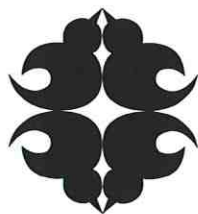


BUNDEL 3

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

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

74776833	Kontakt Milieubeheer Zaanstreek en Wergroep Saense Onderwonenden Schiphol
74785249	Vereniging Amsteloever
74788486	Den Helder Airport
74792021	Limburgse Werkgevers Vereniging (VNO-NCW Limburg)
74792460	Maastricht Logistics Services (MLS) BV
74792757	Stichting Landelijk Burgerberaad Luchtvaart (LBBL)
74793678	Provincie Flevoland
74795349	VNC Vereniging Nederlands Cabinepersoneel
74796100	Leefbaar Tynaarlo
74796552	Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap
74797664	Gemeente Uithoorn
74797706	Gemeente Nieuwkoop
74797850	Gemeente Aalsmeer
74798677	Alliantie tegen uitbreiding MAA
74801730	Gemeente Den Helder
74801984	gemeente Haarlemmermeer
74803134	gemeente Zeewolde
74805411	gemeente Ouder-Amstel
74805412	Stichting Delta Floating Airport
74806308	Gemeente Utrecht
74806498	VNO-NCW Brabant Zeeland
74806665	gemeente Lisse
74806825	Groningen Airport Eelde NV



Kontakt Milieubeheer Zaanstreek

Kleine Tocht 4 a
1507 CB Zaandam¹
Tel.:
E-mail: kmz@dds.nl,
Site: kmz1971.nl

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

Zaandam, 7 juli 2020

Betreft: Inspraaknota van KMZ inzake de Luchtvaartnota 2020 - 2050

Geacht College,

Aan het begin van de luchtvaartnota wordt een algemene verantwoording gegeven, ten aanzien van de effecten van de corona-crisis: "Hierover zal het kabinet apart communiceren". Dit alles betekent dat de context van de Luchtvaartnota recent ingrijpend is veranderd. Voor de korte termijn zullen gezondheidsmaatregelen en economische noodmaatregelen de aandacht vragen. Ondanks dat de huidige context is veranderd, blijven de ambities ten aanzien van veiligheid, verbondenheid, leefbaarheid en klimaat, zoals verwoord in deze nota, overeind. Het kabinet verwacht dat de strategische vraagstukken voor de lange termijn dezelfde zullen blijven en meent dat het ook in deze tijd verstandig is om met deze Luchtvaartnota koers uit te zetten voor de verdere toekomst van de luchtvaart (pag.7 en pag. 32): "De verwachting is dat na een periode van herstel de luchtvaart weer snel richting dit groeitempo zal klimmen."

Kortom, de problematiek beperkt zich nu (hoewel er een grote verandering is opgetreden) volgens de opstellers van de luchtvaartnota tot de korte termijn en de context. Maar dat is maar helemaal de vraag. Omdat luchtvaart juist de meest voor de hand liggende verbinding is tussen werelddelen en wereldwijde contacten mogelijk maakt, moeten de ambities in een nieuw daglicht gesteld worden. De context heeft dus wel degelijk invloed op de inhoud. En dat blijkt hier niet. Want: "luchtvaart draagt breed bij aan onze welvaart en ons welzijn", staat er dan ook optimistisch (pag. 7). Dat geldt ook voor de internationale bereikbaarheid (vgl. pag. 27 en 36). En juist dat hoeft in de (nabije) toekomst niet (meer) zo te zijn, juist nu de internationale bereikbaarheid forse risico's voor welzijn en welvaart met zich mee brengt.

Dat is een fors probleem dat we met zijn allen onder ogen moeten zien.

¹ Onze stichting, later vereniging, is opgericht in 1971 en heeft tot doel het bevorderen van het welzijn door het waken tegen milieuaantasting en het activeren van het milieubeheer in de Zaanstreek, alles in de ruimste zin van het woord. Onder milieuaantasting wordt verstaan het verstoren van het natuurlijk evenwicht en het optreden van andere voor de mens ongewenste effecten, onder milieubeheer wordt verstaan al die maatregelen die leiden tot handhaving of herstel van het natuurlijk evenwicht of het opheffen of voorkomen van de ongewenste effecten ter zake van het milieu.

In deze inspraak beperken wij ons vooral tot de vergelijking tussen de nota zelf (met verwijzing naar de betreffende pagina's, die een voorbeeldfunctie hebben) en de MER, (idem, met toevoeging van de aanduiding: MER). Hoewel ook de MER is geschreven voordat de corona (COVID 19)-problematiek zich voordeed, is het uit die vergelijking al duidelijk welke min of meer opvallende discrepanties er zoal zijn tussen de nota en de en de in de MER aangeduide problematiek en welke gevolgtrekkingen men daaruit kan maken.

Problematisch bij deze luchtvaartnota is de onderlinge strijdigheid van de uitgangspunten, i.c. die van verdere ontwikkeling tegenover negatieve effecten als vervuiling, gevaar en geluidsoverlast, waarbij geen expliciete afweging plaatsvindt, en dat een prioritering blijkt van het uitgangspunt dat de vraag zal (moeten) blijven, en zal moeten worden beantwoord met voldoende aanbod. Dat dat binnen bepaalde voorwaarden moet, wordt wel gezegd: "Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen". Maar niet, in welke mate dat moet gebeuren, maar er staat wel: "binnen deze kaders kan de luchtvaart zich blijven ontwikkelen." (pag. 8).

Er staat dus niet, bij benadering, hoeveel de alle effecten moeten verminderen, maar WEL dat er dan ruimte moet zijn voor groei. Maar geen aanduiding dat er rondom luchthavens ten gevolge van (ultra)fijnstof significant minder gezondheidsklachten, via metingen, zouden moeten worden gerealiseerd (die dus te maken hebben met de luchthaven zelf, wat betreft zowel het luchtverkeer als transport op en naar de luchthaven), of dat op omliggende natuurgebieden de stikstofdepositie, door metingen aantoonbaar, duidelijk is verminderd. Er is sprake van een "groeiverdienmodel" (pag. 46), waar tegenover dus geen model wordt geschetst van hinderafname en afname van negatieve effecten.

Daarbij wordt er behalve over kaders, ook gesproken over een balans, een evenwicht. Maar wat is precies het evenwicht tussen een verdienmodel en voorkomen van aantasting van volksgezondheid, of klimaatschade? Kortom: hoeveel ontwikkeling is dan nog verantwoord bij welke schade en hoe, wanneer en onder welke voorwaarden komt die tot stand? Hoeveel negatieve effecten zijn maximaal te accepteren bij realisatie van het groeiverdienmodel? Men is er vaag over, dankzij of ondanks alle bronnen die zijn onderzocht en expertise die geraadpleegd is. Die onduidelijkheid is probleem twee.

Ik citeer als voorbeelden van onduidelijkheid nog: afname van de negatieve gezondheidseffecten, met een fraai schema over de invloed van geluid op de gezondheid, maar er staat niet bij, bij benadering met ongeveer hoeveel die afname plaatsvindt, en bovendien weer dat dit een voorwaarde is voor de toekomstige groei. En bij de gewenste afname van nachtvluchten wordt toegevoegd dat moet worden bekeken in welk tempo de nachtvluchten kunnen afnemen en tot welk aantal dit kan (vgl. pag. 46). Volgen nog bijdragen aan de reductie van de uitstoot van stikstof, en ook tussentijdse besluiten, participatietrajecten en tijdig perspectief. Dit alles biedt als methoden van weging weinig houvast.

Ook noemt men nog de duurzame ontwikkelingsdoelen van de VN, waarbij men zich zegt aan te sluiten, maar niet meldt in hoeverre die dan weer goed onderling en met de genoemde doelen combineerbaar zijn.

Het volgende probleem, probleem drie, is de optimistische zekerheid over de toekomst. Men noemt het (zeer) toekomstig gebruik van elektrische vliegtuigen en bijmenging van bio- of synthetische brandstof. Bij beide ontwikkelingen gelden echter nog steeds twijfels aan milieuvriendelijkheid en ook onzekerheid o.a. over de toekomstige beschikbaarheid (vgl. MER, pag. 83: "Vanwege de lange tijdshorizon zal de Rijksoverheid tussentijds de strategie en inzet moeten aanpassen aan de actuele ontwikkelingen (adaptief beleid)". De MER is hier wat explicieter. En dat is meteen al het met dat optimisme samenhangende vierde probleem, wat straks ook nog verder wordt geïllustreerd. De luchtvaartnota pakt zaken uit de MER niet

voldoende op. Nog een voorbeeld: dat elektrische vliegtuigen voor beperktere afstanden worden gebruikt, en dus alleen relatief lichte vliegtuigen kunnen vervangen, wordt in de nota niet benadrukt.

In de MER rekent men zelfs het effect voor: "Als dus bijvoorbeeld 10% van het verkeer vervangen zou worden door elektrische vliegtuigen, zal de groep vliegtuigen die vervangen wordt minder dan 10% bijdragen aan de totale geluidbelasting." (MER, pag. 75). Dat matig verwerken van informatie uit de MER valt vaker op.

In deze plan-MER bij de luchtvaartnota worden ook de tegenstrijdigheden bij verdere ontwikkeling duidelijker genoemd. De uitgangspunten die dan in relatie daarmee vervolgens worden toegelicht zijn: voortbouwen, gebaseerd op het voortzetten van het huidige beleid, normeren, waarbij via normering de klimaatdoelen en verbetering van leefomgeving voorop staan, concentreren, gericht op een optimaal verbindingennetwerk voor Schiphol, verdelen, waarbij wordt ingespeeld op regionale ontwikkelkansen en de regionale vraag naar luchtvaart.

Voortbouwen is daarbij dan weliswaar de referentiesituatie, wat dus wel het zwaartepunt bij voorbaat bepaalt, maar dat is reëler dan het 'groeiverdienmodel'. De voornaamste frictie bestaat nu tussen voortbouwen en ontwikkelkansen enerzijds (vraag-gerelateerd) ten opzichte van normeren en, deels, concentreren anderzijds. Waarom zijn die tegenstrijdigheden en relativeringen niet in de meer politiek gerichte nota terecht gekomen? We kunnen daarop het antwoord wel gissen: in de politieke werkelijkheid speelt een bepaalde keuze bij voorbaat een rol. Er is daarbij per definitie sprake van asymmetrische machtsverhoudingen, bv. van coalitie tegenover oppositie, en dat is dan weer oorzaak van een mogelijke vertekening van gegevens. En wat slechts een referentiesituatie is in de MER, kan dan een vooropgesteld doel worden.

Nu is het opvallend dat in de MER ingegaan wordt op de onzekerheid van de toekomst van beleid in het algemeen en grensoverschrijdend en internationaal beleid in het bijzonder en nog interessanter, dat ook wordt vermeld dat men dus te maken heeft met ontwikkelingen die onzeker zijn: "Beleidsuitspraken kijken meestal ook slechts ca. 10 jaar vooruit." (MER, pag. 96). Kortom, de luchtvaartnota, die verder vooruitkijkt dan tot 2030 en met name veel van de toekomst verwacht, doet met te veel enthousiasme uitspraken over ontwikkelingen in een te lange periode.

Nog een voorbeeld. Terwijl men dus vanuit de MER de conclusie kan trekken, dat over de jaren na plm. 2030 in feite geen zekere uitspraak kan worden gedaan in de luchtvaartnota, met name op het gebied van internationale afspraken over reductie van overlast en CO₂, wordt in de nota geconcludeerd: "Uit de plan-MER blijkt dat het uitvoeren van de afspraken uit het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart een haalbare lijn is. In een optimistisch scenario biedt dit ruimte voor gematigde groei van de luchtvaart" (pag. 10). In de MER voegt men daaraan toe: "mits daar met een stevige publiek/private inspanning aan gewerkt wordt, zoals in de andere sectoren." (MER pag. 50). Hoewel men in de nota wel erkent uit te gaan van een optimistisch scenario, wordt dat dus niet echt helemaal verwerkt en onderbouwd: men laat de veronderstelde forse daling van de uitstoot na 2030 zelfs globaal zien in een globaal schema (pag. 60). Een presentatie om de lezers van de nota meer te inspireren? Het zwaartepunt, zowel voor de MER als voor de luchtvaartnota, ligt, ook globaal gezien al met al wel in voortzetting van voldoen aan de (toename van de) vraag. En, naar verwachting, zullen bij beide klimaatdoelen en verbetering van de leefomgeving in principe meer additief zijn dan voorop staan.

Maar maatregelen op luchthavens en bij binnenlandse verbindingen, zoals relatieve krimp, ander vervoer met vergelijkbare bestemming, bijmenging van bio kerosine en hybride of elektrisch vliegen, zijn volgens de MER remedies waarvan de nu in te schatten

toekomstmogelijkheden, zowel wat de technische uitvoering betreft als wat de effecten op het klimaat en de omgeving aangaat, onzekerder zijn, dan blijkt uit de nota.

Het valt dus op dat juist wat betreft het voldoen aan maatregelen waar het gaat om leefomgeving en klimaat, het zwaartepunt in de (verre en onzekere) toekomst ligt. Het zijn niet meer dan ambities – waarbij wordt verwezen naar de ambities in het ontwerpakkoord duurzame luchtvaart (pag.68).

In de MER wordt op meer plaatsen gesteld wat o.a. de negatieve gevolgen van voortzetting van beleid kunnen zijn, en soms wat men dan eventueel zou kunnen doen: "De toename van het aantal vliegtuigbewegingen leidt tot een vermindering van het aantal stilte- en donkere gebieden in Nederland. Toename van stikstofdepositie door toename van vliegtuigbewegingen kan leiden tot significante effecten op Natura 2000 gebieden. Dit kan op projectniveau (individuele luchthavens) voorkomen worden door mitigatie."(MER, pag. 35).

Ook door toeleidende wegen e.d. "kan enige extra versnippering van natuurgebieden niet worden uitgesloten"(MER, pag. 36). Er is trouwens in de MER geen verwijzing naar wettelijke instandhoudingsdoelen van natuur opgenomen. Men geeft ook een advies (MER pag. 36): "Vanwege het ontbreken van specifieke reducerende maatregelen voor uitstoot van NOx en PM10 in een relatief dichtbevolkt gebied (Schiphol) zal nadrukkelijk aandacht besteed moeten worden aan middelen ter vermindering hiervan. "

Kortom: de MER is wat mogelijke uitkomsten en maatregelen betreft wat specifiek. Dat hoort bij een MER, maar in de luchtvaartnota is daar wel tamelijk 'luchtig' mee omgegaan – om wat beeldspraak betreft ook binnen de sector te blijven. En dat geeft meteen het verschil aan tussen een advies en een poging tot inventarisatie enerzijds, en een politieke stellingname anderzijds.

Het is zo, zoals we bij de indeling van het luchtruim hebben gezien, dat gevoelige gebieden, zoals wooncentra en kwetsbare natuurgebieden niet bij voorbaat worden gemeden, maar achteraf worden ingebracht in de beoordeling binnen een MER. Ook bij de planning van de indeling van het luchtruim staat een verdienmodel maatgevend voorop de agenda. De luchtruim-herindeling is namelijk vooral gericht op efficiency; dat heeft prioriteit. Of en hoe ook de MER bij de luchtruimindeling op negatieve effecten meer specifiek zal ingaan, moet nog blijken.

In deze MER blijkt trouwens dat stiltegebieden sowieso niet gemeden worden door de luchtvaart (MER pag. 108) en ook de lichtverlast is zo alom aanwezig dat er in principe bij vliegvelden geen inperking wordt voorzien (MER pag. 110). De indicatie van de situatie in de natuurgebieden wordt gemeten aan de hand van de populatie van verschillende soorten. "In het algemeen kan men stellen dat door drukfactoren zoals landgebruik en versnippering de populatieomvang van inheemse soorten [is] gedaald. Sommige soorten zijn zelfs helemaal verdwenen: "In Nederland is het verlies aan oppervlakte en kwaliteit van oorspronkelijke natuur aanzienlijk groter geweest dan gemiddeld in Europa of de wereld (MER, pag. 117)". Maar er is een lichte verbetering. Men verwacht in de toekomst een afname van de stikstofdepositie (MER pag. 185 vv.). En wat het landschap betreft: "In het algemeen staat de Nederlandse bevolking positief tegenover de luchtvaart in Nederland. Hierdoor heeft de luchtvaart weinig impact op de beleving van het landschap van de luchthavens. Er worden daarom geen knelpunten geconstateerd in de huidige situatie van de belevingswaarde van het landschap"(MER pag. 121).

Omdat bij enige verbetering van de condities voor de luchtvaart intensivering van vliegverkeer mogelijk zou kunnen worden, en omdat verbindingen ook efficiënt moeten aansluiten, zal dat o.a. voor de frequentie van het luchtverkeer gevolgen kunnen hebben, en mogelijkheden voor regionale ontwikkeling openlaten.

Verbetering van de leefomgeving zal, zo gezien, in ieder geval als het gaat om de luchtvaart, niet op duidelijke schaal worden bereikt.

Er zou dus, logisch gezien, toch zeker een afweging kunnen worden gemaakt van prioriteiten, waarden en doelstellingen om tot een slotsom te komen die evenwichtiger is, want, om Remkes te citeren: niet alles kan.

Uit vele pagina's nota en MER kan men dus allereerst concluderen dat uiteindelijk in het beleid geen primair ander doel dan rendement voorop zal staan. Aan dat uitgangspunt wordt ook in de MER niet getornd, al wordt het wel enigszins gespecificeerd en soms gerelativeerd of in een ruimer perspectief gezet.

De MER valt binnen de kaders van de ministeriële opdracht. Dat is wel duidelijk. Maar nu kiest de politiek wel een eigen verdere toekomst onzekere weg.

Nog wat detailvoorbeelden. In de MER wordt redelijk uitgebreid ingegaan op de onderzoeken die zijn gedaan naar (ultra)fijnstof als uitstoot van vliegverkeer, ten opzichte van lokale uitstoot uit andere bronnen (bv. pag. 100 vv.). De luchtvaartnota gaat op dit onderwerp ook in, bv. met een afbeelding van de fijnstofconcentraties rond Schiphol, maar meldt: "Het Rijk heeft de Gezondheidsraad om advies gevraagd over onderzoek dat nodig is om te komen tot beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, waaronder luchtvaart." (pag. 52). En men vraagt zich zelfs af 'Of specifiek luchtvaartbeleid voor ultrafijnstof nodig en mogelijk is' (pag. 45), terwijl de MER stelt: "Er komen nieuwe normen voor geluidhinder en (ultra)fijnstof vanwege de zorg voor de gezondheid"(MER pag. 51).

In de MER wordt ook aangegeven, dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden (MER pag. 46). In de nota realiseert men zich vervolgens niet dat dat positief effect bij intensivering van het vliegverkeer zou kunnen wegvallen. Integendeel, dit biedt ruimte voor het verdienmodel: "Ze (de burgerluchthavens) moeten rekening houden met de ambities van de Rijksoverheid en de ruimte voor groei binnen het geldende luchthavenbesluit"(pag. 46).

Nog een: meetresultaten bij een luchthaven worden gewoonlijk beperkt in hoogte, nl. tot 3000 voet, en alleen in het gebied rond de luchthaven zelf. Hier vermeldt de MER, pag. 81 t.a.v. stikstofmetingen: "Volgens het advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek moeten ook de emissies die afkomstig zijn boven 3.000 voet in ogenschouw worden genomen", Vgl. ook MER pag. 184. In de luchtvaartnota wordt gezegd dat het kabinet zich voor deze ruimere metingen binnen Europees overleg inspant (pag. 56), en men laat het hierbij, want "Luchtvaart draagt beperkt bij aan de stikstof die de bodem bereikt"(pag. 55).

En dan nog een: In de MER heeft men het zeer uitvoerig over geluidshinder, de normering en de mogelijke gewenning er aan, en ook wijst men op pag. 98 van de MER terecht op de objectieve gezondheidseffecten, terwijl in de nota (pag. 48), hoewel geluidsoverlast zeker ruim ter sprake komt, wordt gesproken over het feit dat hinder (en dus ook geluidshinder) subjectief is. Wel wordt er "gewerkt aan een beter inzicht op de aspecten van het vliegtuiggeluid. "(sic)(pag. 10).

Verder valt de luchtvaart onder afspraken voortvloeiend uit het Parijse CO2-akkoord, wat weer leidt tot afspraken over de toekomst. Dat kan verschuiving van maatregelen in de nota ook verklaren (het kan niet nu, maar straks), en bovendien is het zo dat het aantal arbeidsplaatsen dat aan Nederlandse luchthavens gebonden is veelal structureel wordt overdreven. Dat komt omdat werkgelegenheid die ook andere doelen dient, in wisselende uitkomsten wordt meegeteld. Volgens de MER (pag. 126/127) kan men dan ook alleen indicatieve cijfers geven en verschillende schattingen maken van de toegevoegde waarde aan de economie van een luchthaven. Ook de schattingen van bijdrage aan het BBP door de luchtvaart lopen nogal uiteen. Kortom, het belang van de sector kan hier op basis van cijfers niet exact genoeg worden aangetoond.

Nu is het zo dat de 'Coronacrisis' ons twee zaken wel heeft duidelijk gemaakt:

- De negatieve effecten van de verbinding met de hele wereld,
- De positieve effecten (meer schone lucht, minder gevaar en stilte) ten gevolge van de bijna-afwezigheid van luchtverkeer.

Nut en noodzaak, en maatschappelijke kosten en baten van vliegverkeer kunnen daardoor in een nieuw daglicht worden gezet. Ik ga hier verder op in.

Hoewel de luchtvaart zorgt voor ontspanning voor de één - tenslotte gaat het voor een groot deel van de geboekte reizen om vakantieverkeer (78% had op een laatst gemaakte vlucht vakantie als hoofddoel, voor 30% betrof het zakelijke reizen (pag. 36) - is het dus ook zo, dat deze ontspanning voor de één bij de ander voor enorme gezondheidsschade zal zorgen, door aantasting van leefomgeving, nu ook nog door het overbrengen van infecties. Hoewel luchtvaart verbindend werkt - denk aan wereldwijd overleg, het bestaan van kennisnetwerken (MER pag. 132) en bijvoorbeeld congressen en dergelijke - is het dus ook zo dat deze ontspanning het mogelijk maakt dat niet alleen inzichten, maar ook ziektes en ziektekiemen kunnen worden verspreid. Voor het vrachtvervoer geldt dat in mindere mate, hoewel dat grotendeels een intercontinentale bestemming heeft.

Hoewel de luchtvaart zich, zoals men herhaaldelijk stelt, op termijn, vooral binnen zo'n dertig tot vijftig jaar via technische vernieuwing zou kunnen ontwikkelen in positieve richting, en dan minder milieubelasting met zich zal brengen, is het ook zo dat die technische ontwikkelingen en vooral de bijmenging van (niet gegarandeerd duurzame) biobrandstof, waar wel zeer uitgebreid sprake van is, naar alle waarschijnlijkheid, als gezegd, veel minder beloven en onzekerder zijn dan wordt voorgesteld.

