In de praktijk maakt de overstapper gebruik van 2 vluchten, anders dan de in Nederland opstappende passagiers die maar 1 vlucht maakt. Toch wordt de vliegbelasting eenzijdig neergelegd bij de in Nederland opstappende leisure én zakelijke reizigers, waarbij ook al geldt dat de luchthaventarieven voor de overstappende passagier beduidend lager liggen dan het tarief voor de passagier die op Schiphol aan zijn reis begint. Hierdoor wordt de Nederlander achtergesteld ten opzichte van burgers uit

andere landen die uitsluitend overstappen op Schiphol en daardoor nauwelijks een bijdrage leveren aan de Nederlandse welvaart en economie. Daarnaast zou de opbrengst van de geplande vliegbelasting moeten worden besteed aan de innovatie van de luchtvaartsector en niet uitsluitend ten gunste komen van de algemene middelen.

3.5 Koppeling Ontwerp-Luchtvaartnota aan gecontroleerd herstel

Groei zal de komende jaren in een ander daglicht komen te staan. De minister koppelt in haar aanbiedingsbrief de onderdelen uit de luchtvaartnota aan het gecontroleerde herstel naar aanleiding van COVID-19. Dat is niet op zijn plaats. De Ontwerp-Luchtvaartnota heeft betrekking op de lange termijn en geeft een visie op de (duurzame) wijze waarop de sector groei kan 'verdienen'. De Ontwerp-Luchtvaartnota is dan ook niet randvoorwaardelijk voor de korte termijn ontwikkelingen; hiervoor geldt het huidig wettelijk kader.

VERWIJZINGEN

- ¹ Schiphol Maandelijkse Verkeer & Vervoer cijfers 1992 – heden: <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/verkeer-en-vervoer-cijfers/>
- ² Vergunningennota Luchtvaart 4.3.4 Afwegingskader routevergunningenbeleid <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-327741.pdf>
- ³ advies Eindhoven d.d. 22 juni 2010, bijlage bij Kamerstukken II 2009/10, 31 936, nr. 30.
- ⁴ Convenant “Behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol” uit december 2008 artikel 2.3 <https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2020/01/convenant-selectiviteit.pdf>
- ⁵ advies december 2012 item 4 <https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2020/01/20121211-brief-aan-stas-bij-alternatief-pakket.pdf>
- ⁶ advies oktober 2008 pagina 15 item e)
- ⁷ Jaarverslagen Eindhoven Airport: <https://www.eindhovenairport.nl/nl/jaarverslagen>
- ⁸ Op basis van historische slots W19 en S20
- ⁹ advies Eindhoven gebruikt het vergunde aantal vliegbewegingen in 2009 (18.050) als startpunt met een groei van 25.000 vliegbewegingen.
- ¹⁰ <https://nieuws.eindhovenairport.nl/184495-vergunning-burgermedegebruik-eindhoven-airport-2020-2021>
- ¹¹ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/nieuws/2020/03/31/minister-lelystad-airport-jaar-later-open>
- ¹² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/09/25/stand-van-zaken-verkeersverdelingsregel-schiphol-lelystad-airport>
- ¹³ KiM Luchtvaartfeiten december 2018 <https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2018/12/20/luchtvaartfeiten>
- ¹⁴ Jaarverslag Royal Schiphol Group 2019 https://www.jaarverslagschiphol.nl/xmlpages/resources/TXP/Schiphol_web_2019/pdf/Schiphol_Jaarverslag_2019.pdf
- ¹⁵ [http://www.seo.nl/uploads/media/2019-16 Het belang van leisurevervoer op Schiphol.pdf](http://www.seo.nl/uploads/media/2019-16_Het_belang_van_leisurevervoer_op_Schiphol.pdf)
- ¹⁶ <https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2020/01/> : [-middel-lange termijn.pdf](#)

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Platform Participatie
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onderwerp:
Zienswijze ontwerp-luchtvaartnota

Referentie:
20200708/RH

Datum:
9 juli 2020

Geachte heer/mevrouw,

Eindhoven Airport heeft kennisgenomen van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

Als onderdeel van de Royal Schiphol Group (RSG) onderschrijft Eindhoven Airport de zienswijze van RSG volledig. Met de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) heeft afstemming over een zienswijze plaatsgevonden. De onderhavige zienswijze ziet toe op beleidskeuzes die betrekking hebben op Eindhoven Airport en specifieke zaken die naar onze mening extra aandacht vragen.

Waar in deze tekst over de nota wordt geschreven wordt de Ontwerp-Luchtvaartnota bedoeld.