Dergelijke onzekerheden worden in de MER op pag. 258 genoemd. Het is de vraag is of de doelstellingen überhaupt worden gehaald. De MER (pag. 179): "In 2030 wordt de doelstelling uit het conceptklimaatakkoord niet gehaald bij 14% bijmenging. In 2050 wordt de ICAO-doelstelling ruim gehaald, mits de doelstelling om 100% bij te mengen gehaald wordt. De Parijs-doelstelling wordt niet gehaald."

Nu is het zo dat de eerste tekenen van klimaatverandering zich al voordoen. MER pag. 105: "De verwachting is dat de operatie en capaciteit op en rond luchthavens nadelige effecten kunnen ondervinden van het intensiveren van weersomstandigheden als wind, neerslag en temperatuur". Er is dus, ook vanuit de invloed van klimaatverandering, meer haast bij het inzoomen op meer belovende maatregelen, beter verantwoorde inzichten, meer parameters. Daar hoort ook bij dat men beter in beeld moet krijgen welke en welke soort organismen hier bij benadering vaste voet zouden kunnen krijgen, vanuit bijvoorbeeld, tropische gebieden. Het is dus zo dat binnen de veronderstelde periode van de eerste dertig jaar, waarop de planning nu vooral slaat, de kosten van de gezondheids- en klimaatschade de voordelen van de luchtvaart, op termijn althans, voor een groot deel zouden kunnen beïnvloeden. Dus kan de vraag worden gesteld: willen we wel zo 'voortbouwen'? En dat is probleem één: luchtvaart zal dan niet meer (voldoende) kunnen bijdragen aan onze welvaart en ons welzijn. En dat vereist dat men duidelijker gaat worden, meer expliciet: probleem twee, de vaagheid in de maatregelen die men nemen wil, moet worden opgelost. Maar ook probleem drie: wat is in de toekomst te verwachten?

Daarvoor zullen nu allereerst de consequenties van de huidige situatie in beeld moeten worden gebracht. Kunnen we er bijvoorbeeld van uitgaan, dat bij ongewijzigd beleid (= voortbouwen zonder duidelijke restricties) vaker sprake zal zijn van meer infectiemogelijkheden? Het idee dat deze coronacrisis pakweg zo'n twee jaar duren zal, waarna men weer op de oude voet kan voortgaan, is vermoedelijk niet juist. Dat men binnen afzienbare tijd weer kan uitgaan van 'business as usual', is waarschijnlijk een niet al te stabiel uitgangspunt. "Pak het moment om de wereld opnieuw vorm te geven, zodat die beter in elkaar komt te zitten." zegt emeritus hoogleraar evolutionaire ecologie, Louise Vet, in NRC (6/7 juni 2020).

Er zijn zo veel menselijke en aan mensen enigszins verwante individuen op de wereld, en hun contacten zijn soms zo intensief geworden, dat het niet onwaarschijnlijk is dat een herhaling van een penibele situatie als deze coronacrisis - met misschien heel andere voorwaarden en effecten - zich zal voordoen. Daar zouden we ons enigszins op kunnen voorbereiden, via, bijvoorbeeld, een hernieuwde toekomstverkenning welvaart en leefomgeving (WLO).

Niet alle serieuze signalen uit wetenschap en onderzoek belanden tot nu toe op de juiste plek en het juiste moment bij politici en machthebbers. Alle reden om in een vooruitblik als deze luchtvaartnota – gesteund door een toekomst zekerere MER-verkenning, wel voorbereid te zijn. Tenminste voor de eerste periode van pakweg tien jaar, zonder verdere als al te zeker voorgestelde ontwikkelingen in de verdere toekomst.

Laten we even ingaan op het corona-effect voor de capaciteit en het verdienmodel in de luchtvaart. De gevolgen kunnen nu bij benadering enigszins in beeld worden gebracht:

1. dat er per toestel minder passagiersaanbod kan zijn, een wat lagere bezettingsgraad, waardoor zou kunnen worden besloten dat intensivering van het vliegverkeer of zelfs vlootuitbreiding zal moeten plaatsvinden (wat uiteraard de overlast vermeerdert),
2. dat, in ieder geval, uitgebreide controles en aanpassingen in toestellen nodig zijn (wat additionele kosten geeft en waarbij door sommigen betwijfeld kan worden of deze genoemde aanpassingen wel voldoende kwaliteit bezitten),
3. dat, welke investeringskeuze ook wordt gemaakt, de luchtvaart mogelijk - het instellen van nu nog niet bestaande heffingen (MER pag. 135) zullen dat waarschijnlijk niet ondervangen - een hernieuwd beroep zal doen op overheidsfinanciering (o.a. MER pag. 43): "Publieke investeringen in duurzame luchtvaart leiden mogelijk tot extra werkgelegenheid/toegevoegde waarde", en de belastingbetaler dus gaat bijdragen, hoewel het ook niet zeker is dat daar voldoende duurzaamheidsgarantie tegenover staat,
4. dat niet alleen de keuze voor frequentie van vliegbewegingen maar ook de keuze voor bestemmingen kan worden beïnvloed.

Dat betekent, samengevat, in totaal misschien dat vliegreizen voor potentiële reizigers ook minder aantrekkelijk worden. In veel gevallen zal de reiziger wel de afweging maken van een vliegvakantie tegenover een vakantie met ander vervoer (bv. trein) of in eigen land, zeker als het niet gaat om internationaal contact of -dito- familiebezoek.

Men zal er overigens om commerciële redenen voor waken de vliegreizen zelf veel duurder te maken. Hoewel men beprijzing bv. op pag. 34 en pag. 62 van de luchtvaartnota aanstipt in verband met CO₂-compensatie, worden die afhankelijk van het vraagvolume: bij meer vraag kan het wel, en een vrijwillige opslag vind men wenselijk. Men noemt in de MER (pag. 243) wel de mogelijkheid van hogere prijzen ten gevolge van een vraagoverschot, maar de luchtvaartnota gaat dus uit van een beperkte prijsverhoging die niet leidt tot minder vliegverkeer.

De verwachting is in de MER dat men de principes van het huidige beprijzingsbeleid wel kan voortzetten. Bv.: "Door voldoende aanbod van vluchten in 2030 en 2050 is de verwachting dat ten opzichte van de huidige situatie de ticketprijzen in verhouding niet stijgen." (MER pag. 35), en "Stijgende ticketprijzen leiden tot verdringing van niet zakelijk-, transfer- en vrachtverkeer" (bv. MER pag. 42, pag. 194 vv.), wat men in de luchtvaartsector dus kan inschatten als onwenselijk, omdat dat een vraagafname zou kunnen betekenen. Beprijzing moet volgens de luchtvaartnota dan ook berusten op afspraken op Europees of mondiaal niveau (pag. 62), wat de voorkeur verdient. En er is dan ook veel aandacht voor de concurrentiepositie, met name van Schiphol, dat onder voorwaarden zou kunnen groeien. En die groei wordt, in een aangepaste toekomstvisie, met minder passagiersaanbod en strenger gecontroleerde vracht mogelijk onzeker.

Wat nieuwe ontwikkelingen voor gevolgen zullen hebben voor kosteninflatie, HUB-functies, regionale luchthavens en de aantrekkingskracht voor bedrijven zou ook opnieuw ingeschat kunnen en moeten worden.

Voldoende aanbod – bij enige volumereductie – zal, zo gezien, mogelijk wel blijven, afhankelijk van de nieuwe situatie. Dat de luchtvaart nog steeds overlast zal geven is trouwens niet onwaarschijnlijk (MER pag. 242: "In de huidige situatie hebben de direct omwonenden van luchthavens (vooral Schiphol) ten opzichte van andere groepen onevenredig veel last van de luchtvaart zonder dat daar in gelijke mate lusten tegenover staan." Men zal ook op dat punt toch ook nog duidelijke maatregelen in het vooruitzicht moeten stellen.

Daarbij komen nog wat andere constatering. Digitale mogelijkheden vervangen inmiddels reizen. En dan bedoel ik niet vormen van virtual reality, tot mijn verbazing trouwens genoemd in de luchtvaartnota, maar serieuze overlegcontacten. We hebben de afgelopen maanden er vele digitaal gehad. Het zou kunnen zijn dat men op termijn bijvoorbeeld het minder vaak nodig vindt om familiecontact, fysieke congressen en symposia te organiseren. Het zal in de toekomst voor velen mogelijk minder aantrekkelijk zijn om zich frequent en zonder specifiek gemotiveerd doel over de aardbol te verplaatsen. Risico's op verkeerde bestemmingen, vertragingen, quarantaines, en mogelijk zelfs crashes, vermeederen. Better safe than sorry. En dat verlegt ook de focus naar een andere problematiek, namelijk die van de veiligheid. I.h.a. wordt veiligheid nu fysiek gedefinieerd, en veiligheidsmaatregelen gaan zeer ver. Er is bv. o.a. een beperking op wat er in de buurt van luchthavens mag worden gebouwd en wat een woonbestemming mag houden.

Een element dat ik bij het hoofdstuk veiligheid in de luchtvaartnota enkele malen meer terloops aantrof is de cybersecurity. Op pag. pag. 176 van de MER wordt dit aspect vrij duidelijk genoemd: "Het beveiligingsrisico zal zich, in absentie van specifieke maatregelen, ontwikkelen conform de groei/krimp cijfers. Ook staan er geen maatregelen beschreven tegen de groeiende cybersecurity risico's door toenemende digitalisering (autonome trend)." Digitale verstoring of beïnvloeding is waarschijnlijk in de toekomst, zeker bij oplopende spanningen tussen staten en machtsblokken, dus niet alleen ter zake van toenemend gebruik van drones of ten gevolge van terrorisme. Dat verdient aandacht. Vooruitzichten over de digitale mogelijkheden in de toekomst, geautomatiseerde luchthavens, zelfvliegende luchtvaartuigen, etc. hoeven de luchtvaart niet aantrekkelijker te maken.

Ik ben mij ervan bewust dat veel bewijsmateriaal voor sommige van deze beweringen nog grotendeels ontbreekt. Het zijn van mij uit ook aannames. Toch zou ik er op willen wijzen, dat een bescheiden en meer realistische en toekomstvriendelijke planning een goede zaak zou zijn. Aanvulling van de gegevens, met name vanuit de wetenschap, zijn meer dan welkom. Een weging van serieuze belangen is dat helemaal. Er is ook al geconstateerd, met name als het gaat om de toepassingen van de nieuwe Omgevingswet, zoals in de NOVI, hier vaak als voorbeeld van een opzet genoemd, dat het niet eenvoudig is de vele tegenstrijdige gegevens die zich in de ruimtelijke ordening voordoen, te verenigen - en dat het, zoals bij die wet, zeker niet gaat lukken altijd evenwicht te vinden op het detailniveau van gemeentes en regio's.

Dus is een terugkeer naar serieuze toegepaste expertise noodzakelijk, waarbij niet het postulaat van het verdienmodel een overheersende rol speelt, maar een meer algemeen maatschappelijke kosten/baten analyse (MKBA) toegepast op de luchtvaart en de ruimte die deze maximaal zou moeten of kunnen spelen, opdat men niet met de kennis van straks het al ingezette beleid van nu moet afkeuren, met alle verlies van dien. Omdat we kunnen constateren dat een MER een meer doordachte visie geeft op wat er werkelijk speelt, zou in eerste instantie de commissie MER opnieuw kunnen samenvatten wat er aan trends en ontwikkelingen speelt en welke visie er zou moeten zijn op de toekomst.

De luchtvaartnota zou op basis van die bijgestelde MER herzien moeten worden, en dan objectief, zonder bewuste of onbewuste selecties op basis van beperkte politieke inzichten. Alle door de minister volgens eigen zeggen geraadpleegde deskundigen in breed perspectief ten spijt.

De maatschappelijke legitimering van (de mogelijke uitbreiding van) de luchtvaart staat op het spel. Dat verdient ook en vooral meer fundering dan een onderzoek naar waardering van de luchtvaart. Het is hierboven al genoemd: "In het algemeen staat de Nederlandse bevolking positief tegenover de luchtvaart in Nederland." (MER pag. 121).

Ter vergelijking: "Bescherming van aantrekkelijke en toegankelijke natuur wordt door een grote meerderheid van de Nederlanders gezien als belangrijke norm voor een prettige samenleving en als erfenis voor hun kinderen" (de Boer en Langers, 2017, citaat uit Natuurbeleid Betwist, KNNV, Zeist 2020, pag. 186). Kortom: een afweging tussen strijdige opvattingen, hoe ze elk op zichzelf ook geldig mogen zijn, is nodig voor een breder perspectief.

Hoe de toekomst van de luchtvaart dan weer in een beleidskader kan worden ingepast, zal aan de hand van meer criteria en over een kortere periode, laten we beginnen met pakweg tien jaar vanaf nu, gewogen moeten worden.

Dat een hernieuwde overzichtelijke planning en toetsing niet eenvoudig is blijkt ook uit de opmerking in de MER (pag. 126): "Voor de economische indicatoren is het zeer complex om de autonome ontwikkeling en daarmee een referentiesituatie te beschrijven. Er moet namelijk een breed pallet van economische variabelen en van specifieke luchtvaart gerelateerde variabelen beschreven worden." Maar dat men een bescheidener poging met een minder langjarig perspectief wel kan ondernemen, moet in de rede liggen. Uit het slot van de MER blijkt: "De ontwikkelingen in de luchtvaart zijn voor een dergelijke periode met onzekerheden omgeven" (MER, pag. 260). Maak de vooruitblik dus niet zo lang als nu, waarbij men als het ware 'in de mist van het schimmenrijk' belandt.

Volgens bijgevoegde kamerbrief is dat wel veel expertise: Er zijn hiervoor diverse instrumenten ingezet, namelijk focusgroepen, achtergrondgesprekken, een representatief publieksonderzoek, negen regionale luchtvaartgesprekken en een nationale Luchtvaartdag.

Met vriendelijke groet.
Hoogachtend,

Kontakt Milieubeheer Zaanstreek (KMZ) en

Werkgroep Saense Onderwonenden Schiphol
(SOS)



VERENIGING AMSTELOEVER

www.verenigingamsteloever.nl

info@verenigingamsteloever.nl

Zienswijze Vereniging Amsteloever Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

VERANTWOORD VLIEGEN NAAR 2050?

Inleiding

De Vereniging Amsteloever verenigt vrijwel alle bewoners van de Amsteldijk Noord en de Middelpolder, gemeente Amstelveen en bestrijkt een woongebied dat grotendeels recht in het verlengde van de Buitenveldertbaan ligt. In dit gebied wordt al vele jaren hinder ondervonden van landende en vooral ook startende vliegtuigen. Deze hinder treedt zowel overdag als 's nachts op. De leden van de Vereniging hebben moeten constateren dat de hinder in de loop der jaren steeds is toegenomen. Zij hebben de indruk dat de Buitenveldertbaan -die van alle banen over het meest dichtbevolkte gebied gaat- meer wordt gebruikt dan strikt noodzakelijk zou zijn op grond van windrichting en -sterkte.

Sinds in maart het vliegverkeer vrijwel is stil gevallen, heeft het woord 'stil' voor deze bewoners weer betekenis gekregen. Zij hebben ervaren hoeveel beter het is, in velerlei opzichten, om te wonen zonder gestoord te worden door vliegtuiglawaai. Zij begrijpen hoeveel beter het is te leven zonder extra stikstofoxiden en zij weten dat het ontbreken van extra CO2 emissies goed is voor het klimaat.

1. uitgangspunten

Volgens de nota is 'een nieuwe balans 'tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen' nodig.

Vervolgens valt nog op dezelfde bladzijde het woord 'groei', die de sector zou kunnen verdienen. Dat verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving alleen maar is te bereiken als het woord *groei* uit de geesten van de sector verdwijnt, is tot de opstellers niet doorgedrongen. Wel wordt in hfdst. 1 in een kader vermeld dat door de corona-crisis de context van de luchtvaart ingrijpend is veranderd, tot intrekken of substantieel wijzigen van de nota heeft dit niet geleid. Het kabinet verwacht dat de strategische vraagstukken voor de lange termijn dezelfde zullen blijven en mist dus de notie dat juist nu de mogelijkheid bestaat om tot *ander* beleid te komen.

Typerend is dat in dit kader op pag. 7 vooral over de 'luchtvaartsector' wordt gesproken. Kennelijk acht het kabinet de situatie van de *sector* als (commercieel) bedrijf van groot belang en gaat aldus voorbij aan de *functie* van die sector.

Wat die functie nu precies is en wat de snelle groei van 400.000 naar 500.000 vliegbewegingen heeft veroorzaakt, wordt onvoldoende geanalyseerd. Een te verwachten uitkomst is dat het gaat om overstappers en vakantiegangers. Beide categorieën hebben weinig toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie. Kennelijk hecht het kabinet waarde aan de overstappers gezien het faciliterende beleid van de afgelopen jaren. Ons is dit niet duidelijk en wij menen dat dit vliegverkeer sterk beperkt zou moeten worden. Een verdere uitbreiding van Schiphol is dan ook niet nodig. Voor de Nederlandse vakantiegangers geldt dat zij geconfronteerd zouden moeten worden met de werkelijke kosten van hun 'goedkope' vluchten.

2. Europa

In de Nota wordt de luchtvaart vooral als een geïsoleerde transportmodus gezien. In Nederland en ook in Europa groeit het besef dat een herbezinning op het internationale vervoer van personen en goederen noodzakelijk is, niet alleen uit oogpunt van hinder maar ook uit dat van veiligheid, volksgezondheid, milieu en ruimtelijke ordening. Dat besef is door de corona-crisis nog sterk toegenomen. De Nederlandse overheid, als overheid van een klein land met een zeer grote haven en een grote luchthaven, is bij uitstek de instantie die op dit gebied leidende initiatieven zou moeten nemen.

De nota volstaat met de constatering dat de belastingen op luchtvaart, trein en bus lager zijn dan de daadwerkelijke maatschappelijke kosten. In werkelijkheid betaalt de luchtvaart *in het geheel geen* belastingen. Hoewel de auto voor veruit de meeste bestemmingen geen directe concurrent is voor het vliegtuig, geldt dat voor dichtbij Europese bestemmingen (Brussel, Parijs, Frankfurt, bijv.) niet. Dus mag best worden vermeld dat de belastingen op de auto hoger zijn dan de externe kosten.

De 'balans met duurzaamheid, leefbaarheid en economie' kan alleen worden bereikt als in Europa voldoende aandacht wordt geschonken aan verschuiving van de luchtvaart naar andere modaliteiten. Dat het nog steeds mogelijk is per vliegtuig naar steden als Brussel, Hannover of Düsseldorf te reizen, geeft aan dat een dergelijke verschuiving dringend nodig is.

3. prijsbeleid

Gezien het voorgaande kan het prijsbeleid in een nieuwe visie op de luchtvaart niet ontbreken. De huidige ongebreidelde groei is immers grotendeels een gevolg van dat beleid of, misschien beter gezegd, aan het ontbreken daarvan. Voor het goedkoop vliegen vanuit Nederland houdt het faciliteren van low cost carriers op Schiphol er nauw verband mee. Het vliegen op bepaalde bestemmingen is nu zo goedkoop, dat alleen busreizen -met een veel langere reistijd- qua prijs kunnen concurreren.

Zoals gezegd worden de externe kosten van het vliegen niet aan de gebruiker in rekening gebracht, vooral doordat belastingen, zoals accijnzen op brandstof en BTW op tickets, niet bestaan, met als bijkomend effect dat de staat honderden miljoenen misloopt. Tot nu toe was het verweer hiertegen dat zulke zaken alleen in internationaal verband geregeld kunnen worden. In de nota zouden dus initiatieven hiertoe van de Nederlandse overheid aangekondigd moeten worden. Volstaan wordt echter met de vrijblijvende zin "Nederland zet dan ook op de eerste plaats in op het beprijzen op Europees of mondiaal niveau". Het zou moeten gaan om heffingen die daadwerkelijk effect hebben. De nu door het kabinet voorgestelde vliegtaks zal dat niet doen, zoals inmiddels al berekend is. Ronduit ridicuul is de opmerking 'Het kabinet verkent de mogelijkheden van een vrijwillige opslag op tickets voor zakelijke en pakketreizigers.' Sinds wanneer worden belastingen vrijwillig betaald?

4. klimaat

Ook vanwege het voldoen aan de Accorden van Parijs is het dringend gewenst dat de luchtvaart eerder **beperkt** wordt ipv deze verder te laten groeien. Dit is eveneens bij uitstek een Europees, zo niet mondiaal, thema waarin de Nederlandse overheid een rol zou kunnen spelen. Het streven van de EU is het reduceren van alle broeikasgas-emissies tot vrijwel 0 in 2050, ook die van de internationale luchtvaart. De afspraken in ICAO verband zullen aangescherpt moeten worden anders kan dit doel niet worden behaald.

Als eerste mogelijkheid tot CO2 reductie worden in de Nota duurzame brandstoffen en andere technologische innovaties genoemd. Tot de eerste behoort waterstof, tot nu toe alleen experimenteel in auto's toegepast. Tot de tweede elektrisch vliegen. Als dat ooit werkelijkheid wordt -de lichte accu is nog steeds niet uitgevonden-

zal dat toch alleen op dichtbij bestemmingen kunnen en daar moet nu juist het vliegtuig zoveel mogelijk door de trein worden vervangen.

Een tweede mogelijkheid, nl. compenseren door verminderde CO2 emissie in andere sectoren is het afschuiven van de eigen verantwoordelijkheid.

Tenslotte wordt beprizen genoemd, maar het kabinet lijkt te weinig doortastend om daar serieus werk van te maken.

5. gezondheid

Aangezien de Nederlandse overheid tot nu toe een grote groei van het aantal vliegbewegingen heeft toegestaan, is deze kennelijk onvoldoende overtuigd van de schadelijke effecten op de bewoners in de omgeving van luchthavens. De conclusie van de WHO dat een geluidsbelasting van 45 dBA en hoger tot zodanige (ernstige) stress en slaapverstoring kan leiden dat dit een aantasting van de gezondheid kan betekenen, dient dan ook een belangrijke overweging bij het formuleren van een nieuwe visie te zijn. Opmerken dat nieuwe vliegtuigen stiller zijn, is hierbij onvoldoende. De levensduur van bestaande vliegtuigen is immers aanzienlijk en -tot nu toe- werd deze eventuele winst te niet gedaan door een toeneming van het vliegverkeer zowel op Schiphol als op Rotterdam en Eindhoven. De indruk bestaat overigens dat dit getal een gemiddelde is en daardoor op zich weinig zeggend. Bovendien is de feitelijke impact van luidruchtige vliegtuigen 's nachts - 75 dBA en zelfs 85 dBA is geen uitzondering- veel groter. Uitgaan van gemiddelden is dan ook niet zinvol, de hinder wordt veroorzaakt door de piekbelasting.

Voorts is er volstrekt onvoldoende aandacht voor het effect van de uitstoot van stikstofoxiden op de gezondheid van de bewoners van de vlakbij vliegvelden gelegen gebieden.

6. draagvlak/lagere overheden

Een groot deel van de Nederlandse bevolking profiteert van goedkope vluchten. Verwacht zou mogen worden dat men geen bezwaar heeft tegen een verdere groei die immers de reismogelijkheden verder zou vergroten. Dit blijkt echter beperkt het geval.

Uit onderzoek van het ministerie I & W blijkt dat draagvlak voor groei van de luchtvaart bij een meerderheid (54%) van de ondervraagden ontbreekt. Dit hangt niet alleen samen met de toegenomen overlast, maar evenzeer met het besef dat klimaat- en milieudoelstellingen voorrang moeten hebben. Dit cijfer op zich zegt nog niet zoveel. Belangrijker is dat, waarschijnlijk, dit percentage na de corona-crisis veel hoger is geworden, hetgeen onderzocht zou moeten worden. Over de rol van de lagere overheden merkt de Nota op dat er een 'bestuurlijk overleg luchtvaart' komt voor rijk en provincies.

Dat dit hard nodig zal zijn, blijkt wel uit de opstelling van betrokken overheden. De voorzitter van Bestuurlijke Regie Schiphol heeft inmiddels laten weten dat de nota in zijn huidige vorm niet op regionaal draagvlak kan rekenen. In een reactie spreekt hij o.m. van een 'simplistische benadering van het kabinet'. Wethouder H. Raat van Amstelveen noemt het 'een gemiste kans'.

7. Inspraak?

Volgens de nota (pag. 8) is overleg met belanghebbenden 'essentieel'. Het is nu aan de minister om dat waar te maken. In het verleden is helaas gebleken dat zulk overleg werd bemoeilijkt door dat de luchtvaartsector, m.n. Schiphol, gegevens verstrekke die niet bleken te kloppen.

Ook zijn beloften niet nagekomen. Zo zou het aantal nachtvluchten al beperkt worden van 32.000 naar 29.000, wat niet is gebeurd. Nu is een reductie tot 25.000 voorgesteld, maar gekoppeld aan de

opening van Lelystad. Twee zaken die niets met elkaar te maken heeft, zoals inmiddels ook de Tweede Kamer heeft geconstateerd

Wij hopen dat de 'participatiestructuur' nu wel zodanig vorm krijgt dat bewoners ook echt iets te zeggen krijgen. Aangezien beide partijen verschillende uitgangspunten hanteren, zal daarvoor extra inspanning van de zijde van de overheid vereist zijn.

Slotopmerking/actualiteit

Terwijl de wereld drastisch veranderd is, presenteert het kabinet een concept-luchtvaartnota die deze wijzigingen vrijwel volledig negeert. De luchtvaart wordt vooral als een *sector* gezien, een bedrijfsmatige activiteit die, met enkele randvoorwaarden, zoveel mogelijk gefaciliteerd moet worden. Het staat er niet, maar de geachte 'terug naar business as usual' lijkt een idee achter dit stuk te zijn. Dit geldt m.n. voor Schiphol waarvoor als vaststaand wordt gepresenteerd dat een uitbreiding van de terminalcapaciteit nodig is. Ook blijft 'voor onbepaalde tijd' grond gereserveerd door een tweede Kaagbaan. Hoewel buiten de orde van de Nota past ook de financiële steun aan de KLM geheel in dit beeld evenals het loslaten van de 1,5 m norm in vliegtuigen en op luchthavens. Als het gaat om de sector blijkt er veel te kunnen. Het 'nieuwe normaal' van de minister-president geldt hier nog steeds niet.

Gelukkig zijn de leden van het kabinet en van het parlement niet getroffen door het coronavirus, maar het luchtvaartsyndroom -meer, groter, groei- lijkt bij hen onveranderd aanwezig.

Wij hopen dat de visies die nu door veel maatschappelijke organisaties als commentaar op deze Nota worden ingebracht, eindelijk ook bij de verantwoordelijke landelijke bestuurders tot wijzigingen in het beleid t.a.v. de luchtvaart zullen leiden.

Amstelveen, 3 juli 2020

Het bestuur

ZIENSWIJZE OP DE ONTWERP LUCHTVAARTNOTA 2020-2050

1. Op 15 mei 2020 is de Nota luchtvaart 2020 ter inzage gelegd.
2. Den Helder Airport brengt de volgende zienswijze in op deze nota.
3. In de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 ontbreekt een visie omtrent de Nederlandse offshore luchtvaart. In uw nota wordt de regionale luchtvaart, waartoe de activiteiten van Den Helder Airport zijn toebedeeld, slechts zeer beperkt beschreven en wordt deze in feite over gelaten aan de provincie.
4. Gelet op het belang van deze tak van luchttransport op en rond het continentaal plat is dat niet acceptabel, aangezien de offshore luchtvaart, uitgevoerd met helikopters ten behoeve van de olie en gaswinning en de toenemende offshore hernieuwbare energiemarkt voor 90%, vanaf Den Helder Airport (fysiek: Maritiem Vliegveld de Kooy EHKD) plaatsvindt.
5. Nagenoeg de gehele offshore energiesector wordt bediend vanaf Den Helder Airport. In november 1969 vond vanaf Den Helder Airport de eerste offshore helikoptervlucht plaats. De luchthaven heeft haar operaties, mede door de hoge veiligheidsstandaarden van de olie & gas sector, sinds 1969 uitgevoerd vanaf een strak geregisseerd platform dat aan alle internationale standaarden voldoet, waardoor deze luchthaven eerder voldoet aan de eisen van een landelijke luchthaven dan een regionale.
6. Een "mini Schiphol" voor de offshore, met alle beveiligingssystemen en mechanismen die je niet op de regionale luchthavens aantreft. Den Helder Airport heeft zich in 50 jaar ontwikkeld tot een unieke niche onder haar collega vliegvelden. Samen met de overige 5 grootste offshore vliegvelden rondom de Noordzee, georganiseerd in de North Sea Heliports Alliance (NSHA), vormt Den Helder Airport een vitale luchtbrug voor 1 miljoen offshore passagiers per jaar.
7. Daarnaast worden de noodzakelijke SAR-vluchten ten behoeve van reddingsoperaties vanaf Den Helder Airport uitgevoerd. In 2009 heeft Den Helder Airport speciaal voor de kustwacht een hangar gebouwd.
8. Met het uitbreken van de Covid-19 pandemie heeft de Minister van Economische Zaken onder andere Den Helder Airport genoemd als onderdeel van de vitale infrastructuur. De luchthaven kon door haar voorzieningenniveau samen met de energiesector een procedure implementeren, die gedurende de gehele Covid-19 lockdown als enige Nederlandse luchthaven het vervoer van technici van- en naar de offshore installaties mogelijk maakte. Hiermee dient deze vorm van luchttransport dan ook een prominente plaats in de luchtvaartnota te krijgen, zodat dit in de toekomst verzekerd is.
9. Door de energietransitie is de verwachting dat de werkwijze en regelgeving in Europa voor offshore luchtvaart de komende 20 jaar een sterke verandering zal ondergaan, waarbij de transformatie van veel van onze bedrijfsprocessen aan de orde zullen zijn. Daarnaast verwachten wij dat tussen 2030 en 2050 op de Noordzee nog behoefte zal zijn aan 5 á 6 volwaardig ingerichte offshore vliegvelden. De consolidatie hiervan is al begonnen en is de reden dat in 2016 alle belangen van deze transportsector zijn gebundeld in de NSHA.

Den Helder Airport

Luchthavenweg 10a
1786 PP DEN HELDER

Telefoon +31 (0)223 63 56 66
E-mail info@denhelderairport.nl
URL www.denhelderairport.nl

Den Helder Airport participeert in:



10. Het is voor het voortbestaan van de Nederlandse luchtvaartsector verstandig om dit gespecialiseerde volume aan offshore transport blijvend te centraliseren in Den Helder, gelet op de meest gunstige geografische locatie aan het Nederlands Continentaal Plat.

Wij hebben altijd begrip gehad voor het feit dat Het Nederlandse luchtvaartbeleid ten aanzien van de nationale en regionale luchthavens geen onderscheid kon en kan maken voor een niche operatie die hoofdzakelijk vanuit één regionale luchthaven wordt uitgevoerd. Met de inzichten van nu is een toevoeging van de offshore luchtvaart aan de ontwerp luchtvaartnota 2020-2050 waarin de rol van Den Helder Airport wordt veilig gesteld als Nationale offshore luchthaven ten behoeve van de Nederlandse offshore luchtvaart, nu en in de toekomst noodzakelijk.

Hoogachtend,

Den Helder Airport

Directeur

Den Helder Airport

Luchthavenweg 10a
1786 PP DEN HELDER

Telefoon +31 (0)223 63 56 66
E-mail info@denhelderairport.nl
URL www.denhelderairport.nl

Den Helder Airport participeert in:





VNO-NCW in Limburg

Zienswijze Limburgse werkgevers over ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte

1,

Naar aanleiding van de aangeboden ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 dient de Limburgse Werkgevers Vereniging (VNO-NCW in Limburg), namens het verenigd bedrijfsleven in Limburg, hierbij haar zienswijze in over deze nota.

Met de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 zet het kabinet de nieuwe koers uit voor de luchtvaart. Met een allesomvattende nota grijpt het kabinet de kansen en mogelijkheden in de Nederlandse luchtvaart aan. Zij richt zich hierbij op de veiligheid, de rol van de luchtvaart als de verbinder met andere landen, de verbetering van de leefomgeving en het verminderen van het klimaateffect. In de nota bedeeft het Kabinet de Rijksoverheid eveneens een duidelijke regierol toe, naast haar grootaandeelhouderschap in de Koninklijke Schiphol groep.

In onze zienswijze gaan wij in op:

1. De tweezijdige rol van de luchtvaart als sector én als belangrijke modaliteit voor internationaal vestigingsklimaat;
2. Kwalitatieve ontwikkeling van de luchthavens ten gunste van zakelijke verbindingen en groei vrachtverkeer;
3. Het eerlijke 'level-playing field' tussen de verschillende luchthavens.

1. De lucht(vaart) als modaliteit

Wij bepleiten de differentiatie tussen de luchtvaart als sector die, net als andere sectoren, moet verduurzamen en de rol van luchtvaart als vervoerswijze die de verbetering van het noodzakelijke internationale vestigingsklimaat aanwakkert. Met de eisen die in de Luchtvaartnota gesteld worden, bepleiten wij dat vast houden aan "het verdienen van groei" op termijn leidt tot een verslechtering van de internationale connectiviteit van de Nederlandse economische topregio's.

Het concept "verdienen van groei" is een gedachte die zich richt op de verduurzaming van de luchtvaartsector. Ondanks dat wij niet bestrijden dat verduurzaming noodzakelijk is, moet we ons afvragen of rigide kaders op termijn het gewenste effect hebben. We beknotten onze eigen luchthavens door een plafond aan vluchtbewegingen in te stellen, terwijl haar gebruikers (luchtvaartmaatschappijen) niet of amper meegenomen worden in de nota. Daarnaast verliest Nederland haar internationale concurrentiepositie. De luchtvaartsector is bij uitstek een sector die op internationaal niveau opereert (met name Maastricht Aachen Airport). Strengere regels zullen leiden tot her-allocatie van sector gebonden ondernemingen, maar ontmoedigen ook internationale ondernemingen die zich in Nederland willen vestigen en waar de interconnectiviteit van luchthavens een



VNO-NCW in Limburg

belangrijk afwegingskader is. We moeten daarom niet onderschatten wat de waarde van de modaliteit lucht is.

Om deze reden zien wij graag:

- De Luchtvaart primair te zien als een verkeersmodaliteit;
- Het loslaten van het verdienmodel van groei (zoals gemeld op pagina 46);
- Geen vaste duurzaamheidsambities stellen, die op termijn kunnen leiden tot negatieve economische gevolgen.

2. Kwalitatieve ontwikkeling van Luchthavens

Geheel in lijn met de gedachte dat luchtvaart tot een van de vervoersmodaliteiten behoort, moet de ontwikkeling van de luchtvaart met name gericht zijn op de economische toegevoegde waarde. We pleiten er daarom voor dat ontwikkeling van de luchtvaart met name gericht moet zijn op economische ontwikkeling van de BV Nederland door toenemende groei van zakelijke vluchten en luchtvracht.

In Zuid-Nederland zitten diverse locaties van grote multinationals met meerdere vestigingen in Europa of ergens anders ter wereld. Deze bedrijven hebben veel internationaal personeel dat veel reist en gebruik maakt van de regionale luchthavens. Om groei van deze bedrijven mogelijk te maken, is het noodzakelijk om nieuwe verbindingen te maken met andere economische centra. Daarom moet de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven in het teken staan van de verbetering van de zakelijke bestemmingen, zoals op de Europese toplocaties München, Londen en Parijs. Op deze manier draagt de luchthaven bij aan de verbetering van het vestigingsklimaat van de regio en de economische ontwikkeling van de BV Nederland.

Ook luchtvracht is belangrijk voor deze economische groei. Het grootste voordeel van luchtvrachttransport is de snelheid waarmee de goederen vervoerd kunnen worden. Zeker voor goederen die snel vervoerd moeten worden, zoals farmaceutische producten biedt luchtvracht mogelijkheden. De toegevoegde waarde die dergelijke vluchten hebben voor de nationale economie is daarom relatief hoog. Toekomstige ontwikkeling van de luchthavens moet daarom ook ruimte bieden aan de groei van vrachtluchten.

Daarom zien wij graag:

- Een extra toevoeging aan de bestaande nota waarin ontwikkeling van de luchthaven met name gericht is op de economische groei van de BV Nederland door middel van zakelijke verbindingen en luchtvracht.

3. Level-playing field regionale luchthavens

Het kabinet wil met de conceptnota een gelijk en eerlijker speelveld creëren tussen de verschillende luchthavens om tot een nationaal systeem van luchthavens te komen. De ambitie steunen wij ten harte. Echter, ondanks deze toezegging, laat de nota ook een ander uiterste zien, namelijk de ondersteuning aan Schiphol. Op pagina 77 wordt gesproken dat zowel de luchthavens Eelde als Maastricht als zelfstandige ondernemingen gezien worden en dus, zoals blijkt in de verdere nota, onvoldoende mee bedingen in de mogelijkheden die de Rijksoverheid de luchthavens van Schiphol biedt. Wij pleiten daarom dat Maastricht Aachen Airport onderdeel moet worden van de Schiphol Groep.

Het eerste argument hiervoor is allocatie. Zoals aangegeven in de nota, wordt 8% van alle luchtvracht door Maastricht Aachen Airport behandeld. Dit is een relatief hoog



VNO-NCW in Limburg

percentage voor een relatief klein vliegveld. Luchtvrachtlogistiek hoort zeker tot de Unique Selling Points van de luchthaven. In een samenwerkende delta van nationale luchthavens, zou de inpassing van Maastricht Aachen Airport in de Schiphol groep kunnen leiden tot een betere afhandeling en allocatie van luchtvracht. De luchthaven Schiphol Amsterdam hoeft zich dan minder te richten op luchtvracht en kan zich meer richten op de internationale hub connectiviteit.

Doorgaand op deze allocatie gedachte, spelen duurzaamheid en klimaatadaptatie ook een belangrijke rol. Veel luchtvracht van enkele van onze leden komt op Schiphol Amsterdam binnen en moet vervolgens over de weg naar Limburg worden vervoerd. De besparing van uitstoot van gassen door dergelijke vliegtuigen via Maastricht Aachen Airport te laten vliegen is enorm. Daarom pleiten wij voor een één-systeem-benadering van de Nederlandse luchthavens, onder de noemer van de Schiphol Groep, die met name van de Rijksoverheid is.

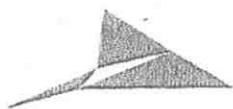
Daarom zien wij graag:

- Een extra onderzoek naar de mogelijkheden om Maastricht Aachen Airport en luchthaven Eelde te integreren in de Koninklijke Schiphol Groep.
- Een extra onderzoek naar de besparing van her-allocatie van luchtvracht naar Maastricht Aachen Airport, als onderdeel van het onderzoek naar de integratie van de luchthaven in de Koninklijke Schiphol Groep.

Namens de Limburgse Werkgevers Vereniging,

Voorzitter LWV

Expertisemanager Infrastructuur & Ruimte



MLS

MAASTRICHT LOGISTICS SERVICES

Geachte minister

Namens Maastricht Logistics Services (MLS) BV wil ik u onze zienswijze aanbieden met betrekking tot de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050.

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

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

Luchtvracht is voor een groot deel van toegevoegde waarde voor de werkgelegenheid op Amsterdam Airport Schiphol en op Maastricht Aachen Airport. Daarnaast is het in het belang van BV Nederland dat er naast Amsterdam Airport Schiphol een 2^e luchthaven is waar luchtvracht wordt afgehandeld. In het licht hiervan is Maastricht Aachen Airport dan geen regionale luchthaven, maar een luchthaven van nationaal belang. De omslag van vracht op Maastricht Aachen Airport neemt de laatste jaren in hoog tempo toe. Daarmee ook de importantie voor Nederland en de regio Limburg in het bijzonder. Ik spreek met enige regelmaat ondernemers voor wie Maastricht Aachen Airport van essentieel belang is. Daarom is het jammer – op z'n minst vreemd – dat dat er in de Ontwerp Luchtvaartnota veel geschreven wordt over de importantie van luchtvracht op Amsterdam Airport Schiphol en zo weinig over de importantie van de vracht afhandeling op Maastricht Aachen Airport. Juist in de fase waarin wij nu als BV Nederland beland zijn zou er veel meer aandacht moeten zijn voor enerzijds banen behoud en anderzijds een stabiele basis te creëren in Zuid Limburg waarbij Maastricht Aachen Airport als basis fungeert voor alle luchtvracht gerelateerde dienstverleners in deze regio. Zelfde functie die Schiphol vervult waarbij, in tegenstelling tot Maastricht Aachen Airport, wel veel aandacht vanuit de politiek naar uitgaat. Aangezien ons - Maastricht Logistics Services (MLS) BV - werkgebied zowel Maastricht Aachen Airport als ook Liège Bierset betreft, is het schrikbarend om te zien hoe weinig inspanning er gedaan wordt vanuit de overheid voor het behoud van werkgelegenheid in de luchtvracht sector in deze regio, dan wel het behoud van luchtvracht in de breedste zin van het wordt binnen Nederland.

In ditzelfde kader is het gebrek aan regie vanuit de overheid om te komen tot één samenwerkend luchthavensysteem binnen Nederland dan ook onbegrijpelijk. Immers, met de juiste sturing vanuit de overheid kunnen full freighters die om capaciteitsredenen niet op Amsterdam Airport Schiphol terecht kunnen, nog altijd gestimuleerd worden om gebruik te maken van de andere Nederlandse vrachtluchthaven.



MLS

MAASTRICHT LOGISTICS SERVICES

Het gebruik van Maastricht Aachen Airport stimuleren is alleen mogelijk als de concurrentie parameters juist zijn ingesteld. Baanlengte, openingstijden, capaciteit en dergelijke zijn een must om op een volwassen manier vracht te kunnen afhandelen op deze luchthaven. Dat dit hand in hand gaat met een verduurzaming van de luchthaven en de bezoekende vliegtuigen, en dat er volop ruimte moet zijn om nieuwe innovaties op het gebied van vrachtafhandeling te kunnen implementeren, moge duidelijk zijn. Het in balans brengen en houden van het level-playing field is key voor Maastricht Aachen Airport om de aansluiting bij andere grotere Europese luchtvrachthubs niet mis te lopen.

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

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

Kortom, wij vragen u om:

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

Ik wens u veel succes en wijsheid toe in het nemen van de juiste besluiten.

Hoogachtend,

Managing Partner
Maastricht Logistics Services BV



Stichting Landelijk Burgerberaad Luchtvaart

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

Amsterdam, 6 juli 2020

(20200707-11.00)

1

Contactgegevens LBBL

Stichting LBBL

Amsterdam

Email: info@lbbbl.nl

Website: www.lbbbl.nl

5

Bankrekening bij

Inhoudsopgave

Vooraf

Leeswijzer

§ 1 – Algemene opmerkingen

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

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

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

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

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

2

§ 4 – De regionale luchthavens

- Het toekomstig gebruik

§ 5 – De participatie van omwonenden

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

Bijlage 1 – De klimaatopgave voor de luchtvaart

Bijlage 2 – Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving

Vooraf

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

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

Leeswijzer

Deze zienswijze bestaat uit een aantal paragrafen.

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

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

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

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

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

Business As Usual??

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

Publieke belangen

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

Geen privileges meer voor de luchtvaartsector

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

Milieubelasting zo ver mogelijk omlaag brengen

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

LBBL verzoekt grondige aanpassing van de luchtvaartnota

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

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

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

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

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

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

De opgave die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord

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

Naar minder vliegbewegingen

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

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

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

Alternatieve brandstoffen en aandrijving

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

Naar een nieuw businessmodel voor luchtvaart

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

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

Kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk collectief goed

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

Verbetering leefmilieu: vermindering van geluidhinder

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

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

30. Toepassing van biokerosine en synthetische kerosine leidt tot een sterke vermindering van bepaalde schadelijke emissies en concentraties luchtvervuiling. Om die reden moet, met inachtneming van de beschikbare productiegrenzen (die strikt zijn geclausuleerd, zie punten 11-14), de inzet van deze brandstoffen worden bevorderd.

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

Paragraaf 4 – De regionale luchthavens

Het toekomstig gebruik

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

Paragraaf 5 – De participatie van omwonenden

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

38. Het betrekken door de overheden van burgers en hun belangenorganisaties bij de ontwikkeling, uitvoering en handhaving van luchtvaartbeleid hoort een vanzelfsprekende zaak te zijn. Een stevige inhaalslag is nodig. De overheden, met het kabinet voorop, moeten waarborgen scheppen voor tijdige en goede participatie door burgers en burgerorganisaties. Het wantrouwen onder de bevolking door de manier waarop Schiphol en de vliegvelden bij Rotterdam, Eindhoven en Maastricht groei hebben weten te

realiseren ten koste van de belangen van de omwonenden is groot. De luchtvaartsector zelf heeft daar ook een groot aandeel in gehad.