Algemeen

Het is goed dat het Kabinet met deze nota richting geeft en een wenkend perspectief biedt voor de luchtvaart. Perspectief op een prettige leefomgeving, waarin een concurrerende sector ons verbindt met de rest van de wereld voor zaken, familiebezoek en vakantiehuizen.

De gekozen voorkeursstrategie vanuit het Rijk interpreteren wij als volgt: groei van de luchtvaart is alleen mogelijk wanneer dit veilig kan en hinder en uitstoot afnemen. Deze richting biedt naar onze mening een stimulans aan de sector om verder te innoveren en tegelijkertijd de zekerheid voor de omgeving dat verdere ontwikkeling alleen gepaard kan gaan met een afname van hinder en impact op het klimaat.

Goed verbinden

De nota constateert terecht dat luchthavens in de afgelopen periode een grotere bijdrage zijn gaan leveren aan de internationale verbondenheid van Nederland. Het is vervolgens wel zaak om zo snel mogelijk het beleidskader netwerkkwaliteit op te stellen. De steun vanuit het Rijk voor een nauwe samenwerking tussen de Nederlandse luchthavens middels een systeembenadering vinden wij positief. Wij ondersteunen het uitgangspunt dat de regionale luchthavens er primair moeten zijn voor de eigen regio. Specifiek voor Eindhoven Airport geldt dat wij alle reizigerssegmenten in onze regio zo goed mogelijk zelf willen bedienen. Dit is ook goed voor het totale systeem van Nederlandse luchthavens en tegelijkertijd betekent dit dat Schiphol wordt ontlast.

Daarbij is het zeer belangrijk dat we kunnen sturen op voor de regio relevante verbindingen; instrumenten daartoe ontbreken echter tot nog toe. Wij hechten daarom groot belang aan sturingsmogelijkheden, onder andere door vol in te zetten op een aanpassing van de EU-

slotregelgeving zodat beter op netwerkqualiteit en duurzaamheid gestuurd kan worden. Wij verzoeken u deze inzet verder te concretiseren.

Een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer van alle luchthavens is essentieel en verdient aandacht. Ook voor Eindhoven Airport is een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer belangrijk. De investeringsagenda uit de nota is nu met name gericht op Schiphol. Ons verzoek is om ook Eindhoven Airport op deze agenda te zetten. Betere bereikbaarheid per openbaar vervoer draagt tevens bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen uit de nota.

Ten aanzien van de systeembenadering vragen wij u om aandacht te besteden aan het verbinden van Nederlandse luchthavens onderling. Voor de nabije toekomst zou dit over de weg kunnen plaatsvinden met gebruik van spitsstroken. Op middellange termijn zouden de mogelijkheden van elektrisch vliegen daartoe kunnen worden verkend.

Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving

Eindhoven Airport onderschrijft de visie in de nota om de negatieve gevolgen van de luchthavens en luchtvaart op de omgeving zo gering mogelijk te laten zijn. Ontwikkeling kan niet zonder voorwaarden. In de nota wordt naast een mogelijke aanpassing van de geluidsnormen een aantal nieuwe normen voor bijvoorbeeld ultrafijnstof en CO2 voorgesteld.

In de nota lijkt het 'verdiene van groei' voor de luchtvaartsector het doel te zijn. Wij zouden graag zien dat de nadruk meer komt te liggen op kwalitatieve ontwikkeling vanuit de gedachte dat wij onze regio optimaal willen verbinden. Hiertoe is het noodzakelijk enige bewegingsvrijheid te hebben om die kwalitatieve ontwikkeling door te maken, binnen heldere milieunormen zoals hierboven omschreven.

Eindhoven Airport vindt de focus op regionaal-economische inbedding voor de regionale luchthavens positief. Tegelijkertijd is het noodzakelijk dat de Rijksoverheid een leidende rol blijft spelen bij het maken van keuzes en het stellen van normen. Normen voor bijvoorbeeld geluid en emissies moeten landelijk vastgesteld worden en luchthavens moeten niet afhankelijk zijn van regionale interpretatie zoals nu nog soms het geval is. Voor Eindhoven Airport is het essentieel dat deze normen niet alleen realistisch, handhaafbaar en uitvoerbaar zijn, maar ook passen in de internationale context van de luchtvaart.

Duurzaam en innovatief

Eindhoven Airport is medeondertekenaar van het Akkoord Duurzame Luchtvaart. De nota maakt de keuze om de luchthavens zich te laten ontwikkelen op de huidige locaties. Deze keuze vereist dat we met elkaar stevige stappen zetten op het gebied van verduurzaming en innovatie.