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

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

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

Bijlage 1 - De klimaatopgave voor de Luchtvaart

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

Inhoudsopgave bijlage 1

1. De titel van de nota dekt de lading niet

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

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

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

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

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

4. Minder vliegbewegingen heeft grote voordelen

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

Bijlage 1 - De klimaatopgave voor de Luchtvaart

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

1.1 'Verantwoord vliegen'?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

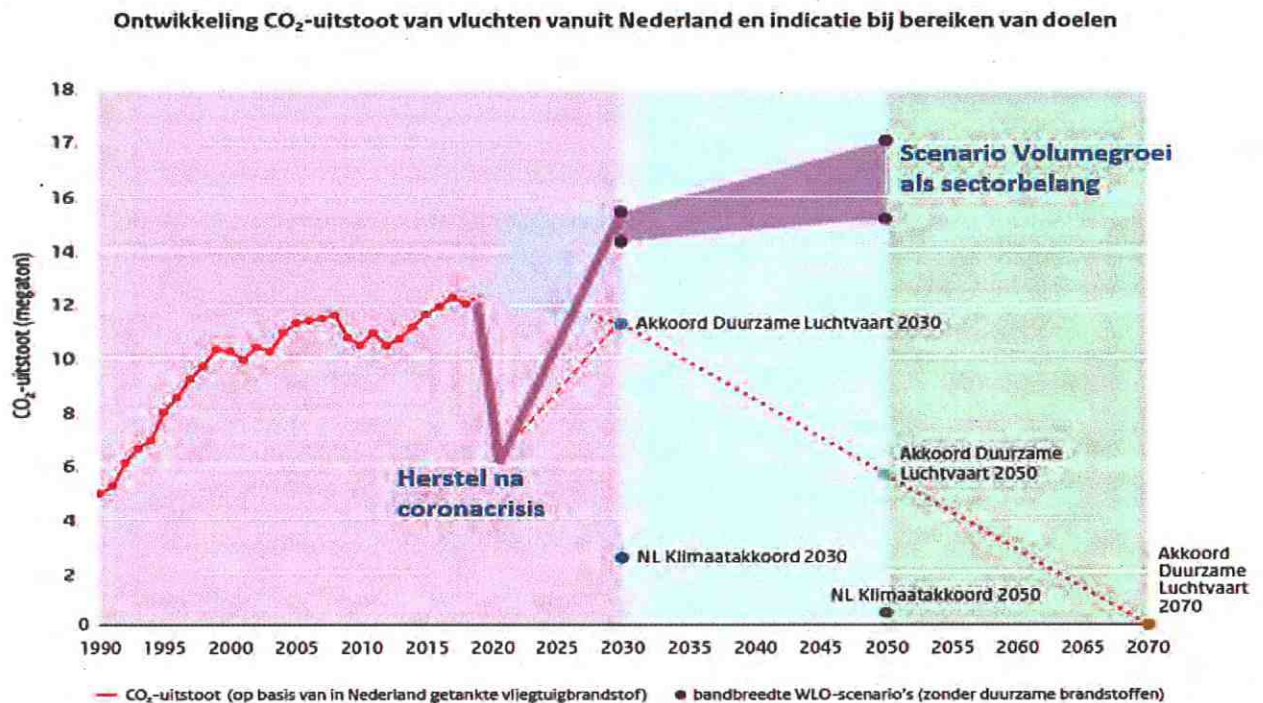
Volgens het nog vast te stellen *Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart* is de aldus groeiende luchtvaart weinig duurzaam. Dat wordt ook in de toekomst niet beter, zo blijkt uit figuur 5.1 in de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050.

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

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

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

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



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

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

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

2.2 Het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart

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

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

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

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

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

2.4 Minister negeert belangrijk aanbeveling van de Commissie voor de milieueffectrapportage

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

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

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

³ Ibid pagina 107 onder Advies over NRD

⁴ Ibid pagina 8

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

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

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

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

3.1 De uitzonderingspositie van vliegtuigbrandstoffen en alternatieven

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

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

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

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

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

1!

3.2 Biokerosine en certificering

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

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

3.3 Synthetische brandstoffen

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

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

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

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

3.4 (Hybride) elektrisch vliegen

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

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

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

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

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

16

§ 4 Minder vliegbewegingen heeft grote voordelen

4.1 Selectief omgaan met vliegbewegingen

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

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

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

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

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

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

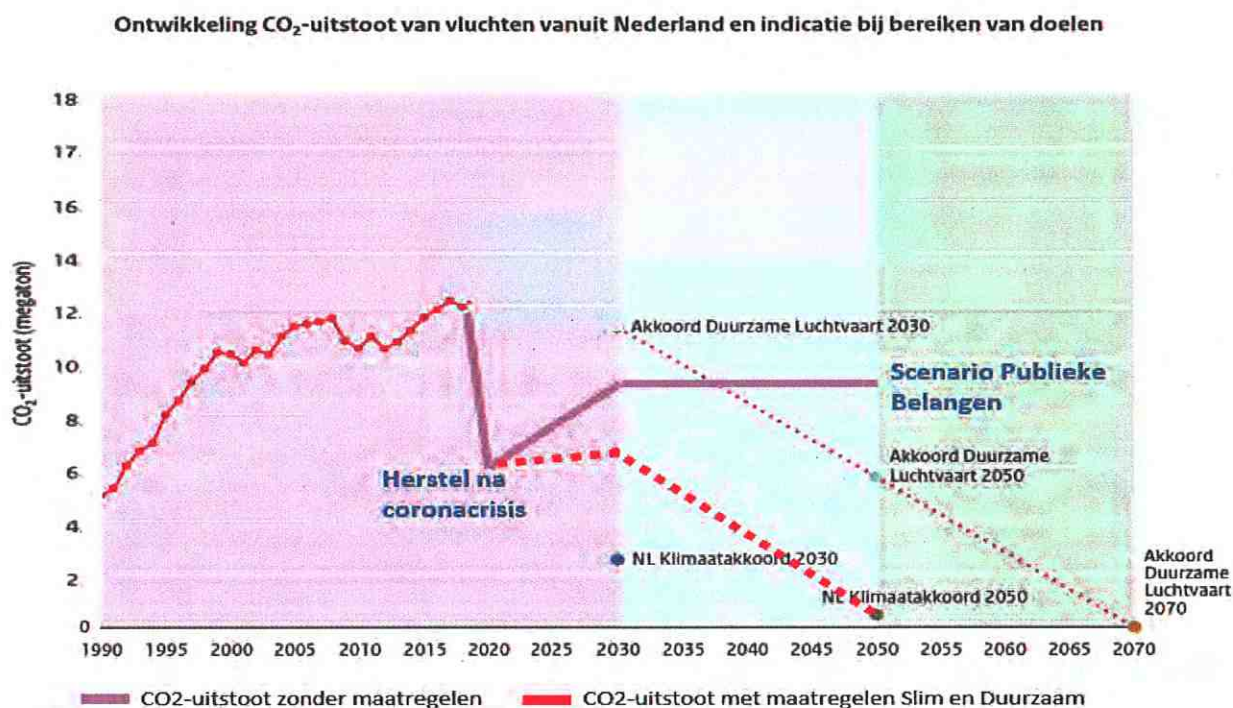
Het huidige Schiphol beschikt na 35 jaar mainportbeleid over ruim voldoende capaciteit voor dit geselecteerde gedeelte van het passagiersvervoer en in de komende decennia is geen sprake van schaarste.

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

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

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

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



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

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

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

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

Bijlage 2 - Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving

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

Inhoudsopgave bijlage 2

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

Bijlage 2 - Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving

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

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

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

In hoeverre garandeert de Luchtvaartnota deze aantrekkelijke vestigingsomgeving?

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

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

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

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

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

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

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

§ 2 Aanpak vermindering luchtverontreiniging

Luchtverontreiniging door straalverkeersvliegtuigen kan op vier manieren verminderd worden.:

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

21

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

De praktische toepassing van deze oplossingsrichtingen vereist onder meer:

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

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



PROVINCIE FLEVOLAND

Postbus 55
8200 AB Lelystad

Telefoon
(0320)-265265

Fax
(0320)-265260

E-mail
provincie@flevoland.nl

Website
www.flevoland.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG



Verzenddatum
- 6 JULI 2020

Bijlagen
1

Uw kenmerk

Ons kenmerk
2628604

Onderwerp

Zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Excellentie,

Provincie Flevoland is zich bewust van de veranderingen in het maatschappelijk debat over vliegen en de impact die de luchtvaartsector heeft op de omgeving en hinderbeleving. De luchtvaart brengt geluidshinder en emissies van CO₂, stikstof en fijnstof met zich mee. Provincie Flevoland is van mening dat het belangrijk is om de negatieve effecten van luchtvaart zo veel mogelijk te beperken.

Om te voorzien in de vliegbehoefte moet de sector stappen maken in de balans tussen luchtvaart en leefomgeving. Daarnaast zien wij dat de coronacrisis een forse impact heeft op de luchtvaartsector en dat het mogelijk nog een aantal jaar duurt voordat de sector weer op het oude niveau opereert.

Provincie Flevoland heeft met belangstelling kennis genomen van de ontwerp Luchtvaartnota. Wij maken met deze brief en bijbehorende bijlage gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

Lelystad Airport zo snel mogelijk open voor groot handelsverkeer

Zowel vanuit het perspectief van leefbaarheid, milieu en hinderreductie als vanuit het herstel van de luchtvaartsector uit de coronacrisis zien wij blijvend een belangrijke rol voor Lelystad Airport. De provincie wil daarom met kracht benadrukken dat het van belang is om zo snel mogelijk een besluit te nemen over openstelling van Lelystad Airport voor het groot commercieel handelsverkeer. Aan alle voorwaarden voor die openstelling is voldaan.

In het juiste systeem herstellen

Lelystad Airport is fysiek en operationeel helemaal gereed voor openstelling voor groot commercieel handelsverkeer (vakantievluchten). Het door tegenstanders gebruikte argument dat Lelystad Airport voorlopig niet nodig zou zijn, omdat Schiphol vanwege de coronacrisis de komende jaren voldoende capaciteit zou hebben, is onjuist: ook in en na de coronacrisis is er -vanwege historische rechten- sprake van slotschaarste op Schiphol. Door de aanhoudende slotschaarste op Schiphol is de concurrentiekracht van mainport Schiphol in het geding. De provincie is van mening dat openstelling van Lelystad Airport en de werking van de Verkeersverdelingsregel (VVR) een essentiële oplossing vormen voor de slotschaarste op Schiphol. Vanuit het herstel van de coronacrisis is het nodig om zo snel mogelijk in het juiste systeem te herstellen: Lelystad Airport voor vakantievluchten in Europa en de ruimte op Schiphol behouden voor hub-vluchten die economisch van belang zijn. Zo kan de dichtbevolkte omgeving van Schiphol nu al ontlast worden (hinderreductie) door vakantievluchten in Europa grotendeels vanaf Lelystad Airport te laten plaatsvinden en tegelijkertijd ruimte houden voor de economisch belangrijke verbindingen van Schiphol -de mainportfunctie van Schiphol- te behouden en te versterken.



Hinderreductie

Enerzijds voelt ook de provincie zich verantwoordelijk voor landelijke ontwikkelingen, anderzijds zijn we verantwoordelijk voor de leefomgeving van eigen inwoners. Vliegen op Lelystad Airport heeft per saldo minder geluidshinder tot gevolg. De vliegoperatie van Lelystad Airport zorgt voor ruim 150 ernstig geluidgehinderde personen; voor een zelfde hoeveelheid vluchten vanaf Schiphol zijn dat er ruim 100.000. De Ontwerp-Luchtvaartnota geeft aan dat de vluchten in de nacht voorkomen moeten worden of ernstig beperkt. Daarnaast staat Schiphol vanuit de omgeving onder druk om het aantal nachtvluchten te verminderen. Daarmee komt de bedrijfsvoering op Schiphol voor luchtvaartmaatschappijen die vakantievluchten uitvoeren - die gebaat zijn bij het vaker op een dag op en neer vliegen - in het gedrang. Op Lelystad Airport is de *turn-around time* - de tijd tussen het moment dat een vliegtuig landt en weer kan opstijgen - veel korter dan op Schiphol. Daarmee is Lelystad Airport voor vakantievluchten een logische en aantrekkelijke luchthaven en kunnen de bedrijfseconomisch noodzakelijke 'meerdere slagen' op een dag wel gemaakt worden. Hierbij is het van belang om te benadrukken dat de openingstijden van Lelystad Airport niet veranderen en er dus ook geen sprake van nachtvluchten zal zijn.

Lelystad Airport is een compacte en moderne luchthaven. Door de korte afstanden van de vliegtuigopstelplaatsen van en naar de startbaan, is er sprake van aanzienlijk minder uitstoot op de luchthaven; minder taxiën betekent minder ultrafijn stof, stikstof- en CO₂-emissies. Het uitblijven van openstelling van Lelystad Airport leidt niet tot lagere CO₂-emissies op Europees of mondiaal niveau, als gevolg van onder andere uitwijkgedrag van reizigers naar andere luchthavens.

Innovatie

De Ontwerp-Luchtvaartnota zet zwaar in op innovatie voor de duurzame en hinderbeperkende ontwikkeling van de luchtvaart: innovatie is de sleutel tot succes. Provincie Flevoland deelt die ambitie en kan een belangrijke rol spelen in de innovatie en verduurzaming van de luchtvaart en het beproeven van integrale mobiliteit. Zoals u weet, zijn er in Flevoland tal van innovaties op het gebied van slimme mobiliteit en verduurzaming gaande. In Flevoland is er ook fysiek ruimte om innovaties toe te passen. Er zijn mogelijkheden middels ruimte in infrastructuur, die een bijdrage (gaan) leveren aan de veilige inzet van drones, onbemande vliegtuigen, elektrisch vliegen.

Het Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum (MITC) te Marknesse met belangrijke partijen als het NLR (Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum), RDW (Dienst Wegverkeer) en German Dutch Wind Tunnels (DNW) kunnen daar samen met andere onderzoeks- en kennisinstellingen zoals TU Delft invulling aan geven. De omstandigheden op Lelystad Airport zijn ideaal om naast het bestaande en nieuwe luchtverkeer nieuwe technologieën en innovaties in de praktijk te testen.

Leefbaarheid en duurzaamheid

Veel innovaties in de luchtvaart, zowel luchtzijdig als landzijdig, dragen bij aan de verduurzaming van de sector, hinderreductie en het verbeteren van de leefbaarheid van een luchthavenomgeving. In bijgevoegde duurzaamheidsnotitie kunt u lezen wat de provincie en haar gebiedspartners reeds uitvoeren of in de planning hebben hieromtrent. Door de ligging en beperkte omvang van Lelystad Airport zijn er, in vergelijking met Schiphol, per vliegtuigbeweging minder gehinderden en wordt er slechts kort getaxied waardoor uitstoot van geluid, stikstof en CO₂ beperkt zijn. Wij willen uw aandacht vragen voor een duidelijk door het Rijk te ontwikkelen nationaal afwegingskader met betrekking tot de mogelijkheden van meer regionale spreiding van impact op de leefbaarheid en hinder als gevolg van groot commercieel handelsverkeer.

Provincie Flevoland investeert voor een periode van vier jaar in een uitgebreid geluidsinformatienetwerk als onderdeel van het omgevingsmanagement in de provincie. Doel van deze informatievoorziening is om de veranderingen in geluidsbelasting mee te beleven met inwoners van Flevoland en deze inzichtelijk te maken. Ook ontstaan door het meten mogelijkheden om de gevolgen van hinderbeperkende maatregelen te beoordelen. Bij de financiële opgaven in de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt gesteld dat de te realiseren meetsystemen kosten voor de luchtvaartsector met zich meebrengen.



Deze constatering verlangt ook voor de toekomst van het geluidinformatienetwerk Lelystad Airport om een heldere verdeelsleutel. De Ontwerp-Luchtvaartnota zou hiervoor een indicatie moeten geven.

Landzijdige bereikbaarheid

Wat betreft landzijdige ontsluiting wordt in de Ontwerp-Luchtvaartnota alleen op Schiphol ingegaan en niet op Lelystad Airport. Lelystad Airport heeft als 'overloopluchthaven' van Schiphol een goede verbinding met Schiphol en haar omgeving nodig. Provincie Flevoland vraagt om verdere uitwerking van de onderlinge bereikbaarheid van Schiphol en Lelystad Airport, rekening houdend met zowel de overloopfunctie van Lelystad Airport, de bereikbaarheid binnen de Metropool Regio Amsterdam, als substitutie van vluchten door bus en trein.

De provincie pleit voor een aantrekkelijke en gebruiksvriendelijke mogelijkheid van emissieloos vervoer van deur tot (terminal)deur. Hiertoe pleit de provincie bij het Rijk voor een opwaardering van de openbaarvervoerverbinding tussen Lelystad Airport en Schiphol. Provincie Flevoland draagt zelf reeds bij aan emissieloos voor- en natransport met de concessie voor een snelle elektrische busverbinding tussen Lelystad Airport en station Lelystad Centrum.

Omgevingsthema's: energietransitie en woningbouw

Er is aandacht nodig voor de ruimtevraag die gepaard gaat met de energietransitie en woningbouw. Het gaat daarbij niet alleen om de klimaatdoelstelling voor de luchtvaart, maar ook is de vraag van belang hoe de ontwikkeling van de luchtvaart en de noodzaak van duurzame opwekking van energie kunnen worden gecombineerd. In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt dit belang weliswaar geduid voor de gehele breedte van de leefomgeving, maar wordt nog steeds niet inzichtelijk gemaakt hoe de afstemming concreet zal plaatsvinden. Een verwijzing naar de NOVI en de Omgevingswet vinden wij in dit verband te mager. Hetzelfde geldt voor woningbouw.

In het kader van de vliegveiligheid voor zowel grote als kleine luchtvaart worden rijksregels aangekondigd voor hoge gebouwen, drones en windturbines. Ook moeten gemeenten hun bestemmingsplannen rond luchthavens afstemmen op de beperkingen voor het borgen van de veiligheid van het luchtverkeer en de omgeving van luchthavens. Veiligheid staat ook bij ons voorop en er moeten ook zeker regels zijn die ons beschermen tegen onaanvaardbare risico's. De keuzes in het ruimtebeslag zullen echter eerst via een integrale beslissing tot stand moeten komen. We willen daarbij geen nieuwe veiligheidsrisico's voor de luchtvaart, maar streven naar een meer bewuste afweging van de belangen van grootschalige opgaven, zoals voldoende duurzame energie, een gezonde luchtvaartsector en een gezonde leefomgeving.

Lelystad Airport als onderdeel van toekomstbestendig luchtvaartsysteem

In de Ontwerp-Luchtvaartnota ontbreekt een concreet afwegingskader waar groei van de luchtvaart aan moet voldoen. De rol van Lelystad Airport en regionale luchthavens worden in dit kader onvoldoende geduid. Wij achten het van belang dat de Ontwerp-Luchtvaartnota specifiek één duidelijk en samenhangend kader schetst voor het luchthavensysteem van de toekomst.

De Ontwerp-Luchtvaartnota maakt een onderscheid tussen de rol van Lelystad Airport als overloopluchthaven en de ontwikkeling van overige regionale luchthavens. Regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen in lijn met de regio waar ze liggen; de belangrijkste lusten en lasten zijn immers ook verbonden aan de regio. Er is regionaal draagvlak¹ voor Lelystad Airport. De provincie is van mening dat, met in achtneming van de afspraken over de overloopfunctie, ook Lelystad Airport zich moet ontwikkelen met maximaal profijt voor de regio. De provincie en andere gebiedspartijen moeten daartoe sterk aan tafel zitten om samen de noodzakelijke innovatie en verduurzaming van de luchtvaartsector mogelijk te maken. Lelystad Airport blijft namelijk ook een belangrijk centrum voor General Aviation en die activiteiten hebben een sterke relatie met de regio.

¹ <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/3/airports/veel-steun-onder-omwonenden-voor-uitbreiding-lelystad-airport>



Onderdeel van een toekomstbestendig luchthavensysteem is de noodzaak voor een integrale visie - door het ontwikkelen van nationaal beleid - op General Aviation, inclusief nieuwe luchtruimgebruikers zoals drones en onbemande vliegtuigen.

Dit beleid moet ook zijn doorwerking vinden in het programma Luchtruimherziening waar keuzes worden gemaakt over de beschikbaarheid van het luchtruim voor alle soorten luchtverkeer. De notie dat het Rijk de komende jaren bepaald welke General Aviation onderwerpen prioriteit krijgen, welke niet (meer) en waar ze plaats moeten vinden, biedt onvoldoende perspectief voor deze veelzijdige en wijdverspreide sector.

Betrouwbare overheid

Al in 2008 is besloten dat Lelystad Airport een belangrijke rol speelt in het Nederlandse luchthavensysteem. Door vier achtereenvolgende kabinetten is dat bevestigd. Met het herhaaldelijk uitblijven van politieke duidelijkheid, nu al voor de vierde keer, worden de regio en de luchtvaartsector sterk op de proef gesteld. Helder is dat de minister nu een openingsdatum noemt waarop we kunnen koersen. Wij rekenen erop dat het kabinet haar belofte inlost om de besluitvorming over openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel handelsverkeer deze kabinetsperiode af te ronden.

De provincie en de regio zijn klaar voor opening van Lelystad Airport en aan alle voorwaarden voor openstelling - een kloppend MER, een verkeersverdelingsregel en een einde aan de 'laagvliegroutes' - is voldaan. Ook is er zicht op een oplossing voor de stikstofproblematiek. Wij zijn van mening - net als andere direct betrokken partijen - dat alle informatie voorhanden is om spoedig tot politieke besluitvorming over het openstellingsbesluit te komen. De daadwerkelijke start met vakantievluchten vanaf Lelystad Airport is vervolgens aan de eigenaar, de Schiphol Group.

In het kader van stikstof refereren wij aan het eindadvies van het Adviescollege Stikstofproblematiek 'Niet alles kan overal' (juni 2020) waarin wordt gesteld: *"de uitgangspunten voor de NOx-emissies, ..., ook gelden voor de luchtvaart (generieke emissiereductie en beoordeling als piekbelaster voor nabijgelegen natuurgebieden, maar geen beoordeling op marginale effecten op honderden kilometers afstand)".* Diffuse spreiding van stikstof is een nationale opgave waarbij het noodzakelijk is dat voldoende stikstofruimte wordt gecreëerd om kleinere diffuse belasting - zoals die door luchtvaart worden veroorzaakt - te mitigeren.

Tenslotte

Uitvoering geven aan de gemaakte afspraken voor openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel handelsverkeer in november 2021 is nodig voor de totstandkoming van een toekomstbestendig luchthavensysteem dat balans brengt tussen de belangen van de luchtvaartsector en de belangen van de omgeving en dat bijdraagt aan het behoud van de connectiviteit van Schiphol en het beperken van hinder in de omgeving van Schiphol. De openstelling van Lelystad Airport is van groot economisch en maatschappelijk belang voor de regio, en nationaal van belang voor het behoud van de mainportfunctie van Schiphol.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,
de secretaris,

de voorzitte



PROVINCIE FLEVOLAND

Bijlage bij zienswijze provincie Flevoland op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Algemeen

- De manier waarop de mogelijke ontwikkeling van de luchtvaart is beoordeeld (en wordt gepresenteerd) aan de hand van de vier hoekpunten (veiligheid (eerst), economie, leefomgeving en klimaat) geeft een duidelijk beeld. Wel wordt een meer kwantitatief afwegingskader gemist. Verzoek is dit in de definitieve Luchtvaartnota 2020-2050 nader te duiden, zodat de luchtvaartsector en de omgeving weet waar zij aan toe is.
- De consequenties van voorgestelde besluiten zijn onvoldoende helder gemaakt, zoals die van substitutie van vluchten door trein en bus en het invoeren van hardere randvoorwaarden voor groei. Hiermee is het niet transparant hoe gekomen wordt tot heldere integrale keuzes. Door de term 'adaptieve aanpak' ontstaat de indruk dat het nog alle kanten op kan.
- Goed om te zien dat er door het Rijk geïnvesteerd gaat worden in de commissie van regionaal overleg met als doel deze commissies verder te professionaliseren. De provincie verwacht dat daarmee de belangen van de omgevingspartijen op een adequate manier meegenomen worden in het regionaal overleg.
- De link tussen de Luchtvaartnota, de NOVI en de omgeving behoeft verdere uitwerking. Hoe gaat de Luchtvaartnota met andere beleidsterreinen en belangen afstemmen?

Geluid

- Waarom is besloten stilte onder te brengen bij natuur? Wij beschermen de bestaande stiltegebieden juist voor de rustzoekende mens en vinden stilte een kwaliteit van de leefomgeving.
- Waarom wordt in de nota geen aankondiging gedaan over de integrale toepassing van de Europese rekenregels (Doc.29) voor de beoordeling van geluid, voor zowel Schiphol als voor de overige nationale en regionale luchthavens en welke mogelijke impact dit heeft?

Landzijdige bereikbaarheid

- Waarom wordt wat betreft landzijdige bereikbaarheid alleen op Schiphol ingegaan en niet op Lelystad, dat toch ook een bijzondere positie heeft als overloopluchthaven van Schiphol?
- Wat is de visie op de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad in relatie tot de functie van Lelystad voor Schiphol? De provincie is van mening dat een opwaardering van de OV-verbinding tussen Schiphol en Lelystad Airport een belangrijke bijdrage kan leveren aan het verduurzamen van de landzijdige bereikbaarheid

Substitutie van vluchten door trein en bus

- Hoe gaat de Luchtvaartnota invulling geven aan de integrale mobiliteitsaanpak?
- Wat betekent de integrale mobiliteitsaanpak voor Lelystad Airport?
- Betekent een integrale mobiliteitsaanpak voor Lelystad Airport een selectief (slot)beleid?
- Wat betekent een integrale mobiliteitsaanpak voor de bereikbaarheid (frequentie, snelheid) per trein tussen Lelystad Airport en Amsterdam/Schiphol?

Duurzaamheid

- Lelystad Airport, zijnde een greenfieldluchthaven voor groot commercieel handelsverkeer, biedt een uitgelezen kans om met name de landzijde zo duurzaam en circulair mogelijk in te richten en daarmee de luchtvaart in Nederland verder te verduurzamen. Gedacht kan worden aan circulaire gebiedsontwikkeling, korte en gezonde voedselketens, bio-based vliegtuiginterieurs en optimale verwerking van in- en uitgaande reststromen.
- In paragraaf 6.2 staat dat het aantal passagiers nog kan toenemen ondanks dat er minder vluchten zijn. Dit komt omdat de capaciteit van de vliegtuigen zal groeien. Hoe verhoudt deze aanname zich met het streven om meer elektrisch te gaan vliegen? Elektrische vliegtuigen hebben (vooralsnog) een kleinere capaciteit dan reguliere vliegtuigen.

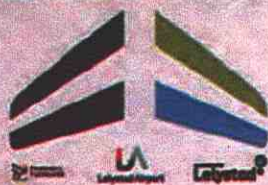


PROVINCIE FLEVOLAND

MER

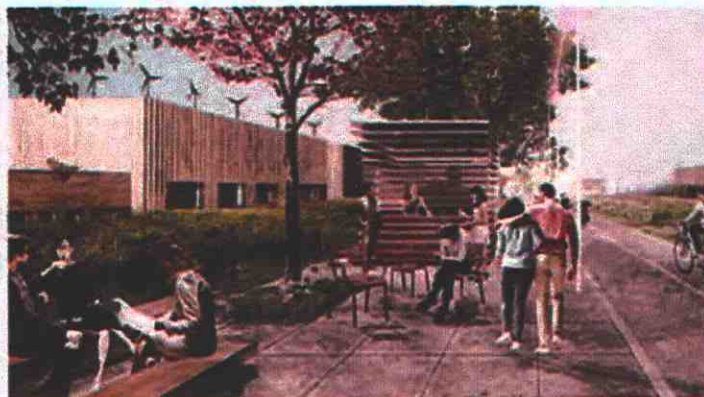
- Bij L1 worden flietspalen voorgesteld aan de kop van de baan (opstijgen) en in het verlengde van de baan waarbij voor iedere vliegtuigpassage een norm geldt voor Lmax. Welke impact heeft de maatregel L1 op de leefomgeving?
- Met maatregel L6 wil men onderzoeken hoe door een andere manier van hinderbeoordeling ook de ervaren ernstige hinder buiten de 48 dB in beeld komt. Voor de beoordeling van de herziening van het luchtruim wordt voorgesteld het terugdringen van geluid prioriteit te geven tot 6.000 voet.
Hoe verhouden beide uitspraken zich tot elkaar?
Wat is het belang van maatregel L6 in relatie tot het voorgestelde toetsingskader voor de herziening van het luchtruim?
- We hebben behoefte aan een nadere duiding van wat de effecten zijn van de luchtvaart op de mogelijkheden voor de opwekking van duurzame energie?
- In paragraaf 3.3 worden de economische effecten op de Metropoolregio Amsterdam (MRA) beschreven. Onduidelijk is of dit vanuit Schiphol of vanuit Schiphol en Lelystad wordt bekeken? Overigens valt het op dat de MRA de enige regio is waarop de economische effecten worden beschreven. Voor een integraal beeld zou het de voorkeur genieten om ook de economische effecten van regionale luchthavens te beschrijven.
- Paragraaf 8.3: aan het eind van de paragraaf wordt toegeschreven naar de opsomming van aandachtspunten die moet gaan komen. De tekst lijkt abrupt te eindigen en de volgende bladzijde gaat verder met een nieuwe paragraaf.

DUURZAME EN INNOVATIEVE ONTWIKKELING OP EN ROND LELYSTAD AIRPORT (BUSINESSPARK)



LELYSTAD AIRPORT

Overzicht projecten & initiatieven



INHOUDSOPGAVE

A. INLEIDING

Achtergrond 3

Gezamenlijke ambitie 4

Doel van dit overzicht 5

B. PROJECTEN

Overzicht en beschrijving projecten 6

A. ACHTERGROND

Om de economische functie van Schiphol te behouden en versterken, is afgesproken Lelystad Airport in de periode tot circa 2043 selectief te ontwikkelen als overloopluchthaven van Schiphol. De focus voor Lelystad Airport ligt op het realiseren van verbindingen met toeristische steden en regio's in Europa en de overige landen rond de Middellandse Zee. Lelystad Airport heeft de ambitie om Europe's preferred leisure airport te worden. Voor de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen wordt een ingroeipad van 4.000-7.000-10.000 vliegbewegingen voorzien. Voor verdere groei voorbij 10.000 vliegtuigbewegingen is een herziening van het Nederlandse luchtruim noodzakelijk. Daarmee ontstaat voor Lelystad Airport ruimte om door te groeien naar 25.000 en op termijn maximaal 45.000 vliegbewegingen per jaar.

Lelystad Airport, Lelystad Airport Businesspark (LAB), provincie Flevoland en gemeente Lelystad werken samen om het luchthavengebied in Lelystad zo duurzaam en circulair mogelijk te ontwikkelen en exploiteren. De partijen streven hierbij naar een eenduidige uitstraling van het gebied. Vanuit eigen beleid en doelstellingen delen zij het belang van maatschappelijke verantwoordelijkheid.

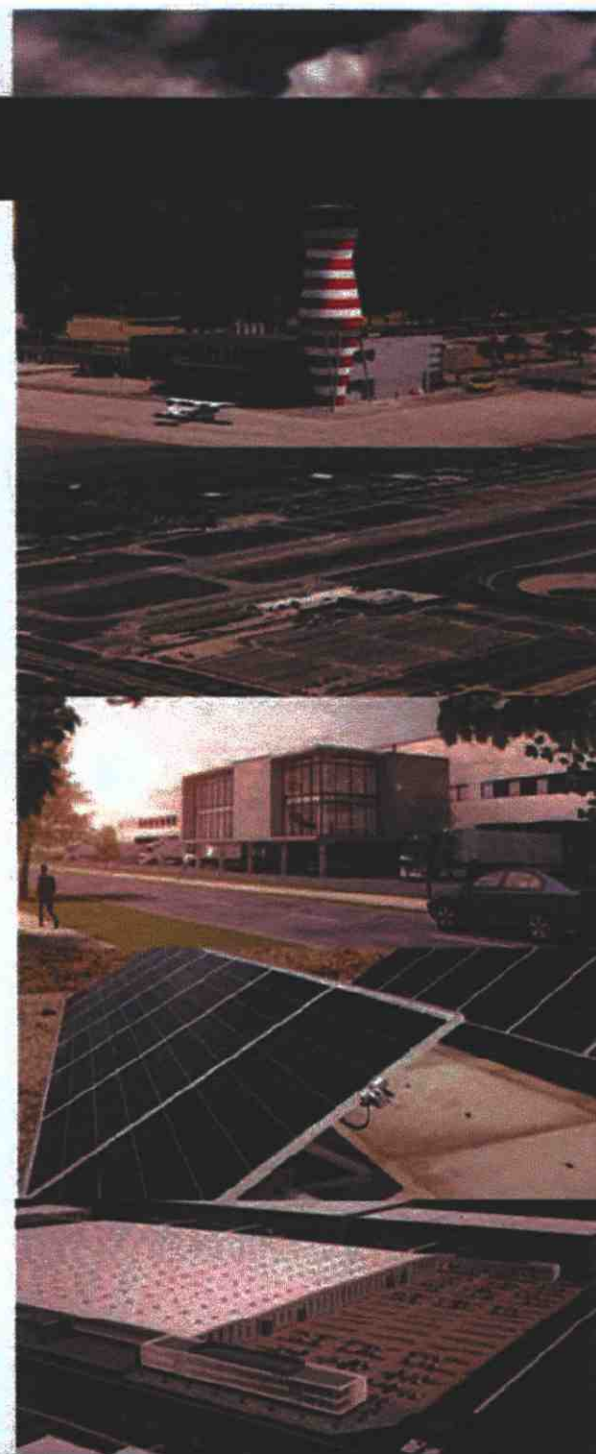
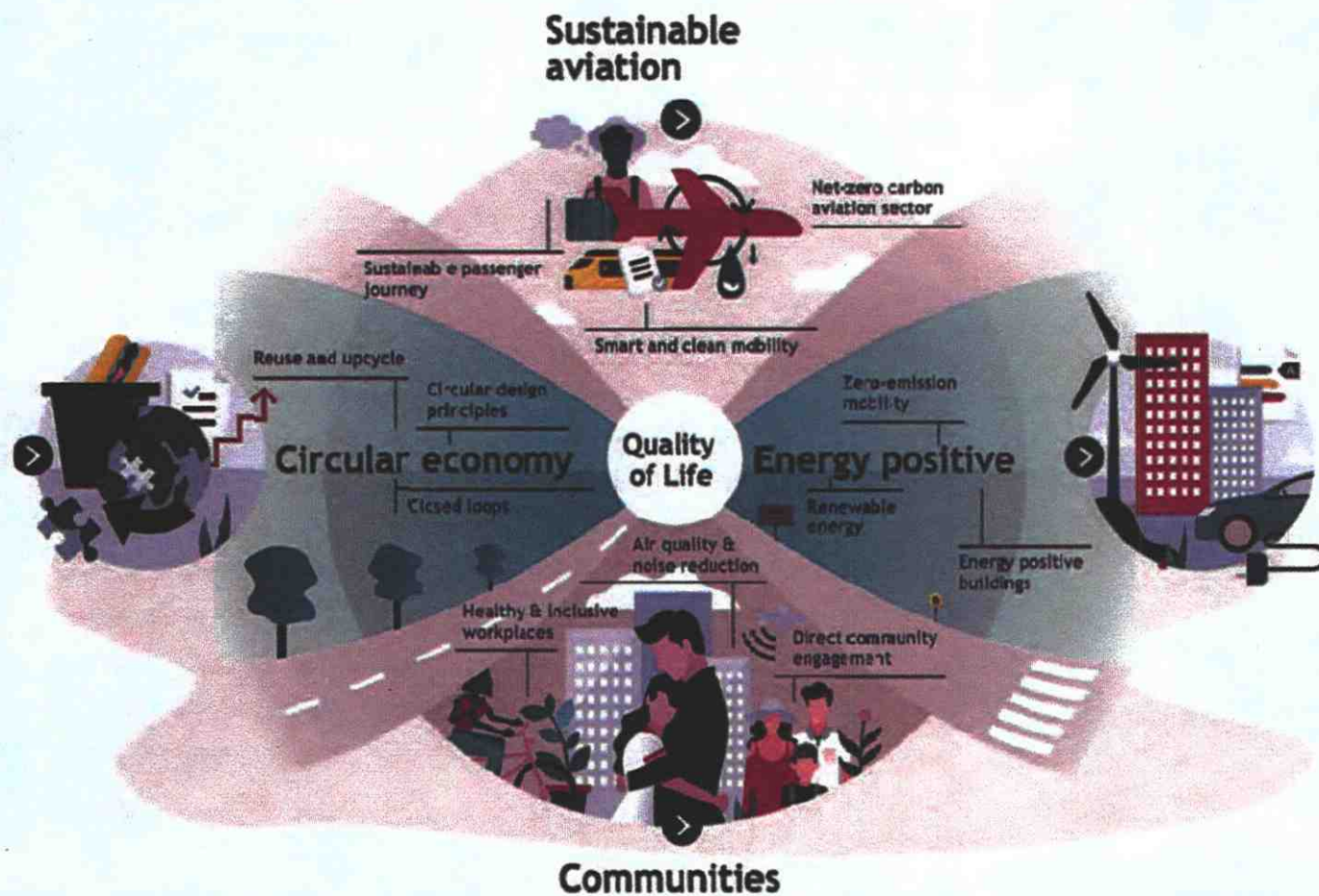
Bij de realisatie van de luchthaven en bedrijfsterreininfrastructuur nemen de partijen ambitieuze maatregelen op het gebied van energiebesparing, gebruik van duurzame energie, lokale werkgelegenheid en het delen van kennis.

Versie: juni 2020



A. GEZAMENLIJKE AMBITIE

Alle partijen richten zich op aantoonbare verbetering van de luchthaven en directe omgeving op het gebied van vier thema's.



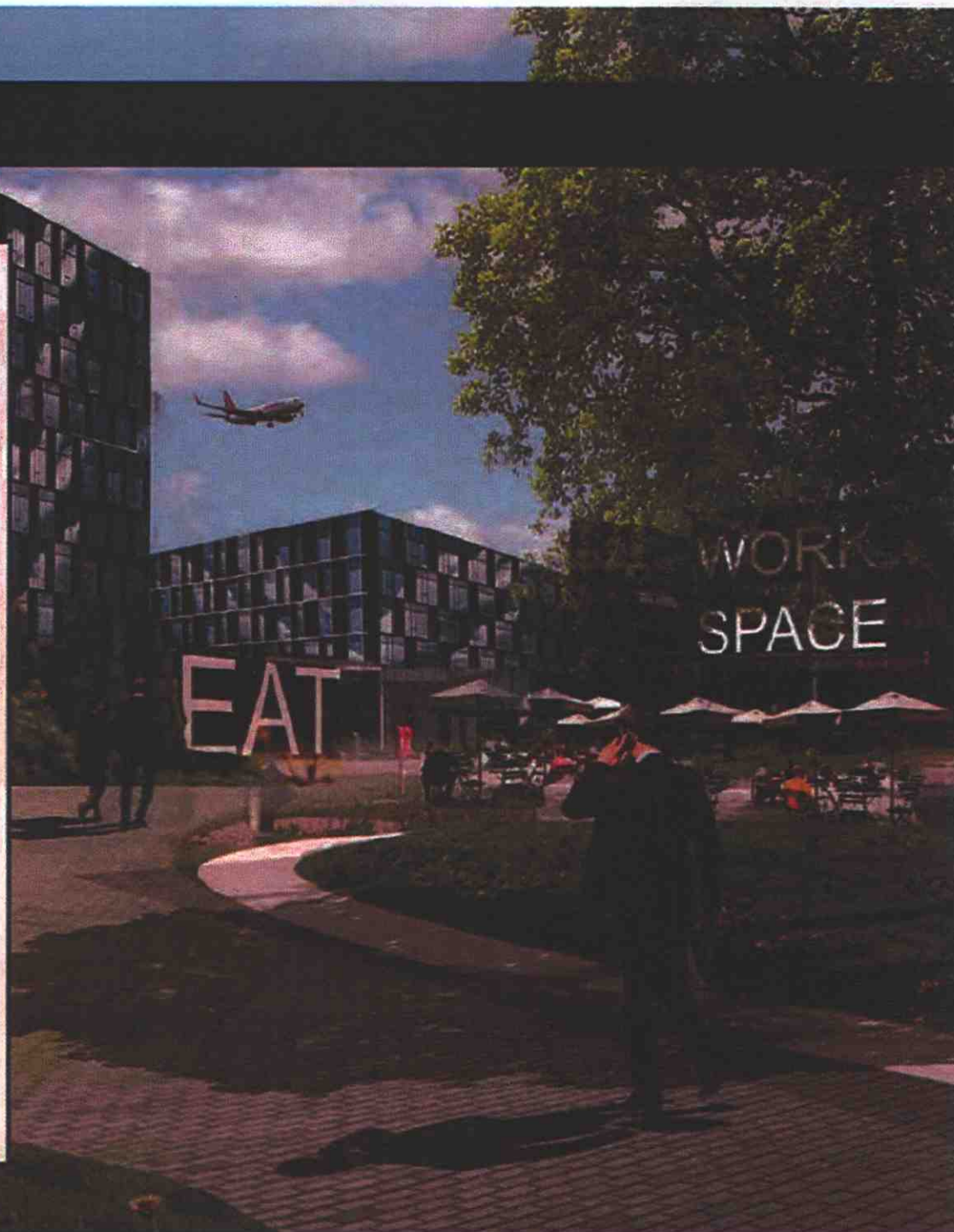
A. DOEL VAN DIT OVERZICHT

Om het luchthavengebied zo duurzaam mogelijk te ontwikkelen, informeren en inspireren partijen elkaar. De uitwisseling van kennis en projecten kan leiden tot nieuwe samenwerkingen en nieuwe kansen. Daarnaast is een gezamenlijk luchthavenfonds opgericht voor de financiering van initiatieven die de leefbaarheid, duurzaamheid en economische netwerkvorming op en rondom Lelystad Airport bevorderen.

Dit document geeft een overzicht van de duurzame projecten, inclusief omschrijving en het beoogde resultaat.

De term duurzaamheid wordt in dit document gebruikt om de brede maatschappelijke verantwoording van de betrokken partijen te benoemen. De definitie van duurzaamheid, zoals gehanteerd door de Verenigde Naties is daarbij het best van toepassing:

“Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van de toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen.”



B. OVERZICHT PROJECTEN

1. EFFICIËNTE LUCHTHAVEN
2. TOEKOMSTBESTENDIGE LUCHTHAVENOMGEVING
- 2A. OLIFANTSGRAS
- 2B. PROEFTUIN KOOLSTOF
- 2C. BIODIVERSITEIT
- 2D. CITIZEN SCIENCE
- 2E. LELYSTAD AIRPORT ALS OPLEIDINGSAIRPORT
3. ENERGIEPOSITIEF
4. INPASSING GROOTSCHALIGE ZONNE-ENERGIE
5. BIOBASED GRONDSTOFFEN
6. DUURZAME WATERKETEN
7. BODEMENERGIE
8. MATERIALENHUB
9. AFVALSTROMEN: RECYCLEN EN PREVENTIE
10. PLAN VAN AANPAK LEEFBAARHEID EN HINDER
11. MOBILITEIT
12. CONVENANT VOEDSELVEILIGHEID
13. STADSBOERDERIJ 'BOER KOK'
14. DE LELYSTADSE BOER
15. STAGE- EN WERKERVERINGSPLEKKEN
16. CERTIFICERING
17. GEBIEDSMANAGEMENT

1. EFFICIËNTE LUCHTHAVEN

PROJECTOMSCHRIJVING

Er is een nieuwe luchthaven gebouwd voor voornamelijk vakantie- (leisure) en pointtopointverkeer. In de ontwikkeling en realisatie van de uitbreiding van Lelystad Airport is en wordt de Best Value-aanpak gebruikt.

Bij de aanleg van de start- en landingsbaan hebben innovatieve concepten geleid tot minder grondverzet en materiaalgebruik.

Daarnaast is de terminal circulair gebouwd (gebruik van hout en glas, demontabel en modulair uitbreidbaar). De materialen die in de terminal zijn gebruikt, zijn ook geregistreerd in het Madaster.



RESULTAAT

Een luchthaven met een energiezuinig gebouw, met innovatieve layout en toepassingen, waarbij de wensen van de reiziger en de behoeftes van de vliegmaatschappijen centraal staan.

In de aanbesteding zijn ook de eerste 15 jaar beheer en onderhoud opgenomen. Hierdoor zijn duurzame oplossingen ook in het belang van de aannemer.



FEITEN

TREKKER

Lelystad Airport

THEMA'S

Circulaire economie
Energie positief
Duurzame luchtvaart

INFORMATIE

Meer informatie over de Best Value-aanpak vind je op:

<https://www.lelystadairport.nl/uploads/documents/factsheet-best-valuedef-aanp.pdf>

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

2. TOEKOMSTBESTENDIGE LUCHTHAVENOMGEVING

PROJECTOMSCHRIJVING

In december 2019 hebben Lelystad Airport, Lelystad Airport Businesspark, gemeente Lelystad en Provincie Flevoland de Samenwerkings-overeenkomst Toekomstbestendige Luchthaven-omgeving ondertekend. Elke partij draagt bij aan toekomstige kansen en aanpak van knelpunten op het gebied van duurzame energie, klimaat, gezondheid, ecologie en economie. Lelystad Airport (Businesspark) is bij uitstek een geschikt gebied voor pilots en onderzoek voor duurzame verbeteringen van de luchthaven(omgeving).

Het 'Onderzoeks- en innovatieprogramma luchthavenomgeving Lelystad toekomstbestendig' zorgt voor verdere versterking van het hoogwaardige en duurzame karakter van Lelystad Airport (Businesspark) en omgeving. En het programma geeft een impuls aan de innovatie- en concurrentiekracht van het gebied.

Betrokken onderzoeksinstituten en omgevingspartners gaan dit programma de komende tijd verder vorm en inhoud geven. Deze versterken al lopende duurzaamheidsprojecten in het gebied, zoals omschreven in deze notitie. De al lopende duurzaamheidsprojecten laten zien waarom het gebied op en om de luchthaven bij uitstek geschikt is voor duurzame verbetering van de luchthaven(omgeving). Lelystad Airport (Businesspark) en omgeving zijn volop in ontwikkeling.

Er liggen veel kansen om het gebied zo toekomstbestendig mogelijk te ontwikkelen, waarvoor ook de ruimte beschikbaar is.

Binnen Toekomstbestendige Luchthaven worden de volgende initiatieven op dit moment verder uitgewerkt:

- a) Olifantsgras
- b) Proeftuin Koolstof
- c) Biodiversiteit
- d) Citizen science
- e) Lelystad Airport als opleidingsairport

RESULTAAT

Een onderzoeks- en innovatieprogramma op Lelystad Airport, Lelystad Airport Businesspark en omgeving om bij te dragen aan onderzoek, innovatie en het ontwikkelen en toepassen van kennis en technologie gericht op toekomstbestendige luchtvaart, luchthavens en luchthavenomgevingen. Partijen hebben als stip op de horizon een nationaal innovatiecluster waarin publieke en private instellingen, onderwijs en kennis- en onderwijsinstellingen onderzoeken doen, innoveren en nieuwe kennis en technologie ontwikkelen en toepassen die bijdragen aan deze lange termijn visie.