Elektrisch vliegen kan potentieel veel gaan betekenen voor de luchtvaart. Terecht geeft u in de nota aan dat (hybride) elektrisch vliegen op korte afstandsvluchten op middellange termijn kansrijk kan zijn. Regionale of kleinere luchthavens kunnen hierin faciliteren met korte afstand point to point verkeer binnen Europa. Een pilot zou gestart kunnen worden binnen Nederland mede in de context van een systeembenadering. De eerste ideeën voor een verbinding tussen Eindhoven en Schiphol worden nu uitgewerkt. Het zou onze aanbeveling zijn om de nota op dit punt te verrijken met dergelijke kansrijke toepassingen.

Eindhoven Airport is zowel onderwerp van alsook belangrijk partner bij het uitvoeren van de luchtvaartambities. Daarom blijven wij ook graag nauw betrokken bij het vervolgproces, in het bijzonder de systeembenadering van luchthavens, de nationale coördinatie bij luchthavenbesluiten en de verdere verduurzaming van de luchtvaartsector.

Met vriendelijke groet,
Eindhoven Airport N.V.

Algemeen directeur

INITIATIEFVOORSTEL (artikel 36 RvO)

(plaatsing op de eerstvolgende agenda tenzij schriftelijk oproep hiervan reeds is verzonden)



gemeente
TEYLINGEN

Van (naam raadslid) De fracties van de PvdA, GroenLinks, CDA, D66, Fractie Piket

Aan De voorzitter

Onderwerp: Indienen zienswijze gemeente(raad) Teylingen over concept luchtvaartnota: voor het zo snel en zo ver mogelijk terug brengen van het aantal nachtvluchten en tegen aanleg extra parallelle Kaagbaan.

Ingediend d.d. 9 juli 2020

Datum doorgezonden aan college/overige raadsleden door griffie:

Inhoud initiatief voorstel

Urgentie

In de raad ligt ter besluitvorming voor de motie zienswijze Ontwerp-Luchtvaarnota c.a. versie 11 juni 2020.

Gelet op de deadline voor het indienen van een zienswijze (9 juli 2020) verzoeken wij de raad om dit initiatiefvoorstel, in afwijking van de procedure zoals aangegeven in het reglement van orde, op 9 juli 2020 te behandelen cq in stemming te brengen en de griffie te verzoeken de zienswijze, na besluitvorming, digitaal in te dienen bij het platform participatie Rijksoverheid Ontwerp Luchtvaartnota.

Inhoud motie

In de motie is de opdracht aangegeven die aan de vertegenwoordiger van Teylingen in de Omgevingsraad Schiphol, cluster Zuidwest en in de Bestuursregio Schiphol,

om zich ten sterkste uit te spreken;

- *tegen deze voorgenomen groei van het aantal vluchten,*
- *nauw in de lijn met de eerder door de gemeenteraad aangenomen moties hierover,*
- *voor het zo snel en zo ver mogelijk terug brengen van het aantal nachtvluchten*
- *en tegen de aanleg van een parallelle Kaagbaan*

Initiatiefvoorstel: indienen zienswijze

Voorstel is de voornoemde Motie Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota c.a. versie 8 juli 2020 in te dienen als zienswijze van de gemeente Teylingen in aanvulling op de zienswijze van het cluster Zuidwest op de ontwerp Luchtvaarnota

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

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



RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Teylingen besluit:

het initiatiefvoorstel aan te nemen/niet aan te nemen

Aldus besloten in de raad van 9 juli 2020

De raad voornoemd,

de griffier

de voorzitter

Bijlagen:

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

INITIATIEFVOORSTELLEN



Inleiding

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

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

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

1. Onderwerpskeuze

Voorafgaande afweging door raadslid:

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

2. Aard van het op te lossen probleem

- welk probleem wil het raadslid aanpakken?
- (na globale vaststelling onderwerp preciezere probleemstelling formuleren; een complex/diffuus probleem tot hanteerbare proporties terugbrengen)

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

Te onderscheiden deelvragen:

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

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

Zo ja:

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

5. Alternatieven

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

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

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



Opstellen initiatiefvoorstel

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

A. Wat moet er in het initiatiefvoorstel?

Mogelijke opties:

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

B. Andere praktische voorbereidingen

Aandachtspunten:

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

C. Schrijven initiatiefvoorstel

Een initiatiefvoorstel bestaat in het algemeen uit

a. een ontwerp-besluit

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

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

De procedurele aspecten betreffen:

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

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

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

b. een toelichting

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

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

c. een aanbiedingsbrief

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

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

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



MOTIE (artikel 33 RvO)

(Ieder lid kan ter vergadering een motie indienen)



gemeente
TEYLINGEN

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

Aan De voorzitter

Onderwerp: Nieuwe Luchtvaartnota

Datum raad in openbare vergadering bijeen: 9 juli 2020

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

stellen de raad voor de volgende motie aan te nemen:

gelezen hebbende

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

constaterende, dat:

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

voorts constaterende, dat de gemeenteraad van Teylingen:

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

Overwegende, dat

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

van oordeel, dat

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

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

verzoekt het college:

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

en gaat over tot de orde van de dag.

Besluit raad:
stemmen voor
stemmen tegen

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



MOTIE



Inleiding

Het "Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad van de gemeente Teylingen" (hierna: RvO) bevat in artikel 1 de volgende definitie:

"een motie is een korte en gemotiveerde verklaring over een onderwerp waardoor een oordeel, wens of verzoek wordt uitgesproken"

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

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

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

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

Afhandeling moties:

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

Zienswijze Ontwerp - Luchtvaartnota 2020-2050

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Leimuiden, juli 2020

Betreft: Zienswijze met betrekking tot ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte minister

Als werkgroepen geluidshinder Kaag en Braassem (ingeschreven als bewonersvertegenwoordiging bij de Omgevingsraad Schiphol) dienen wij onze zienswijze in met betrekking tot de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, het bijbehorende Plan-milieueffectrapport (plan-MER) en de passende beoordeling, gepubliceerd op 15 mei 2020.

De minister zegt een nieuwe koers uit te zetten met een agenda met heldere doelen en een concrete aanpak voor de komende jaren. Er lijkt gekozen te worden voor groei zonder dat de randvoorwaarden zijn gedefinieerd. Opvallend is dat de groeidoelstellingen voor de luchtvaart inderdaad behoorlijk concreet zijn en gebaseerd op optimistische aannames. Daarentegen zijn de doelstellingen over de hinderbeperking vaak niet concreet, wordt er veelvuldig verwezen naar verder onderzoek en zijn de aannames vaak pessimistischer. Of het leidt tot verder uitstel door te verwijzen naar komende luchthavenbesluiten, zonder dat daar een kader voor beschreven wordt. Daarmee lijkt de afweging tussen groei en leefbaarheid uit balans. Temeer daar veel huidige knelpunten nog niet zijn opgelost. Zelfs de huidige operatie is nog steeds niet juridisch verankerd. Wat wordt dan als referentiepunt voor groei gehanteerd?

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 afdoende in beeld gebracht.

Ook inzicht in sturingsinstrumenten ontbreekt. Zelfs de grenswaarden waarop het kabinet wil gaan sturen zijn niet helder. Met de BRS delen wij de zorg over het gebrek aan concrete uitwerking, samenhang en integraliteit.

Een voorbeeld van het gebrek aan samenhang laat het volgende zien. In het plan MER wordt onder verdienvermogen vermeld dat geschat wordt dat er nog tussen de 30.000 en 460.000 fte werkgelegenheid extra gegenereerd wordt. Vooral in de agglomeratie Groot Amsterdam beperkt Schiphol al in grote mate de mogelijkheden om de woningbouwopgave tot stand te brengen. Meer vliegen vergroot deze beperkingen, terwijl er in scenario's (aanzienlijke) extra vraag naar woningbouw gecreëerd wordt.

Belangrijke adviezen van de Rli aangaande “de vervuiler betaald” en “besteed meer aandacht aan (beïnvloeding van) reizigersgedrag” worden niet of nauwelijks gewogen. Het Rli rapport (2019) bekritiseert ook de nadruk op reductie van geluidsoverlast waardoor onvoldoende zicht is op het totale milieueffect van luchthavens. De discussie over beprijzen is al langer aan de gang. Hier doet zich een atypisch fenomeen voor. Voor alle argumenten, die de luchtvaartsector gebruikt, zijn rapporten geschreven. Over het effect van verhoging van de ticketprijs komen minister en de sector niet verder dan de mededeling dat dat geen noemenswaardig effect heeft: “Nederlanders zijn niet gevoelig voor een prijsverhoging, ze gaan toch wel op vakantie”. Op vele beleidsterreinen gebruikt de overheid prijsbeleid succesvol ter beïnvloeding. In plaats van de deze maand voorgestelde minimumprijs moet de overheid de regie in handen nemen. Bij voorkeur met BTW en accijnzen. Het mes snijdt dan aan twee kanten. Goedkope “pretvluchten” zullen behoorlijk in aantal afnemen en de opbrengst (geschat tot wel 2 miljard) kan gebruikt worden voor investeringen in substitutie en innovatie. De minister bepleit voor het invoeren van een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen dat leidt tot een potentieel kosteneffect vergelijkbaar met dat van een brandstofaccijns en aanvullend tot een directe CO₂-reductie ten opzichte van het gebruik van fossiele brandstof (dubbele werking). Gezien de discussie rond biogas is het maar zeer de vraag of bijmengen echt als een positieve milieubijdrage gewaardeerd blijft.