FEITEN

TREKKER

Provincie Flevoland, Lelystad Airport, Lelystad Airport Businesspark, Gemeente Lelystad

THEMA'S

Circulaire economie
Energie positief
Duurzame luchtvaart
Communities

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

2A. OLIFANTSGRAS

PROJECTOMSCHRIJVING

Olifantsgras draagt op meerdere manieren bij aan de duurzame, circulaire en innovatieve ontwikkeling van de luchthavenomgeving. Olifantsgras combineert mogelijkheden in de circulaire economie met geluidsreductie en een aanzienlijke CO2-vastlegging. Daarnaast heeft olifantsgras een vogelwerende werking wat de vliegveiligheid bevordert.

Op dit moment wordt gewerkt aan een onderzoeksopzet voor onderzoek naar de reductie van grondgeluid met Olifantsgras en metingen naar de verspreiding en reductie van ultrafijn stof.



RESULTAAT

Het toepassen van Olifantsgras in de luchthavenomgeving op locaties waar deze het meest bijdragen aan de reductie van grondgeluid en de reductie van ultrafijn stof.

FEITEN

TREKKER

Lelystad Airport Businesspark en Provincie Flevoland

THEMA'S

Duurzame luchtvaart
Circulaire economie
Communities

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

2B. PROEFTUIN KOOLSTOF

PROJECTOMSCHRIJVING

Door De Lelystadse Boer wordt de mogelijkheid onderzocht om koolstof vast te leggen in de bodem. Door meer organische stof (koolstof) vast te leggen in de bodem wordt die kwaliteit beter. Er ontstaat meer bodemleven. En de CO₂ die anders in de lucht komt, wordt vastgelegd. Ander positief neveneffect is het tegengaan van de uitspoeling van nutriënten en het hogere waterbindend vermogen, waardoor de bodembiodiversiteit toeneemt.

Door een drietal studenten van Aeres is onderzocht hoeveel koolstof door verschillende maatregelen kan worden vastgelegd in de bodem. Naast Aeres zijn ook Windesheim en NLR aangesloten als onderzoeks- en onderwijsinstellingen.

De grootste uitdaging hierbij is het accrediteren van koolstofcredits, waarmee de boeren gecompenseerd kunnen worden. Hierbij wordt de samenwerking opgezocht met andere initiatieven in het land.



RESULTAAT

Het vastleggen van koolstof in de bodem door De Lelystadse Boer, waarmee de bodemkwaliteit en -biodiversiteit toeneemt en CO₂ wordt vastgelegd.

FEITEN

TREKKER

Lelystadse Boer

THEMA'S

Duurzame luchtvaart
Energie positief

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

2C. BIODIVERSITEIT

PROJECTOMSCHRIJVING

Om de duurzaamheid op en rond Lelystad Airport en Lelystad Airport Businesspark integraal te benaderen, is ook aandacht nodig voor biodiversiteit en klimaatbestendigheid van het gebied. Door een verscheidenheid aan gebiedspartijen is daarom gestart met het gezamenlijk ontwikkelen van een gebiedsplan biodiversiteit. Hierbij zien de partners de beste mogelijkheden om de insectendiversiteit in het gebied te verhogen.

Daarnaast zijn, ter bevordering van de biodiversiteit natuur- en landschapswaarde, bloemen in bermen en akkerranden ingezaaid.



RESULTAAT

Een gebiedsplan biodiversiteit, waarmee de insectendiversiteit in het gebied wordt verhoogd.

FEITEN

TREKKER

Provincie Flevoland

THEMA'S

Duurzame luchtvaart

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

2D. CITIZEN SCIENCE

PROJECTOMSCHRIJVING

Om de betrokkenheid en het draagvlak in de luchthavenomgeving te vergroten en de kwaliteit van het gebied te bevorderen, kan ook gebruik worden gemaakt van de kennis en stem van de omgeving en inwoners van Lelystad. Maar hoe benut je deze kennis en op welke onderwerpen kan dit worden ingezet?

Dit project bevindt zich nog in een beginstadium. Daarom zullen studenten van meerdere technasia vanaf schooljaar 2020-2021 met ons meedenken over de inzet van citizen science in de luchthavenomgeving.



RESULTAAT

Een antwoord op de vraag hoe de stem en kennis van de luchthavenomgeving en inwoners van Lelystad kan worden ingezet ter bevordering van de betrokkenheid, draagvlak en kwaliteit van het gebied.

FEITEN

TREKKER

Lelystad Airport en
Provincie Flevoland

THEMA'S

Communities

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

2E. LELYSTAD AIRPORT ALS OPLEIDINGSAIRPORT

PROJECTOMSCHRIJVING

Met het 'SamenwerkingsCollege Amsterdam Lelystad Airport' als basis, kan de functie van Lelystad Airport als opleidingsairport verder worden versterkt. Het doel hierbij is om opleidingen en bedrijven te verbinden, volwaardige banen te creëren die passen bij de talenten van de beroepsbevolking, jongeren te motiveren voor een baan in de luchtvaartsector en verschillende opleidingsniveaus met elkaar te integreren.



RESULTAAT

Lelystad Airport staat bekend als opleidingsairport, waarbij verschillende opleidingsniveaus met elkaar zijn geïntegreerd. De banen, opleidingen en vraag en aanbod in de luchtvaartsector sluiten op elkaar.

FEITEN

TREKKER

Gemeente Lelystad

THEMA'S

Communities

STADIUM:

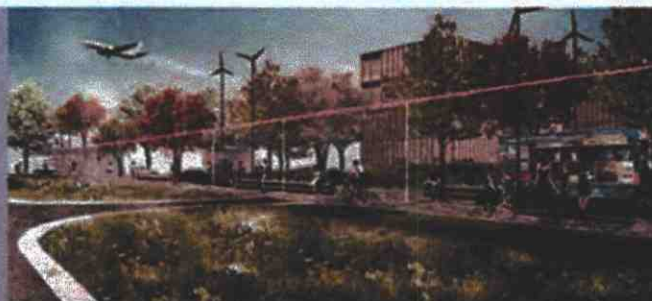
Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

3. ENERGIEPOSITIEF

PROJECTOMSCHRIJVING

Lelystad Airport Businesspark (LAB) heeft een overeenkomst met Liander voor het aanleggen van een toekomstbestendig energienetwerk op LA, LAB en bij mogelijke gebiedspartners, waar opwekking en consumptie zoveel mogelijk op elkaar afgestemd is.

Liander heeft als eerste project uit deze overeenkomst een gelijkstroomnet aangelegd op LAB. Het koppelen van vraag en aanbod van gelijkstroom in een lokaal stroomnet biedt voordelen zoals besparing van energie, apparatuur, ruimte en geld.



RESULTAAT

LAB is het 1^{ste} bedrijventerrein met een publiek gelijkstroomnetwerk en legt daarmee de basis voor een onderscheidend werkmilieu.

De aanwezigheid van het hybride stroomnetwerk maakt het gebied aantrekkelijk voor innovatieve en toekomstgerichte ondernemers.

FEITEN

TREKKER

LAB

THEMA'S

Energiepositief

INFORMATIE

Meer informatie over het hybride stroomnetwerk vind je op:
<https://lelystadairportbusinesspark.nl/project/alliander-installeert-eerste-publieke-gelijkstroomstation/>

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

4. INPASSING GROOTSCHALIGE ZONNE-ENERGIE

PROJECTOMSCHRIJVING

In samenwerking met gebiedspartners wordt een zonne-energiesysteem ontwikkeld die zoveel mogelijk in de eigen energiebehoefte moet voorzien. Lelystad Airport Businesspark stimuleert bedrijven in de uitgiftevoorwaarden om zonnepanelen op het dak te realiseren.

Daarnaast spelen er meerdere zonne-initiatieven in het gebied bij verschillende initiatiefnemers (waaronder De Lelystadse Boer en Rijkswaterstaat). Partijen zijn een proces gestart om de initiatieven zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. In juni 2019 is een intentieovereenkomst tussen de provincie, gemeente, Lelystad Airport, Lelystad Airport Businesspark, De Lelystadse Boer en Liander getekend. De eerste fase van het haalbaarheidsonderzoek is afgerond. Een vervolgonderzoek heeft in kaart gebracht wat de aanvullende technische, economisch en juridische haalbaarheid is.

Door met de ontwikkelaars rondom Lelystad Airport samen te werken, kan de energie-infrastructuur tijdig en volgens de nieuwste inzichten worden aangelegd. Met als resultaat dat netwerkkosten worden bespaard en duurzame energieprojecten financieel haalbaar worden.



RESULTAAT

Het streven is een zo hoog mogelijk percentage schone energie op te wekken. Daarnaast maakt het gebruik van zonnepanelen het opwekken van duurzame energie zichtbaar voor bezoekers en levert duurzame energie voor het gebied. Het gaat hierbij niet alleen om de productie, maar ook om het lokaal gebruiken en eventueel opslaan van duurzame energie.

Op termijn is de ambitie om ook de parkeerterreinen te overkappen met solar carports en te integreren met laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (toepassen concept PowerParking).

FEITEN

TREKKER

Provincie Flevoland, LAB, Lelystad Airport en Alliander

THEMA'S

Energiepositief

INFORMATIE

Meer informatie over grootschalige zonne-energievoorziening vind je op: <https://lelystadairportbusinesspark.nl/project/lab-ondertekent-intentieovereenkomst-duurzame-energie/>

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

5. BIOBASED GRONDSTOFFEN

PROJECTOMSCHRIJVING

Rondom de luchthaven worden grassen en andere plantaardige biomassa tot groene grondstoffen verwerkt voor de transportsector, duurzame producten voor de agrarische sector en verpakkingsmateriaal. Bij de luchthaven wordt gekozen voor het verbouwen van planten die vogelwerend werken.

In het onderzoeksprogramma toekomstbestendige luchthavenomgeving is een onderzoeksvorstel geschreven om geluiddemping, fijnstofafvang en vogelwerendheid verder te onderzoeken.



RESULTAAT

Vogelwerende gewassen rond de luchthaven dragen bij aan de vliegveiligheid. Daarnaast stimuleert het de productie van groene grondstoffen.

FEITEN

TREKKER

LAB en Lelystad Airport

THEMA'S

Circulaire economie

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

6. DUURZAME WATERKETEN

PROJECTOMSCHRIJVING

Op Lelystad Airport en Lelystad Airport Businesspark (LAB) speelt duurzaam gebruik van water een belangrijke rol. Beide partijen zoeken naar robuuste oplossingen voor watervoorziening op de lange termijn.

Een intentieovereenkomst duurzame waterketen is in juni 2017 ondertekend met als doelstelling zoveel mogelijk drinkwater te besparen, efficiënt in te zamelen en decentraal te zuiveren.

LAB is gestart met de aanleg van een vacuüm riolering systeem. Verdere innovatiekansen worden onderzocht



RESULTAAT

Beperking van het (drink)watergebruik, gevolgd door cascadering (optimaal benutten) van het watergebruik, waterarm inzamelen, zwart, grijs en hemelwater apart afvoeren en het winnen van energie en grondstoffen uit afvalwater.

FEITEN

TREKKER

Provincie Flevoland, OMALA en Waterschap

THEMA'S

Circulaire economie
Duurzame luchtvaart

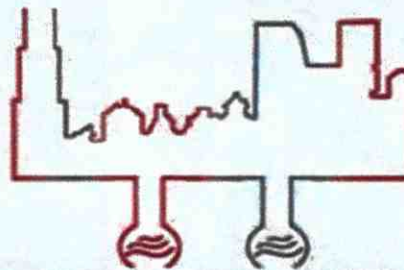
STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

7. BODEMENERGIE

PROJECTOMSCHRIJVING

Op Lelystad Airport en Lelystad Airport Businesspark (LAB) komt geen gasaansluiting. De bodem op LAB wordt gebruikt voor opslag van energie: warmte- en koudeopslag. Hiervoor is een masterplan voor de bodem ontwikkeld dat uitwisseling van thermische energie tussen gebouwen en de bodem optimaliseert.



RESULTAAT

De eerste bronnen op Flight District I worden toekomstbestendig aangelegd zodat toekomstige gebruikers er efficiënt op kunnen aansluiten.

FEITEN

TREKKER

LAB en provincie Flevoland

THEMA'S

Circulaire economie
Duurzame luchtvaart

SAMENHANG

Lokale duurzame energievoorziening

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

8. MATERIALENHUB

PROJECTOMSCHRIJVING

Binnen het luchthavengebied wordt een depot aangelegd. Hier worden grondstoffen die vrijkomen bij bouwwerkzaamheden opgeslagen. Door dit lokaal op te slaan en opnieuw te gebruiken, ontstaat een gesloten grondbalans. Het doel hiervan is om zuinig met grondstoffen om te gaan.

Bij Lelystad Airport Businesspark wordt de vrijgekomen grond van de watergang in het gebied hergebruikt, onder andere voor de wegcunnetten.



RESULTAAT

We werken samen op het gebied van (zuinig gebruik van) grondstoffen, zowel bij vraag als bij aanbod. Een voorbeeld hiervan is dat vrijgekomen materialen van de uit de watergangen van Lelystad Airport Businesspark worden gebruikt in de aan te leggen geluidswal. Het eerste deel van het grondlichaam is gerealiseerd.

FEITEN

TREKKER

LAB en Lelystad Airport

THEMA'S

Circulaire economie

SAMENHANG

- Efficiënte luchthaven
- Mobiliteit

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

9. AFVALSTROMEN: RECYCLEN EN PREVENTIE

PROJECTOMSCHRIJVING

Het scheiden van afval bij de bron en de hoeveelheid afval verminderen.

Dit gebeurt efficiënt door centrale inzameling van gescheiden afvalstromen op het hele luchthaventerrein en op Lelystad Airport Businesspark.

Het doel is om een deel van het afval lokaal te hergebruiken.



RESULTAAT

De adviezen in het rapport van het Groene Brein worden op de luchthaven geoperationaliseerd door Viggo. Op Lelystad Airport Businesspark worden nieuwe bedrijven verplicht om afval in minimaal vijf gescheiden stromen aan te bieden voor inzameling.

FEITEN

TREKKER

LAB en Lelystad Airport

THEMA'S

Circulaire economie

SAMENHANG

Efficiënte luchthaven

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

10. PLAN VAN AANPAK LEEFBAARHEID EN HINDER

PROJECTOMSCHRIJVING

Lelystad Airport zet zich in voor het zo veel mogelijk beperken van hinder rond de luchthaven.

Lelystad Airport, provincie Flevoland en gemeente Lelystad hebben gezamenlijk het Luchthavenfonds opgericht. Doel van het Luchthavenfonds is het stimuleren van duurzaamheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling op en rond de luchthaven.

Door de provincie en Lelystad Airport wordt in samenwerking met de gemeenten en omgeving een geluidmeetnetwerk opgezet en een meldpunt ingericht. Daarnaast wordt door Lelystad Airport een omgevingswebsite gerealiseerd, waarin informatie beschikbaar en toegankelijk is voor de omwonenden van de luchthaven en andere geïnteresseerden.



RESULTAAT

Een plan van aanpak zorgt dat adequaat gehandeld wordt bij het beperken van hinder waar mogelijk en bij het behoud van de leefbaarheid. Met als resultaat dat de uitbreiding van de luchthaven niet botst met de omgeving.

FEITEN

TREKKER

Lelystad Airport

THEMA'S

Communities

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

11. MOBILITEIT

PROJECTOMSCHRIJVING

De nieuwe provinciale weg (Anthony Fokkerweg, N727) tussen de A6 en de luchthaven is cruciaal voor de bereikbaarheid. De aanleg van de provinciale weg omvat een aantal duurzame aspecten.

Bij de verbreding van de A6 wordt extra op duurzaamheid ingezet, onder andere door een onderzoek van RWS naar zonnepanelen.

De bus tussen Lelystad en Lelystad Airport wordt elektrisch.

Daarnaast is een e-bikeroute met snelfietspad van station Lelystad Centrum naar de luchthaven aangelegd. In het gebied worden tevens e-bikes ter beschikking gesteld.

Tevens is een autodeelsysteem in gebruik genomen om elektrisch personenvervoer op maat te faciliteren tussen Lelystad Centraal en Lelystad Airport Businesspark.



RESULTAAT

Minder energie en grondstofgebruik, zichtbaarheid van duurzame keuzes en toekomstbestendig maken van de infrastructuur voor toekomstige veranderingen in het mobiliteitssysteem.

FEITEN

TREKKER

Provincie Flevoland

THEMA'S

Duurzame luchtvaart
Energie positief

INFORMATIE

Meer informatie over de mobiliteit vind je op:
<https://lelystadairportbusinesspark.nl/e-bike-autodeelsysteem/>

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

12. CONVENANT VOEDSELVEILIGHEID

PROJECTOMSCHRIJVING

In maart 2015 hebben het ministerie van Infrastructuur & Milieu, Stichting Comité Direct Omwonenden (CDO), Lelystad Airport en provincie Flevoland afspraken vastgelegd in het convenant 'Voedselveiligheid en nadeelcompensatie in de omgeving van Lelystad Airport'.

Hierin zijn afspraken gemaakt over het toekomstig monitoren van landbouwgewassen in de omgeving van de luchthaven.



RESULTAAT

Uit de uitgevoerde metingen blijkt dat de lucht-havenactiviteiten geen nadelige invloed hebben op landbouwgewassen in de omgeving.

FEITEN

TREKKER

Provincie Flevoland

THEMA'S

Communities

SAMENHANG

- Plan van aanpak leefbaarheid en hinder
- Stadsboerderij 'Boer Kok'

INFORMATIE

Meer informatie over het convenant voedselveiligheid vind je op:
<https://www.lelystadairport.nl/actueel/lelystad-airport-heeft-geen-negatieve-invloed-op-landbouwgewassen>

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

13. STADSBOERDERIJ 'BOER KOK'

PROJECTOMSCHRIJVING

Een boerderij gelegen binnen het gebied van Lelystad Airport Businesspark waar voedsel verbouwd wordt met een breder doel dan alleen productie. O.a. door jongeren bekend te maken met de oorsprong van voedsel en mensen met afstand tot de arbeidsmarkt hier te laten werken.



RESULTAAT

Boer Kok zorgt voor een sociale bijdrage aan de regio, zichtbare duurzame keuzes, een aantrekkelijke bestemming en vergroening van het luchthavengebied.

FEITEN

TREKKER

Boer Kok en LAB

THEMA'S

Communities

SAMENHANG

- Convenant voedselveiligheid
- Stage en werk- ervaringsplekken

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

14. DE LELYSTADSE BOER

PROJECTOMSCHRIJVING

Een agrarisch gebied rondom Lelystad Airport, met ondernemers in verschillende agrarische sectoren. Stichting De Lelystadse Boer wil met zijn activiteiten een bijdrage leveren aan bredere maatschappelijke effecten (sociale cohesie, leefbaarheid, vergroten acceptatie luchthaven en duurzaamheid).

De Lelystadse Boer kent drie werksporen:

1. Rentmeesterschap: onderhoud luchthavenomgeving
2. Hofleverancier: lokaal voedsel, lokaal gegeten,
3. Duurzame landbouw



RESULTAAT

Dura Vermeer heeft voor het beheer van Lelystad Airport een overeenkomst gesloten met De Lelystadse Boer. Tevens wordt het bermbeheer bij Lelystad Airport Businesspark door De Lelystadse Boer uitgevoerd.

De Lelystadse Boer onderzoekt de mogelijkheden voor het opwekken van zonne-energie op dak en grond en onderzoekt de mogelijkheden voor een voedselconcept voor Lelystad Airport.

FEITEN

TREKKER

Stichting de Lelystadse Boer

THEMA'S

Circulaire economie
Energiepostief
Communities

SAMENHANG

- Convenant voedselveiligheid
- Bio-based grondstoffen

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering -
Gereed

15. STAGE- EN WERKERVARINGSPLEKKEN

PROJECTOMSCHRIJVING

Het ROC van Amsterdam, het ROC van Flevoland, Lelystad Airport, Werkbedrijf Lelystad, Luchtvaart - Themapark Aviodrome, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad hebben de overeenkomst 'SamenwerkingsCollege Amsterdam Lelystad Airport' ondertekend.

De onderwijsportfolio bevat vier onderdelen:

- Leisure & Hospitality;
- Maintenance, Repair and Overhaul;
- Airport Services;
- Logistiek.



RESULTAAT

Kansen creëren voor de arbeidsmarkt. Dit project vormt een impuls voor starters en herintreders op de arbeidsmarkt in de regio.

FEITEN

TREKKER

Gezamenlijk i.s.m. SCALA en Hogeschool van Amsterdam

THEMA'S

Communities

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

16. CERTIFICERING

PROJECTOMSCHRIJVING

BREEAM-NL is het instrument om integraal de duurzaamheid van nieuwe en bestaande gebouwen, gebieden en slooppjecten te meten en te beoordelen. BREEAM-NL is afgeleid van het internationale BREEAM en wordt beheerd en ontwikkeld door de Dutch Green Building Council. Voor de ontwerpfase van Lelystad Airport Businesspark is een certificaat behaald.

Inditex bouwt conform de LEED Gold certificaat eisen.

Tevens is de terminal conform LEED Gold certificaat gebouwd. Leed is het internationaal erkende systeem voor het rangschikken van de verduurzaming van gebouwen. De certificering volgt de 'certified, silver, gold, platinum' trap.



RESULTAAT

Lelystad Airport Businesspark heeft voor de planvorming een BREEAM waardering gekregen van drie sterren en is daarmee het eerste bedrijventerrein in Nederland met een BREEAM-certificaat. Inmiddels zijn er meerdere. Bij de realisatie van het bedrijventerrein is het de ambitie om minimaal deze sterren te behouden.

FEITEN

TREKKER

LAB en LA

THEMA'S

Communities

INFORMATIE

Meer informatie over BREEAM-NL vind je op: <https://www.breeam.nl/projecten/lelystad-airport-businesspark-0>

STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

17. GEBIEDSMANAGEMENT

PROJECTOMSCHRIJVING

Bij Lelystad Airport Businesspark (LAB) wordt nadrukkelijk ingezet op gebiedsmanagement en mobiliteitsmanagement voor energie, data-communicatie, kwaliteit van de openbare ruimte en veiligheid. Door onder meer het in eigendom houden van een deel van de openbare ruimte en de infrastructuur, die door de gebiedsmanagement organisatie worden beheerd, kan LAB maximale efficiëntie en een integrale uitstraling behalen.