Gezondheid

De minister noemt in hoofdstuk 4.8 belangrijke beslissingen voor een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving. Beslissing 5 vermeld het advies van de WHO te "gebruiken". Dit is natuurlijk geen concrete beslissing. De beslissing moet concreet zijn dat het advies met de genoemde $dB(A)$ waarden overgenomen moet worden.

RTL Nieuws

RTL Z - dinsdag 12 maart 2019

'Meer doden door luchtvervuiling dan door roken'

In Europa sterven jaarlijks zo'n 800.000 mensen vroegtijdig als gevolg van luchtvervuiling. Dat aantal is naar schatting hoger dan het aantal 'tabaksdoden'.

Wereldwijd gaat het ieder jaar om 8,8 miljoen mensen, zo blijkt uit een Duits onderzoek dat is gepubliceerd in het wetenschappelijke tijdschrift *European Heart Journal*.

Het aantal doden is twee keer zo hoog als eerder geschat. "Luchtvervuiling is een belangrijkere doodsoorzaak dan roken", zegt de Duitse hoogleraar Thomas Münzel die betrokken was bij het onderzoek volgens *The Guardian*. Gemiddeld wordt een mensenleven met twee jaar verkort.

Volgens de laatste cijfers van de wereldgezondheidsorganisatie WHO sterven er wereldwijd jaarlijks ruim 7 miljoen mensen als gevolg van roken. Münzel: "Maar roken is individueel te voorkomen, luchtvervuiling niet."

Voor de nieuwe studie zijn drie soorten onderzoeksdata gecombineerd: blootstelling aan luchtvervuiling, bevolkingsdichtheid en de gezondheidsimpact van vervuilde lucht. Het blijkt

dat Europa slechter scoort dan het wereldwijde gemiddelde.

Hart- en vaatziekten

Veruit de meeste mensen krijgen hart- en vaatziekten als gevolg van luchtvervuiling. Zij lopen het risico een hartaanval op beroerte te krijgen. 7 procent van de slachtoffers is overleden als gevolg van longkanker. Bij nog eens 7 procent leidde een longontsteking tot vroegtijdig overlijden.

De onderzoekers concluderen dat vooral het fijnstof in de lucht omlaag moet om te voldoen aan de richtlijnen van de WHO.



Aangeboden door RTL Nederland

RTLZ

In 1998 concludeerde de Gezondheidsraad in haar advies (GZB/C&O/98344) aan de toenmalige minister van Volksgezondheid onder meer:

- **Citaat 1** *"De centrale vraag van het advies luidt: beïnvloeden de activiteiten in een grootvliegveldsysteem de gezondheid? De commissie beantwoordt deze vraag met: ja."*

- **Citaat 2** *"Over het verband tussen milieu en gezondheid is nog veel onbekend, maar niet ter discussie staat dat factoren als omgevingsgeluid en luchtverontreiniging de gezondheid aantasten"*

De afgelopen decennia is weinig proactief structureel wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd naar de in het rapport genoemde aandachtsgebieden. Pas recent wordt op het gebied van Luchtverontreiniging door RIVM een onderzoek gestart naar de gevolgen van Ultra Fijnstof.

Het is onduidelijk of en in hoeverre de genoemde beslissingen voldoende zijn om te spreken over een "gezonde en aantrekkelijke Leefomgeving".

Een nieuw normeringskader voor omgevingskwaliteit zal noodzakelijk zijn om dat vast te kunnen stellen.

Hinder (LN 4.2)

Stop afwenteling op minder dichtbevolkt gebied, ook daar hebben omwonenden recht op een uitgebreider bescherming tegen geluidsoverlast en schadelijke stoffen veroorzaakt door

"Niet de wil van de meerderheid is de kernwaarde van de democratie, maar de bescherming van minderheden."

de toegenomen luchtvaart. De nota stelt dat de luchtvaartsector groei kan verdienen door de hinder te verminderen. De minister noemt in hoofdstuk 6 een beslissing om de reservering voor grond voor de parallelle Kaagbaan aan te houden totdat aanvullend onderzoek is afgerond. In de nota wordt ook gerefereerd aan het rapport Verkenning geluid en capaciteit bij aanpassing banenstelsel Schiphol (2020) van To70. Hierin dreigt een verdere verschuiving van vliegverkeer naar de preferente banen en enkele varianten leiden tot een onacceptabele toename van ernstig

gehinderden (EGH) tot wel 60%¹. Dit is al eerder in de Luchtvaartnota van 2012 verwoord: "Het Aldersadvies geeft hierbij aan dat het 50/50-beginsel niet uitvoerbaar is bij de huidige hantering van het gelijkwaardigheidsbeginsel (voor binnen- en buitengebied, zie figuur 18)". En "Doordat de huidige hantering van het gelijkwaardigheidsbeginsel een verdere toename van de geluidsbelasting in het binnengebied uitsluit kan de grote hinderreductie in het buitengebied niet gerealiseerd worden". En dat is dan voor buitengebied kernen waarvan sommigen in de tussentijd een grote toename hebben ervaren. Wij willen dat de voorwaarden voor vermindering van geluidsoverlast aangescherpt worden met een eerlijke verdeling van de overlast en stellen daarom dat **niemand** in de omgeving van Schiphol geconfronteerd wordt met (verdere) toename van geluid en schadelijke stoffen. Het alleen sturen op ernstiggehinderden en voornamelijk op binnengebied is te discriminerend om het groeiend aantal gehinderden daarbuiten recht te doen. Bovendien leidt dergelijke besluitcriteria tot een maatschappelijke tweedeling.

Wat is erger: 5.000 vliegbewegingen over 100 inwoners of
50.000 vliegbewegingen over 10 inwoners

De werkgroepen onderschrijven het statement uit de Omgevingsvisie van de Gemeente Kaag en Braassem. Daarin staat dat het belangrijk is om de balans te behouden tussen leefbaarheid voor inwoners en het behoud van het internationale netwerk op Schiphol. Het streven is om de hinder van Schiphol die de inwoners ervaren terug te dringen. Dat betekent betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast.

"Wij willen geen uitbreiding van het banenstelsel met een parallelle Kaagbaan en/of andere aanpassingen van het banenstelsel die nadelig uitpakken voor de mensen in Kaag en Braassem."

De werkgroepen zitten daarmee op een lijn met de visie.

¹ Tabel 5-4 Verkenning geluid en capaciteit bij aanpassing banenstelsel Schiphol (2020)

De nota stelt dat innovatie de sleutel is tot succes. Stillere vliegtuigen wordt daarbij opgevoerd met onderliggende berekeningen dat tot 2050 vliegtuigen gemiddeld 1% per jaar stiller worden. Deze aanname is zeer betwistbaar en aantoonbaar te optimistisch. Wij constateren bijvoorbeeld uit onze meetgegevens dat de jaarlijkse Lden boven Leimuiden vanaf gebruiksjaar 2013 na een aanvankelijke stijging en daling voor gebruiksjaar 2019 op hetzelfde niveau ligt. De minister is nog steeds voornemens om vliegverkeer naar Lelystad te verhuizen. Mocht dat inderdaad gaan gebeuren, dan worden op Schiphol de vrijgekomen slots door intercontinentale vluchten ingevuld. Omdat wide bodies meer geluid maken vindt er per saldo een toename van geluidsoverlast plaats.

Het rekenen met gemiddelden is overigens een verkeerde weergave van de ervaren overlast. Zoals iemand de volgende treffende gelijkenis gaf. Het effect van twee lawaaiige vliegtuigen verdelen over 24 uur is vergelijkbaar met iemand twee harde klappen in zijn gezicht geven en dan de gemiddelde pijn over 24 uur uitrekenen. Overlast komt meestal van pieken van geluid..

Route Afwijking (LN 4.2.2)

Deze pieken komen van lawaaiige vliegtuigen (veelal vrachtvliegtuigen), die te laag of buiten de route, vliegen. Door het gebruik van de startroute NADP2 is door TO70 aangetoond dat grotere en zwaardere vliegtuigen (vanwege technische beperkingen) structureel horizontaal afwijken van de nominale route en er laag boven bewoond gebied gevlogen wordt.

Hiermee is ook aangetoond dat de modelberekeningen geen rekening hebben gehouden met deze "parameter" met als gevolg onjuiste informatie over lokale NADP2 gevolgen. Deze constatering is in de mailwisseling, n.a.v. uw "huiskamer" bezoek in Bodegraven met uw ministerie (DGLN/burgerbrieven) gedeeld maar nog niet afgerond. Zie mail 5/5/2020 om 10:15.

Ook geeft dit aan dat een gedifferentieerd meetsysteem noodzakelijk is om lokale excessen te kunnen identificeren en ter toetsing complementair is voor de verfijning van de modellen.

Rustmomenten (LN 4.2.1)

Een andere oorzaak is dat er te weinig rustmomenten zijn. Leimuiden ligt onder de preferente Kaagbaanroutes met een jaarlijkse geluidbelasting van ruim 7.500 uur en kent in vergelijking met andere banen evenals de Polderbaan weinig rustmomenten.