RESULTAAT

- Opzetten van dynamisch verkeers-informatiesysteem in samenwerking met COBRA
- Gestart met e-bike en e-car deelsysteem

FEITEN

TREKKER

LAB en gemeente Lelystad

THEMA'S

Communities
Circulaire economie

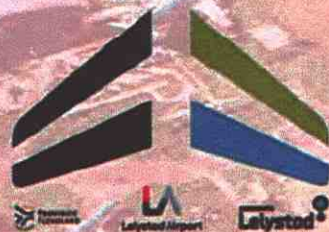
STADIUM:

Idee - Uitwerking - Uitvoering - Gereed

COLOFON

Dit is een uitgave van:

Provincie Flevoland
Gemeente Lelystad
Lelystad Airport
LAB



© 2020. Alle rechten voorbehouden



VERENIGING
NEDERLANDS
CABINEPERSONEEL

Zienswijze voor de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

De Vereniging van Nederlands Cabinepersoneel (VNC) is de grootste en langst dienende vertegenwoordiger van Cabinepersoneel in Nederland. Er werken in Nederland ongeveer 12.000 mensen in het vak van cabin attendant en hiervan is ongeveer 70% lid van de VNC. Bij easyJet kennen we zelfs een organisatiegraad van 90%. Wij behartigen belangen bij 4 grote Nederlandse luchtvaartmaatschappijen (KLM, KLC, transavia en easyJet). Wij zijn een vereniging voor én door cabinepersoneel. Onze bestuurs- en kaderleden zijn zelf werkzaam als cabinepersoneel en ervaren in de dagelijkse praktijk de gevolgen van het gevoerde luchtvaartbeleid.

Wij willen de volgende zienswijze indienen op de ontwerp-luchtvaartnota: Op blz .22 in de ontwerp-luchtvaartnota valt te lezen: "Het aantal misdragingen van passagiers aan boord van vliegtuigen (unruly passengers) neemt toe. Nederland draagt internationaal en nationaal actief bij aan maatregelen om dit aan te pakken. Onder andere door bevoegdheden van en instructies aan luchtvaartpersoneel uit te breiden". Er wordt niet aangegeven in het stuk waar deze bevoegdheden en instructies worden neergelegd en geborgd.

Het is daarom ons inziens belangrijk om op blz. 24 onder de opsomming: Dit zijn voor de Rijksoverheid de speerpunten voor sociale vraagstukken in de luchtvaart:, hier een kop aan toe te voegen betreffende aandacht voor cabinepersoneel, zodat deze bevoegdheden en instructies ook geborgd worden. Deze passage zou dan volgens ons volgt dienen te worden weergegeven: Aandacht voor cabinepersoneel: Het vak van cabin attendant in de wet te borgen middels certificering, zoals dit ook bij grond-technischpersoneel en cockpitpersoneel geborgd is door procedures en certificering. Zodat bevoegdheden en instructies betreffende het kunnen optreden bij misdragingen van passagiers aan boord van vliegtuigen (unruly passengers) ook geborgd wordt.

Wij zijn de vraagbaak voor het cabinepersoneel in Nederland. Als er onderwerpen spelen die betrekking hebben op de luchtvaart en zaken aangaande werkomstandigheden dan zijn wij de partij die u kunt benaderen voor meer informatie.



VERENIGING
NEDERLANDS
CABINEPERSONEEL

Constellation Building
Stationsplein N.O. 406
1117 CL Schiphol-Oost
M
T

www.vnconline.nl



Member of EurECCA:
<http://www.eurecca.aero/>



Secretariaat:

web: www.leefbaartynaarlo.nl

omdat onze gemeente ook morgen leefbaar moet zijn

Aan: Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Betreft: verduidelijking positie inzake GAE

Datum: 05-07-2020

Geachte

In de prachtige gemeente Tynaarlo ligt het vliegveld Groningen Airport Eelde. In de ontwerp luchtvaartnota is deze luchthaven aangemerkt als "luchthaven van nationale betekenis". Tot voorkort waren de provincies Groningen en Drenthe en de gemeentes Assen, Groningen en Tynaarlo aandeelhouders. Recentelijk heeft de gemeente Groningen de aandelen overgedragen aan een private partij. Ook de gemeente Assen overweegt nu haar aandelen van de hand te doen.

In de gemeenteraad van Tynaarlo zijn deze ontwikkelingen uiteraard onderwerp van gesprek. Onze partij heeft het gesprek over deze ontwikkelingen zelfs geëntameerd. Jarenlang hebben lokale overheden geld gestoken in het vliegveld en voor het eerst in jaren komt nu ook de discussie naar boven hoe lang we deze situatie nog in stand willen en kunnen houden. Echter, de juridische positie van de gemeente Tynaarlo in deze is ons niet geheel duidelijk, temeer omdat verschillende tekstexegeses van de relevante wetten circuleren. Vandaar dat wij ons als lokale partij tot u wenden.

Onze vraag :

Stel dat de exploitatie van de luchthaven niet langer te bekostigen is en dat de luchthaven failliet gaat of de aandeelhouders besluiten te stoppen met de luchthaven én er is na de geleverde inspanningsverplichting geen opvolgende exploitant, kunt u dan als Minister de bestemming luchthaven handhaven, ook als de gemeente Tynaarlo het bestemmingplan zou willen veranderen opdat andere ontwikkeling mogelijk wordt?

En, mocht het antwoord op deze vraag positief zijn, onder welke omstandigheden is het denkbaar dat u deze luchthaven zult handhaven? En welke invloed heeft de gemeente Tynaarlo op dit besluit?

Het lijkt erop dat wij reeds aan het einde van het zomerreces verder zullen discussiëren over deze materie in de eerst volgende raadsvergadering. Gaarne vernemen wij op korte termijn van u.

Met vriendelijke groet,

Namens de fractie van Leefbaar-Tynaarlo,

Zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050

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

Inleiding.

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

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

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

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

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

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

Economie.

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

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

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

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

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

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

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

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

Leefomgeving.

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

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

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

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

Tot slot.

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

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

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

Namens de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap,



E: info@stichtingabrel.nl T:
Kelvinbaan 40, 3439 MT NIEUWEGEIN
Postbus 1475, 3430 BL NIEUWEGEIN
www.stichtingABReL.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v.
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

Datum:	26 juni 2020	Project:	Stichting ABReL (Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens)
Uw kenmerk:	-	Locatie:	Nieuwegein
Ons kenmerk:	B065452aa.200P11U.pdv	Betreft:	Zienswijze bewonersvertegenwoordigers regionale luchthavens inzake ontwerp- luchtvaartnota
Versie:	01_001		

Geachte

Het afgelopen jaar hebben de bewonersvertegenwoordigers uit de CRO's van de regionale luchthavens, samenwerkend in de stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale luchthavens (ABReL), geparticipeerd in het proces rond de totstandkoming van de nieuwe luchtvaartnota 2020 – 2050. In zijn algemeenheid hebben wij waardering voor de open manier waarop uw ministerie in dit proces heeft gecommuniceerd. In de luchtvaartnota zijn we ook enkele van de door ons gemaakte opmerkingen en aangedragen vraagstukken tegengekomen.

In deze zienswijze willen wij op een beperkt aantal onderwerpen ingaan. Hoewel de betrokkenheid van de bewonersvertegenwoordigers bij het onderwerp luchtvaart zeer breed is, beperken wij ons hier tot die kwesties die direct de ontwikkeling van de regionale luchthavens raken. Voorafgaand merken wij op, dat wij positief verrast zijn door de aandacht in de nota voor het pleidooi van omwonenden voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat rondom luchthavens. Dat was in het verleden anders. Wel moeten wij constateren dat er nog veel vragen zijn en dat veel nog uitgewerkt moet worden. Naast deze ABReL-zienswijze zullen de bewonersvertegenwoordigers bij de regionale luchthavens u ook zienswijzen doen toekomen, waarin zij specifiek op uw voorgenomen beleid in relatie tot die betreffende luchthaven zullen ingaan. Wij hebben onze zienswijze in een aantal hoofdstukken opgedeeld.

De positie van de regionale luchthavens

Als bewonersvertegenwoordigers uit de CRO's bij de Regionale Luchthavens zien wij uw voornemen om regionale luchthavens te bestemmen voor de regionale vraag als positief. Dit sluit aan op hetgeen wij de afgelopen jaren bepleit hebben. Hiermee zijn regionale luchthavens er ook echt voor de regio waar ze in liggen en niet bedoeld om "de volgende lading low-budget toeristen te faciliteren die vervolgens middels een busrit onmiddellijk naar Amsterdam worden vervoerd". Wij willen daaraan toevoegen dat het voor het draagvlak van fundamenteel belang is dat het bepalen van de diverse uitgangspunten (zoals bijvoorbeeld de regionale vraag) geschiedt op een wijze die open, transparant en voor een ieder begrijpelijk is. Verder kan een regionale luchthaven de regionale vraag alleen maar accommoderen voor zover dat vanuit een oogpunt van veiligheid en hinder aanvaardbaar is. Bij een luchthaven op steenworp afstand van woonwijken is dit doorslaggevend. Het is bespreekbaar om regionale luchthavens specifieke nationale (niche-) taken mee te geven zoals opleidingen of droneverkeer. Het gaat daarbij dan immers niet om groot handelsverkeer, de primaire bron van de meeste overlast bij (regionale) luchthavens.

Wel vinden wij uw opmerking dat regionale luchthavens hun huidige rol behouden verwarrend. Alle regionale luchthavens hebben groeiambities en die zijn tot op heden nadrukkelijk niet gebaseerd op de regionale vraag.

U geeft aan vanuit uw regierol regelmatig met de regionale luchthavens te gaan overleggen over hun operatie en ontwikkeling. Wij gaan ervan uit dat in dat kader ook andere relevante stake-holders, waaronder de bewonersvertegenwoordigers, een gesprekspartner zijn. Bovendien zijn wij benieuwd op welke wijze u uw beleid tot uitvoering gaat brengen. Wij vragen ons ook af hoe het proces rond de bepaling van de regionale vraag en het regionaal draagvlak vorm gaat krijgen.

Hinderbeperking en –bepaling

Als wij kijken naar de uitspraken omtrent het einde van de "ongeclausuleerde groei van de luchtvaart" en dat "er van groei alleen sprake kan zijn als dit gepaard gaat met de afname van hinder", dan zien wij ook hier een trendbreuk met het verleden, waar schade aan de gezondheid door hinder en slaapverstoring en emissies van schadelijke stoffen gezien werden als een noodzakelijk en onontkoombaar gevolg van de luchtvaart. Als het om de uitwerking van de nieuwe principes, samengevat als het "groeiverdienmodel", gaat kunnen wij u echter niet volgen.

Er wordt in de luchtvaartnota geen enkel zicht geboden op de wijze waarop u deze beleidsvoornemens denkt uit te werken. Er is geen definitie van het begrip 'hinder' gegeven, noch van 'hinderbeperking'. Het is niet duidelijk welke kaders er bij die uitwerking moeten worden gehanteerd. Onduidelijk is wat het vertrekpunt voor dit model is en hoe groeimogelijkheden en hinderbeperking zich tot elkaar verhouden. De Luchtvaartnota kan aan kracht winnen door hierover in de nota zelf meer duidelijkheid te verschaffen. Voor ABReL geldt dat er geen sprake kan zijn van het "verdienen" van groei zonder voor de omwonenden acceptabele voorwaarden.

De afgelopen periode is ook duidelijk geworden dat het draagvlak voor de huidige werkwijze van hinderbepaling in snel tempo verdwijnt en wellicht al verdwenen is. Omwonenden ervaren geen afnemende hinder. Wij hebben al meermaals aangegeven dat hiervoor ons inziens verschillende verklaringen zijn aan te wijzen.

Zo wordt bij de berekening van de hinder iedere afname van de totale geluidproductie meegenomen. Als vliegtuigen per saldo 1 dB(A) minder geluid produceren, ontstaat ruimte om meer vliegtuigen te laten vliegen binnen de beschikbare geluidruimte. Wat hierbij in het verleden niet is onderkend, is dat dergelijke kleine afnames voor het menselijk oor niet waarneembaar zijn, maar de toename van het aantal vliegtuigbewegingen is dat wel. De toegenomen hinderbeleving valt hieruit goed te verklaren.

Daarbij komt dat de werkelijke eigenschappen van het geluidveld rondom luchthavens naar voren komen in geluidmetingen en aantallen vluchten per tijdseenheid en dus niet in de uitkomsten van een rekenmodel. Als de groei van de luchtvaart alleen kan plaatsvinden met minder hinder dan moet dat bepaald worden aan de hand van de werkelijke geluideigenschappen die uit geluidmetingen en tellingen komen. Alleen dan weet het bevoegd gezag hoeveel lawaai er werkelijk wordt gemaakt en hoeveel hinder er werkelijk wordt ondervonden.

In de tweede plaats wordt opgemerkt dat de dosismaat L_{den} is ontworpen op een gelijkmatige geluidproductie door de dag heen. Bij (regionale) luchthavens is daarvan geen sprake. De meeste vliegtuigbewegingen zijn in een beperkt deel van de dag geconcentreerd (piekuren). Daarmee is de L_{den} ontoereikend omdat aan de basisvoorwaarde voor de toepassing van deze dosismaat (door de tijd heen gelijkmatige geluidproductie) niet wordt voldaan. Er zal een nieuwe dosismaat moeten worden ontwikkeld die naast de L_{den} een beter inzicht geeft in de mate van overlast, de daaruit voortvloeiende hinder en de beleving ervan.

Bovenstaande argumenten geven ons inziens duidelijk aan dat een snelle ontwikkeling van een instrumentarium dat het mogelijk moet maken om uw "groeiverdienmodel" in de praktijk te kunnen gaan toepassen nog ver weg is.

Hetzelfde geldt ook voor de normstelling rond ultrafijnstof en stikstof die ook hinder geven. Onbetwist is dat ook de luchtkwaliteit in een gebied gevolgen heeft voor de volksgezondheid, zodat ook op dit dossier met de nodige omzichtigheid moet worden geacteerd. Bij het ontwikkelen van dit instrumentarium moeten de richtlijnen van de WHO leidend zijn. Die richtlijnen hebben niet alleen betrekking op het geluidsdossier, maar ook op de uitstoot en depositie van allerlei stoffen uit vliegtuigen in de omgeving van de luchthaven.

Wij zijn van mening dat, totdat er een dergelijk toepasbaar instrumentarium beschikbaar is, in ieder geval gebruik moet worden gemaakt van bestaande instrumenten om de ontwikkeling van de luchtvaart beheersbaar te houden. De huidige situatie in de luchtvaart als gevolg van de coronacrisis biedt mogelijkheden om de fouten die na de kredietcrisis zijn gemaakt, te vermijden.

Het instrument dat volgens ons voorlopig moet worden toegepast is het in de diverse Luchthavenbesluiten opnemen van het maximaal toelaatbare aantal vliegtuigbewegingen, zoals dat ook bij het luchthavenbesluit van LA zal gaan gebeuren. In elk (nieuw) luchthavenbesluit zal tot er betere geaccepteerde methoden zijn het maximum aantal vluchten moeten worden vastgelegd. In de ontwerp-Luchtvaartnota wijst u het opnemen van aantallen vliegtuigbewegingen als "eis" in een LHB echter af (pagina 76) met als argument dat u wilt sturen op grenswaarden. De systematiek die dat mogelijk moet maken is, zoals reeds gemeld, nog niet beschikbaar en moet eerst ontwikkeld worden, zodat hier feitelijk "oude schoenen weggegooid voordat er nieuwe zijn". Wij stellen u voor om in de luchtvaartnota op te nemen, dat

zolang er geen systematiek beschikbaar is om adequaat, open, transparant en voor een ieder begrijpelijk op basis van grenswaarden een integrale afweging te kunnen maken over de ontwikkeling van de luchtvaart, er middels het opnemen van maximum aantallen vliegtuigbewegingen in de diverse luchthavenbesluiten zal worden gestuurd.

Het opnemen van een maximaal aantal vliegtuigbewegingen moet vergezeld gaan van een monitoringsprogramma waarin is vastgelegd wordt hoe men de effecten (hinder, geluid, emissies, CO₂, stikstof, fijnstof, ultrafijnstof) van vliegtuigverkeer op de omgeving gaat meten. Mocht daaruit blijken dat deze effecten op zichzelf, dan wel in hun onderlinge samenhang afwijkingen vertonen van hetgeen eerder in de modellen is berekend, dan moet worden beoordeeld of dit aanleiding is om te komen tot aanpassing van het aantal vliegtuigbewegingen in het luchthavenbesluit. Hiermee wordt een eerste (deel-)stap gezet in de richting van een betere sturing op de ontwikkeling van de luchtvaart.

Wij zijn bereid op ieder gewenst moment met u te overleggen over de wijze waarop binnen dit kader een effectieve en efficiënte sturing kan worden vormgegeven. Wij ondersteunen uw wens om via een adaptieve aanpak in te gaan spelen op voorkomende ontwikkelingen. Wij geven u verder in overweging om uw sturingsmodel in de vorm van een "dashboard" uit te werken en niet meer te spreken van een groeiverdienmodel. Die laatste term roept nodeloos weerstand op.

De voornemens ten aanzien van het beperken van de nachtvluchten en de vluchten tussen 22.00 - 23.00 uur en 07.00 - 08.00 uur beschouwen wij als een duidelijke erkenning van de door ons aangedragen problemen die zich op dit punt bij regionale luchthavens manifesteren. Het voorkomen van slaapverstoring en de daarmee gepaard gaande gezondheidseffecten moet een topprioriteit in uw beleid zijn. Daaraan moet worden toegevoegd dat op regionale vliegvelden veelal ook sprake is van het uitvoeren van maatschappelijke vluchten (politie, brandweer, traumahelikopter), ook in de nacht. Deze vluchten veroorzaken wel geluidbelasting, maar geven minder hinder (beleving) gezien het algemeen aanvaard maatschappelijk nut van deze vluchten.

Governance en Commissies Regionaal Overleg (CRO)

Door u is er aan de bewonersvertegenwoordigers in de CRO's een advies gevraagd over de positie en inrichting van de CRO. Omwonenden beschikken niet over middelen om hun rol adequaat en professioneel in te kunnen vullen. Zij moeten als onbetaalde vrijwilligers acteren in een omgeving die wordt gedomineerd door professionele partijen (luchthavens, airlines en overheden) die beschikken over een enorm potentieel aan mensen en geld.

In het verlengde van het advies van de heer Van Geel (proefcasus Eindhoven) hebben wij dan ook aangedrongen op verder professionalisering van de CRO's en de mogelijkheden die bewonersvertegenwoordigers binnen die CRO hebben om adequaat en professioneel invulling te kunnen geven aan alles hetgeen in dat kader van hen gevraagd wordt. Wij constateren dat ons advies niet aan "dovemans oren" gericht is geweest.

U geeft in de ontwerp-luchtvaartnota aan dat de positie van de CRO's zal worden versterkt (par. 8.2.1.- pag. 90), er een Nationale Klankbordgroep Luchtvaart (pag. 88) komt en Luchthavenbesluiten (ook over Schiphol) worden weer vatbaar voor beroep bij de Raad van State. Als bewonersvertegenwoordigers zijn wij beschikbaar om aan de uitwerking van deze voornemens mede invulling te geven.

Beleidskader Netwerkkwaliteit

In de ontwerp-luchtvaartnota wordt aangekondigd dat er een beleidskader Netwerkkwaliteit wordt opgesteld. Een dergelijk kader dat objectieve criteria geeft voor de beoordeling of bestemmingen wel of niet een bijdrage leveren aan het netwerk van verbindingen, dat voor Nederland van belang is, is zeer welkom. Het kan een einde maken aan een groot aantal niet onderbouwde "claims" vanuit allerlei partijen in de sector als het gaat om de bijdrage die hun luchthaven of verbindingen leveren aan het voor de Nederlandse economie belangrijke netwerk. Het beleidskader Netwerkkwaliteit moet een objectief toetsingskader bieden waarlangs de claims gelegd kunnen worden als het gaat om het belang van de verbindingen die men aanbiedt. Het moet ook een helder en duidelijk inzicht geven in het instrumentarium, dat wordt ingezet om hierop te sturen. Wij wijzen in dit verband op de bestemming Londen, waarvan het belang niet ter discussie staat, maar waarbij het wel de vraag is of daar dan ook tientallen vluchten per dag naartoe moeten.

Overige opmerkingen

- Uw streven om op de kortere trajecten vliegtuigen te vervangen door de trein, ondersteunen wij van harte en is feitelijk al een gewone maatschappelijke trend kijkend naar de ontwikkeling rond de Euro-Star naar Londen.
- Het streven naar meer ruimte voor nationaal beleid en het terugdringen van de "vrije jongens" die de luchtvaart zo lang hebben gedomineerd, is iets waar door ons bij vrijwel iedere klankbordgroep op is aangedrongen. Zonder die ruimte is veel beleid een dode letter. We kunnen dan afspraken maken zoveel we willen, maar uiteindelijk komt daar niets van terecht.
- In de ontwerp-luchtvaartnota komt de coronacrisis, de rol van de luchtvaart bij de verspreiding van het virus en wat dit voor de toekomst betekent, niet of nauwelijks aan de orde. Wij staan achter uw beslissing om met de publicatie van de ontwerp-luchtvaartnota niet te wachten tot de consequenties van de coronacrisis voor de luchtvaart zich duidelijk manifesteren. Die kunnen via de door u voorgestane adaptieve aanpak op dat moment in het beleid worden geïncorporeerd. Dat betekent niet dat we gewoon maar weer moeten gaan vliegen. Wij wijzen er nogmaals op dat er na de kredietcrisis genoeg ontwikkelingen zijn geweest, waaruit lessen te trekken zijn die ook nu relevant zijn. In dat verband geven wij u nadrukkelijk in overweging om ook te kijken naar de havengelden die op luchthavens worden geheven. De hoogte daarvan is een effectief middel om mee te sturen op de ontwikkeling van de luchtvaart, zoals de Europese Commissie al tijdens de discussie rondom de verkeersverdeelregel rondom Schiphol/Lelystad heeft aangegeven.
- Wij willen hierbij ook onze zorgen meegeven als het gaat om de ontwikkeling van drones. Ook hier ligt een belangrijke taak voor u om deze ontwikkeling goed in het beleid in te passen. In de ontwerp-luchtvaartnota signaleert u deze ontwikkeling en haar importantie wel, maar het ontbreekt nog aan concrete beleidsvoornemens. Wij adviseren daar bij vaststelling van de Luchtvaartnota meer invulling aan te geven om te voorkomen dat u straks achter de feiten aan gaat lopen.
- Tenslotte willen wij herhalen dat wij niet alleen voor regulering van de luchtvaart aan de aanbodzijde zijn, maar dat het ook onontkoombaar is dat er aan de vraagzijde maatregelen worden genomen. Een marktconforme prijs voor het vliegen zou uitgangspunt van uw beleid moeten zijn. Er moet een systeem van beprijzen komen waarbij vliegbewegingen die de meeste hinder veroorzaken ook het meeste kosten. Dit moet zodanig zijn dat het vliegen in de nacht en in de randen van de nacht wordt ontmoedigd. Ook moet er een systeem met toeslagen komen voor vliegtuigen. Vliegtuigen met een lage uitstoot en geluidproductie betalen minder en vliegtuigen met een hoge uitstoot en geluidproductie betalen meer of worden geweerd. Een dergelijk systeem wordt al toegepast bij vrachtwagens in het wegtransport. Met de opbrengsten van deze systemen moet een luchthavenfonds gevormd worden, waarmee aanvullende hinderbeperkende maatregelen voor omwonenden en omgeving gefinancierd kunnen worden. Op deze manier wordt de luchtvaart meer als een gewone bedrijfstak behandeld en wij vinden dat nog onvoldoende in de ontwerp-luchtvaartnota terug.