Bron Schiphol Q4 rapportage 2018

Banen	Uren
Polderbaan	7545
Kaagbaan	7514
Zwanenburgbaan	3688
Aalsmeermeer baan	3453
Buitenveldert baan	1687
Oostbaan	139

In de huidige periode met Corona blijkt ook dat de uitzonderingscriteria veel te ruim zijn. In het huidige luchthavenbesluit staat dat tussen 6 en 23 uur in 15% van de gevallen afgeweken mag worden. LVNL vult dit in door voornamelijk KLM uit "efficiency"-overwegingen toestemming te verlenen om kortere routes te vliegen, die onnodig over bewoond gebied gaan.

In alle berekeningen worden prognoses van Schiphol met gemiddeldes berekend. Dan hebben we het bijvoorbeeld over start- en landingsprofielen voor de verschillende vliegtuigtypes, de vliegroutes en de bochtstraal. Daarvan zijn echter heel veel afwijkingen en dat betekent over het algemeen meer overlast dan berekend.

Belang van Schiphol

De luchthaven Schiphol probeert met het HUB concept een onhoudbare positie in de wereldwijde luchtvaartontwikkelingen te blijven innemen ten koste van het welzijn van de omwonenden. In 2008 stond de luchthaven op een 8^{ste} plaats en nu een 2^e plaats. Dit ging gepaard met een navenante toename van de overlast. Deze fixatie op groei betekent zeker niet dat de netwerkkwaliteit ook is verbeterd. Schiphol staat pas op de 9^e plaats als wordt gekeken naar de kwaliteit van de verbindingen naar wereldwijde economische centra. Net als landen, die in die lijst dus hoger staan, kan Nederland zich meer richten op kwaliteit met minder vluchten.

In het rapport Mainports voorbij (2016) staan kritische analyses met vermelding van een afnemend belang van Schiphol voor de Nederlandse economie. Het rapport Luchtvaart uit balans (2019) stelt vraagtekens bij de HUB opzet. Econoom [naam] heeft, samen met [naam], een second opinion geschreven bij de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse van de Nederlandse luchtvaart, die opgesteld was door de adviesbureaus Decisio en SEO. En de door de minister aangestelde voorzitter ORS zegt in het Advies [naam]: leefbaarheid rond Schiphol gaat voor groei.

Het is niet duidelijk hoe deze anders gerichte rapporten door de minister zijn meegewogen.

Participatie

De luchtvaartsector en opeenvolgende ministers hebben in de afgelopen decennia voortdurend op groei ingezet. Zolang de omwonenden daarin mee gingen, werd de participatie gedoogd. Verschillende gedane afspraken wachten nog steeds op uitvoering. Nu bewoners en bestuurders, met goede redenen, een stop op groei nastreven, werkt volgens de minister en de sector de participatie niet meer. Daarvoor in de plaats moet de participatie anders geregeld worden. Met de voorgestelde participatie dreigt een degradatie voor het niveau van inspraak.

Bovengenoemde beoordeling van de participatie wordt mede gebaseerd op de expert opinion de NLR nota Kennis ten behoeve van de luchtvaartnota. Hierin wordt gesteld:

"Het betrekken van omwonenden vanaf de beginfase van het beslistraject, het laten meebeslissen over de koers van het onderzoek en het beschikbaar stellen van begrijpelijke informatie vormen hierbij de basis voor een constructieve dialoog. Het luchtvaartdebat wordt echter dikwijls gedomineerd door de sector zelf en een kleine groep, actieve tegenstanders. Het vraagt extra inzet om ook omwonenden die behoren tot de categorie van de "zwijgende meerderheid" te betrekken."

Dit refereren naar een kleine groep, actieve tegenstanders is een flagrante en discriminerende devaluatie van de participatie, die tot nu toe heeft plaatsgevonden. De ORS bewoners geleding vertegenwoordigt een groot aantal omwonenden. Verder zijn in allerlei gremia een groeiend aantal omwonenden betrokken bij de maatschappelijke vraagstukken rond de luchtvaart. Als laatste, maar zeker niet de onbelangrijkste, is de bestuurders geleding ook een vertegenwoordiging van de omwonenden. De houding van de luchtvaartsector heeft bovendien in grote mate zelf bijgedragen aan het afhaken van vele omwonenden om het gesprek aan te gaan.

Op 18 juni 2020 beantwoordt de minister vragen over de nota in de commissie luchtvaart. Daarin stelt zij laconiek dat de milieubeweging uit het overleg

Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart is gestapt en dat zij dat "zelf niet gedaan zou hebben, omdat je beter mee kan blijven praten". Dit begint wel symptomatisch te worden voor de manier waarop de minister met medezeggenschap omgaat. In de evaluatie van wordt geconcludeerd dat er geen vertrouwen dus de verschillende geledingen meer is. In plaats van aan de slag te gaan met de onderliggende redenen voor dat gebrek aan vertrouwen koerst de minister op een beëindiging van de ORS aan. De minister begrijpt blijkbaar niet dat veel mensen het zat zijn dat luchtvaartsector alleen maar over groei wil praten.

Het is ongelooflijk dat de gezondheid van medewerkers en omwonenden op het tweede plan staat. Zo is er geen vertegenwoordiging van een gezaghebbende instantie (zoals bijvoorbeeld het RIVM) binnen het officiële overlegorgaan ORS

Wat willen wij:

Geen groei Schiphol: luchtvaart dimensioneren naar de hoogste toegevoegde waarde voor het welzijn van de Nederlandse samenleving

Ontwikkel eerst een nieuw moreel en ethisch normenstelsel met de individuele "Omgevingskwaliteit" als maat om tot een solidaire hinder verdeling te komen

Intensiveer het overleg met bewoners verenigd in de omgevingsraad Schiphol voor het maken van concrete afspraken over een verbetering van de omgevingskwaliteit op basis van de in hun zienswijze genoemde Tienpuntenplan

Geen afwenteling overlast op minder dichtbevolkt gebied; **niemand** mag verdere toename van geluid en schadelijke stoffen ondervinden

Versnel het implementeren van een geïntegreerd informatie systeem voor Meten, Berekenen en Beleven mede uitgaande van de huidige operationeel zijnde meetsystemen, die transparant controleerbaar zijn

Een grondige analyse van de mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding door beprijzen

De vliegtaks niet gebruiken voor aanvulling van de algemene belastingen, maar voor gedragsbeïnvloeding en/of ontwikkeling van substitutiemogelijkheden

In het kader van de luchtvaart als gewone bedrijfstak benaderen, BTW op tickets en accijns op kerosine instellen en de opbrengsten voor gedragsbeïnvloeding en/of ontwikkeling van substitutiemogelijkheden aanwenden

Kaders stellen aan komende luchthavenbesluiten met smallere marges voor afwijkingen

Handhaaf het niveau van adviesrecht voor omwonenden; veranker ook gezondheidsvertegenwoordiging in een proactieve participatie

Aantoonbaar maken van de daadwerkelijke verbeteringen voor de leefomgeving op het gebied van geluid en gezondheid

Wat missen wij:

Een integrale visie op internationaal vervoer waarvan luchtvaart een onderdeel is

Conclusie

Als minister zo overtuigd is van de positieve effecten van de luchtvaart dan moet een degelijk onderzoek naar een luchthaven op zee de investering zeker waard zijn. Ook Schipholdirecteur wil dat er een serieus onderzoek komt naar de mogelijkheid om een luchthaven op zee te bouwen.

Plan MER vermeld: Wel kan op basis van de beschikbare informatie en het algemeen maatschappelijk sentiment worden verdedigd dat de direct omwonenden van luchthavens (vooral Schiphol) ten opzichte van andere groepen onevenredig veel last dragen van de luchtvaart zonder dat daar in gelijke mate lusten tegenover staan.

De overlast en gezondheid voor omwonenden moet een zwaarder gewicht in de afwegingen krijgen. Omwonenden lopen het risico om, net als in Groningen met aardgas, een te hoge rekening te betalen en verdienen een substantiële, merkbare teruggang in de overlast.

De minister heeft een nota geschreven die te vroeg tot een eenzijdige conclusie komt. De volgorde dient te zijn:

- Bepaal de werkelijke behoefte van de samenleving met inachtneming van nieuwe inzichten op het gebied van internationale verbindingen, economie, gezondheid en milieu
- duidelijke en rechtvaardiger criteria met transparante waarden vastleggen voor een solidaire hinderverdeling
- verschillende scenario's gedegen onderzoeken, waaronder een krimpscenario, en alternatieven (luchthaven op zee)
- een richting kiezen, die hinderreductie teweeg brengt, die ook als zodanig ervaren wordt. En met voldoende waarborgen voor het nakomen van nauwer afbakenende afspraken met transparante en controleerbare metingen en berekeningen

Daarom dient de Luchtvaartnota uitgesteld te worden tot bovengenoemde zaken beter onderzocht zijn. Maak verder tot eind 2023 een pas op de plaats. Er hoeft, in

verband met de teruggevallen vraag door het Coronavirus, ook helemaal geen snelle beslissing genomen te worden.

In afwachting van uw reactie, met vriendelijke groet,

Voorzitter **Wergroep "Geluidshinder Kaag en Braassem Noord"**

Voorzitter **Wergroep "Geluidshinder Kaag en Braassem Noord, Leimuiden West"**