Afsluitend, de problematiek van de luchtvaart en de door haar veroorzaakte hinder en overlast is sinds de 70'er jaren van de vorige eeuw door de politiek voor zich uitgeschoven in de verwachting dat het morgen beter wordt. Daarvan is niets gebleken en het is nu tijd om het probleem daadwerkelijk aan te pakken en verdere aantasting van het woon- en leefklimaat als gevolg van de luchtvaart een halt toe te roepen.

Wij hopen u hiermee van dienst te zijn geweest. Voor vragen kunt u contact opnemen met onze ondersteuner,

Een afschrift van deze brief hebben wij ook gezonden aan de commissie I&W van de Tweede Kamer.

Met vriendelijke groet,

Namens de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL)

(voorzitter)

(secretaris)

Suggesties voor een zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020–2050 *‘Verantwoord vliegen naar 2050’*

Deel 1 – De hoofdpunten

Dit betreft in totaal een 40-tal punten over de volgende onderwerpen:

- 1 - Algemene opmerkingen
- 2 - Verduurzaming van de luchtvaartsector
- 3 - Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving
- 4 - De toekomst van de regionale luchthavens
- 5 - Participatie van omwonenden

Een nadere uitwerking (deel 2) volgt binnenkort.

1 - Algemene opmerkingen

Business As Usual??

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

Publieke belangen

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

Geen privileges meer voor de luchtvaartsector

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

Milieubelasting zo ver mogelijk omlaag brengen

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

LBBL verzoekt grondige aanpassing van de luchtvaartnota

6. Dit ontwerp van de Luchtvaartnota schiet ernstig tekort op essentiële onderdelen die nodig zijn om doelgericht en consistent beleid uit te zetten voor korte, middellange en lange termijn. De herbezinning op de nieuwe wereld, op de mondiale klimaatopgave, op de regionale consequenties wordt uit de weg gegaan. De Nederlandse samenleving (in al zijn geledingen en vele belangen) heeft er alle belang bij dat deze koersbepalende verkenning/beleidsnota en het debat daarover worden opengebroken, de werkelijke uitdagingen onder ogen worden gezien en een breed gedragen perspectief en aanpak tot stand wordt gebracht. Het kabinet heeft de verantwoordelijkheid hierin het voortouw te nemen! Wij doen mee. Wij zien daarvoor als rode draag: stevig investeren in het verduurzamen van onze reismogelijkheden binnen Europa en wereldwijd, forse vermindering van de geluidsoverlast en luchtverontreiniging en minimalisering van de broeikasgasemissies door vliegverkeer.

2 - De klimaatopgave voor de luchtvaartsector

De opgave die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord

7. De CO₂-emissiereductieopgave conform het Parijse Klimaatakkoord moet een centrale plaats krijgen in het Nederlandse luchtvaartbeleid. Het sectorplan, het Akkoord Duurzame Luchtvaart en de voorstellen in deze Ontwerp Luchtvaartnota zijn volstrekt ontoereikend.
8. De internationale luchtvaartsector ontwijkt, frustreert en saboteert met het CORSIA-reductiesysteem en de instandhouding van een uitzonderingspositie en privileges het zeer urgente klimaatbeleid voor de luchtvaartsector. ICAO en IATA willen dat de luchtvaartsector zich beperkt tot het CORSIA-systeem met uitsluiting van het huidige Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS). Het EU-ETS vertoont gebreken die verbetering behoeven, maar is in zijn huidige vorm effectiever dan CORSIA en verdient daarom bescherming tegen de aanvallen vanuit IATA en ICAO. Het kabinet moet hierin krachtig positie kiezen ten gunste van het EU-ETS.^[1]
9. Zonder motivering laat het kabinet na het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (d.d. 13 mei 2019) op te volgen om (ook) een uitgewerkt ontwikkelingsalternatief voor de Nederlandse luchtvaart in de Plan-MER op te nemen, waarin de doelstellingen van het

Klimaatakkoord van Parijs volledig zijn overgenomen. Een dergelijke verkenning levert inzichten op die bij aanscherping van het klimaatbeleid zeer van pas kunnen komen. Dit past ook bij de opvatting van het kabinet dat van adaptief beleid wenselijk is. Wij maken er bezwaar tegen dat de minister van I&W/het kabinet geen gehoor heeft gegeven aan dit punt uit het advies van Commissie voor de milieueffectrapportage.

Naar minder vliegbewegingen

10. Het publieke belang van goede internationale verbindingen, waarbij in toenemende mate de maatschappelijke kosten worden geïntegreerd in de prijs van de dienstverlening, kan worden bediend met heel veel minder vliegverkeer. Diverse onderzoeken wijzen de weg die Nederland in dit opzicht op kan gaan. Zie bijvoorbeeld de studies/rapporten van Rli, van auteurs als en (WTL). Het kabinet laat deze uitdaging grotendeels links liggen. Wat hieruit naar voren komt is dat de groei van massatoerisme vanwege het extreem goedkoop vliegverkeer, nauwelijks of niets bijdraagt aan de Nederlandse economie in termen van brede welvaart. Alleen elkaar zeer zwaar beconcurrerende luchthavens, vliegtuig- en oliemaatschappijen en de reis-, hotel- en horecabranche halen er inkomsten mee binnen. En dan hebben we het nog niet over het nauwelijks afdragen van belastingen door sommige grote spelers in deze sector. (Zie artikelen Follow the Money)

Alternatieve brandstoffen en aandrijving

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

Naar een nieuw businessmodel voor luchtvaart

15. Naar de mening van het LBBL is drastische sanering van de luchtvaartsector noodzakelijk vanwege de klimaatopgave, actueel geworden mede door de wereldwijde corona-pandemie. En niet in de laatste plaats ook omdat het businessmodel van de sector niet bijdraagt aan het sterk verminderen van hinder en luchtverontreiniging. We schetsen een aantal hoofdlijnen daarvan.
16. De Schiphol Group, KLM en andere aanbieders die Nederlandse luchthavens gebruiken stoppen met het aantrekken van grote stromen transferpassagiers en extreem goedkoop massatoerisme. Dit betekent concreet dat zij binnen een aantal maatschappelijke voorwaarden, een nieuw business-model moeten ontwikkelen, waarvoor de overheid heldere kaders en randvoorwaarden moet aangeven. Hierin schiet de Ontwerp-Luchtvaartnota ernstig tekort.

17. De rijksoverheid moet zorgen dat zo spoedig mogelijk alle maatschappelijke kosten en de gebruikelijke belastingen worden doorberekend in de ticket- en vrachtprijzen. Naar verwachting leidt dit tot een aanzienlijke daling van de vraag naar vliegverkeer.
18. De rijksoverheid moet krachtig bevorderen dat binnen Europa openbaar vervoer over de grond (voornamelijk trein en busvervoer) in een aanzienlijk deel van de huidige vraag naar vliegverkeer gaat voorzien. Naast fiscaal- en prijsbeleid (zoals hierboven omschreven), is het daarvoor nodig dat deze vervoernetwerken in bereik, kwaliteit en service flink worden verbeterd.
19. Intercontinentale vluchten worden aanzienlijk duurder en een groot deel van de vraag zal daardoor 'verdampen'. Ook de recente ervaringen van burgers en bedrijven met ontmoetingen en vergaderen via snelle internetverbindingen (Skype, ZOOM, MS-Teams) kunnen daaraan bijdragen.
20. Met zo'n nieuwe koers van het kabinet en de sector zal het aantal vluchten op Schiphol aanzienlijk dalen, is opening Lelystad overbodig en zal het aantal vluchten op Eindhoven en Rotterdam ook dalen. Maastricht en Eelde kunnen sluiten.

3 – Luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving

Kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk collectief goed

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

Verbetering leefmilieu: vermindering van geluidhinder

23. Het LBBL adviseert het WHO-advies (45dB Lden en 40dB Lnight) over te nemen als streefdoel voor alle Nederlandse luchthavens en een daarop afgestemde planmatige aanpak voor vermindering van de geluidhinder door vliegverkeer in gang te zetten.
24. Het nauwkeurig volgen van vaste vliegroutes kan de geluidsoverlast van veel huishoudens verminderen en toename van geluidsoverlast van huishoudens die dicht bij de vliegroute wonen. Indien gebruik gemaakt wordt van (een set) vaste vliegroutes die nauwkeurig worden gevolgd, moeten de huishoudens die daaronder te lijden hebben in staat worden gesteld naar keuze hun woning zwaar te isoleren of (zonder financiële schade) te verhuizen.
25. Er dient snel een betrouwbaar systeem te worden ingevoerd om geluidbelasting en geluidhinder door vliegverkeer te meten en te berekenen, op basis waarvan onafhankelijke handhaving plaatsvindt. Periodiek (om de twee jaar) rapporteert de GGD op basis van gedegen onderzoek de mate van door gehinderde personen ervaren hinder/overlast door vliegverkeer.

26. Het juridische kader om naleving van afspraken en regels op het gebied van geluidbelasting en geluidhinder te waarborgen wordt zo snel mogelijk op orde gebracht. Daarbij wordt de Lden en Night-systematiek en het bijbehorend instrumentarium uitgebreid en aangevuld met per vliegveld te ontwikkelen lokale hinder normen. In het juridisch kader worden als prikkel voor strikte naleving krachtige en eenvoudig werkende sancties vastgelegd.
27. Actief toezicht, handhaving en sanctionering worden door een van de luchtvaartsector onafhankelijke autoriteit/instelling uitgevoerd, onder toezicht van de rijksoverheid.
28. In het belang van een goede nachtrust van de omwonenden zijn alle Nederlandse vliegvelden gesloten van 23 tot 7 uur en moet het vliegverkeer en dus geluidhinder en slaapverstoring het aantal starts- en landingen in de randen van de dag (tussen 7 en 8 uur en tussen 22 en 23 uur) worden verminderd. Dit laatste moet zijn beslag krijgen in de afzonderlijke luchthavenverkeersbesluiten.

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

29. Toepassing van biokerosine en synthetische kerosine leidt tot een sterke vermindering van bepaalde schadelijke emissies en concentraties luchtvervuiling. Om die reden moet, met inachtneming van de beschikbare productiegrenzen (die strikt zijn geclausuleerd, zie punten 11-14), de inzet van deze brandstoffen worden bevorderd.
30. Alle grondoperaties op vliegvelden moeten versneld worden geëlektrificeerd.
31. Voor de monitoring van de emissies en concentraties van schadelijke stoffen en gassen (primair voor roet en ultrafijnstof) als gevolg van vliegverkeer wordt een meetnet opgebouwd, waarbij ook emissies van individuele vliegbewegingen gevolgd kunnen worden.
32. Er moet snel een op bescherming van de volksgezondheid afgestemde normering voor roet en ultrafijnstof komen. Het meetnet (zie vorige punt) moet handhaving van de emissie- en concentratienormen mogelijk maken. De monitoring, handhaving en sanctionering wordt juridisch verankerd en de actieve uitvoering wordt door een (van de luchtvaartsector) onafhankelijke instelling/autoriteit gedaan, onder toezicht van de rijksoverheid.
33. Ook luchthavens moeten voldoen aan de natuurwetgeving en moeten opereren binnen de voorwaarden van de betreffende vergunningen. Ook hier borging toezicht, handhaving, sancties, alsmede uitvoering door een onafhankelijke autoriteit/instelling.

4 – Regionale luchthavens

De regionale vliegvelden

34. Vliegveld Lelystad. Dit vliegveld is op korte en langere termijn (in het licht van de noodzakelijke sanering van de luchtvaartsector) volstrekt overbodig. De ingebruikname zou bovendien de druk op het klimaat, de natuur en de leefomgeving van heel veel burgers doen toenemen. Wat ons betreft is de voorgenomen opening van Lelystad Airport zinloos en zelfs contraproductief bij het nastreven van verduurzaming (klimaat, biodiversiteit) en brede welvaart (leefomgevingskwaliteit).
35. Groningen Airport en Maastricht Aachen Airport hebben nauwelijks of geen rol in het faciliteren van voor de Nederlandse samenleving relevante verbindingen in Europa. Er is op de andere Nederlandse vliegvelden ruimte om in die behoefte te voorzien. De exploitatie van de vliegvelden

bij Groningen en Maastricht kost de overheid (en dus de belastingbetalende burgers) nodeloos geld. Sluit deze vliegvelden zo spoedig mogelijk voor groothandelsverkeer.

36. Voor de vliegvelden bij Eindhoven en Rotterdam gelden ook de eisen op gebied van verduurzaming en leefomgevingskwaliteit als hierboven beschreven. Deze vliegvelden nemen geen vliegverbindingen over van Schiphol en ontwikkelen geen vliegverbindingen die (gezien hun catchment area, bestemmingennetwerk, omvang van reizigersstromen etc.) op Schiphol thuishoren. De vliegvelden bij Eindhoven en Rotterdam hebben in onze opvatting een beperkte functie, te weten het bedienen van de Europese vervoerbehoefte van de regio waarin ze zijn gesitueerd, mits daarin niet net zo goed via Europees grondvervoer kan worden voorzien. Beperk de activiteiten op deze vliegvelden in toenemende mate tot het bedienen van primair de zakelijke vervoerbehoefte van de regio waar ze in liggen, voor zover die redelijkerwijs niet anders dan door de lucht kan worden uitgevoerd.

5 – Participatie van omwonenden

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

37. Het betrekken door de overheden van burgers en hun belangenorganisaties bij de ontwikkeling, uitvoering en handhaving van luchtvaartbeleid hoort een vanzelfsprekende zaak te zijn. Een stevige inhaalslag is nodig. De overheden, met het kabinet voorop, moeten waarborgen scheppen voor tijdige en goede participatie door burgers en burgerorganisaties. Het wantrouwen onder de bevolking door de manier waarop Schiphol en de vliegvelden bij Rotterdam, Eindhoven en Maastricht groei hebben weten te realiseren ten koste van de belangen van de omwonenden is groot. De luchtvaartsector zelf heeft daar ook een groot aandeel in gehad.
38. Naast het voortvarend uitvoeren van waarneembare verbetering van de leefomgevingskwaliteit en de verduurzaming (klimaatopgave) moeten de overheden de communicatie met en raadpleging van burgers en hun organisaties over luchtvaartbeleid evalueren en in samenspraak met deze burgers op een nieuwe manier vormgeven. Daarbij hoort ook het faciliteren van en investeren in het kennisniveau van georganiseerde burgers en de communicatiekanalen die zij nodig hebben om hun werk goed te kunnen doen.
39. Op regionale en landelijke schaal moeten georganiseerde burgers structureel betrokken worden bij voorbereiding, toezicht en handhaving op de uitvoering en evaluatie van luchtvaartbeleid in al zijn facetten. Te beginnen bij aangelegenheden die het woon- en leefmilieu en de natuur raken tot en met de enorme duurzaamheidsslag die de luchtvaart moet gaan maken.
40. Het LBBL streeft een actieve rol na in het vorm en inhoud geven van participatie van (georganiseerde) burgers op alle voor de bevolking relevante aspecten van vliegverkeer en (potentiële) alternatieven daarvoor. We worden graag betrokken bij het ontwerpen en in de praktijk brengen van vormen van burgerparticipatie en als we daar aanleiding toe zien komen we in het najaar met voorstellen op dit gebied.

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

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

contactpersoon

.....

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

onderwerp **Zienswijze op Ontwerp Luchtvaartnota**

Postbus 20901

zaaknummer **2020-058007**

2500 EX Den Haag

datum **6 juli 2020**

bijlage(n) **geen**

Excellentie,

Met veel belangstelling hebben het college en de raad van de gemeente Uithoorn kennisgenomen van de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050, Verantwoord vliegen naar 2050. U heeft hiermee een visie over de toekomst van Schiphol uitgebracht waarbij groei onder voorwaarden de essentie vormt. Graag maakt de gemeente Uithoorn gebruik van de gelegenheid om haar zienswijze op deze visie en bijbehorende plannen in te dienen. Als één van de gemeenten in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) onderschrijven wij ten zeerste de ingediende BRS zienswijze, waar wij hierbij naar verwijzen. Als een van de meest directe burens van Schiphol willen wij aanvullend ook onze eigen focus en aandachtspunten onder uw aandacht brengen omdat de leefbaarheid in onze gemeente ernstig onder druk staat.

Onze reactie is als volgt opgebouwd:

1. Kernboodschap Uithoorn;
2. Belangrijkste punten;
3. Reactie per hoofdstuk/thema;
4. Aanbevelingen voor het vervolgproces.

1. Kernboodschap Uithoorn

1.1. Voordat wij ingaan op de inhoud van de Ontwerp-Luchtvaartnota willen wij u er graag nogmaals op wijzen dat wij er, ook samen met onze partners binnen de BRS, al geruime tijd op aandringen dat eerder gemaakte afspraken over hinderbeperking eerst moeten worden nagekomen, voordat over groei kan worden gesproken. Een aantal van onze bewoners en wij hebben u deze hartenkreet uitgebreid toegelicht tijdens uw bezoek aan onze gemeente in augustus vorig jaar. Onze raad heeft dit standpunt in oktober 2019 na een uitgebreide maatschappelijke consultatie over uw groeivoornemen nogmaals bevestigd. Wij hebben u daar ook schriftelijk over geïnformeerd. Hinderbeperking die als gevolg van het **akkoord (2008)** is gerealiseerd of nog gerealiseerd moet worden, telt niet mee in maatregelen voor hinderbeperking bij eventuele groei. Wat ons betreft moet dan ook eerst duidelijk worden wat als ijkpunt wordt gehanteerd, groei vanaf welk punt en minder hinder ten opzichte van wat? Voor een groot deel van onze inwoners is minder hinder geen wens, maar een absolute noodzaak.

1.2. In de LVN wordt gesproken over een groeiverdienmodel. Er wordt geen maximum aantal vluchten meer genoemd, maar een groeipercentage van 1,5%. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat de groei in balans moet zijn met de omgeving; een groei onder voorwaarden. Tot onze verbazing is de groeiruimte wel gedefinieerd, maar worden de

voorwaarden pas in een later stadium uitgewerkt. Dat is de omgekeerde wereld wat ons betreft. Het heten niet voor niks 'voor-waarden'. Met andere woorden: eerst moeten de voorwaarden concreet zijn voordat de groei aan de beurt is. Dit betekent feitelijk dat we geen stap verder zijn dan de aankondiging in uw brief van 5 juli vorig jaar¹. De zorg dat de combinatie van groei luchtvaart en afname geluidbelasting onrealistisch is, wordt hiermee verder aangewakkerd. Het proces van de afgelopen jaren geeft ons geen vertrouwen over toezeggingen met een open einde. Voor Uithoorn geldt: eerst zien dan geloven.

2. Onze belangrijkste punten

Naast onze kernboodschap geven wij hier een korte opsomming van onze belangrijkste punten in reactie op de LVN.

- Nut en noodzaak van een eventuele verdere groei van de luchtvaart/Schiphol is onvoldoende onderbouwd. Wij achten een degelijke MKBA daarbij van groot belang.
- De argumentatie voor groei en groeipercantage worden niet toegelicht. Keuze voor groei wordt niet expliciet beargumenteerd, maar meer als een schijnbaar logisch gevolg medegedeeld.
- Wij verzoeken opnieuw met kracht om aandacht voor de herijking van het normenkader voor de luchtvaart. De norm 'ernstig gehinderden' is een berekende norm en doet geen recht aan het daadwerkelijk aantal mensen dat ernstig gehinderd is. Er moet een betere definitie komen van hinderbeleving: de dosis-effectrelatie moet opnieuw vastgesteld worden.
- Wat doet het kabinet met de aanbeveling van de WHO uit 2018 over vliegtuiglawaai?
- Het wordt overigens steeds meer duidelijk dat de methode dba Lden geen goede methode is voor het meten van geluidhinder van vliegtuigen, omdat het uit gaat van gemiddelden en juist de pieken als hinder worden ervaren. Ook het gemis van nodige rustperiodes komt niet in gemiddelden terug.
- Het groeiverdienmodel gaat er van uit, dat met 1% per jaar stillere vliegtuigen tot 2030 40.000 extra vliegbewegingen verdiend kunnen worden. In de afgelopen tien jaar was er ook sprake van 1% stillere vliegtuigen, maar stiller werd het niet in onze gemeente; de geluidsbelasting is verdubbeld.
- Voor Uithoorn is de acceptabele grens van geluidshinder al lang gepasseerd. Een scenario dat wordt geschetst kent 680.000 vliegbewegingen in 2040. Dat betekent in de praktijk onafgebroken vliegtuigen over Uithoorn, zonder pauze, elke anderhalve minuut.
- Wij pleiten er voor om grenswaarden voor veiligheid, gezondheid (bijv. t.a.v. ultrafijnstof), leefomgeving en klimaat (waaronder stikstof) mee te nemen als sturingsmechanisme. Dit vermindert o.a. geluidsbelasting en milieudruk.
- Wij vragen meer aandacht voor de verschillen tussen meten, rekenen en beleving. Die verschillen zijn soms groot en leiden tot discussie en wantrouwen.
- De LVN spreekt van het opzetten van een participatiestructuur in het kader van 'beter aansluiten bij ervaren van geluidshinder'. Deelname hieraan is nog onduidelijk. Gemeenten die veel overlast ervaren moeten zichzelf kunnen vertegenwoordigen in de besluitvorming over Schiphol.

¹ Brief Ontwikkeling Schiphol en hoofdlijnen Luchtvaartnota, d.d. 5 juli 2019

3. Onze zienswijze per hoofdstuk / onderdeel van de Luchtvaartnota

3.1 Nieuwe koers voor de luchtvaart

Vanwege vele onzekere ontwikkelingen kiest het kabinet voor een adaptieve aanpak. Een van deze ontwikkelingen is wat ons betreft de coronacrisis. Wij menen dat deze ontwikkeling een kans is voor een herijking en gematigde opbouw en betreuen het dat u dit niet als zodanig aangrijpt. U geeft aan te sturen op de lange termijn doelen en tussentijds te willen evalueren. Onduidelijk is op grond waarvan die evaluatie en eventuele bijstelling plaats vindt? Zijn dat economische factoren of de mate van overlast, en wie beslist over de aanpassing van het beleid? Ligt deze bevoegdheid louter bij het ministerie of hebben bijvoorbeeld Tweede Kamer, sector en omgeving ook een rol in dit proces? Zo ja, welke dan?

3.2 Veilige luchtvaart

Onder het thema veilige luchtvaart schaaft u ook de omgevingsveiligheid en het beperken van woningbouw. Elders spreekt u over de nodige balans tussen luchtvaart en woningbouw. De regio heeft echter ook een grote woningbouwopgave. Als gemeente vinden we dat de balans tussen luchtvaart en woningbouw te veel doorslaat in het voordeel van de luchtvaart. Wij willen dat onze regio veilig is voor huidige en toekomstige bewoners. Verruimen van de regels en geluidsadaptief bouwen alleen is niet de oplossing. Tevens is niet duidelijk hoe de aanbevelingen uit het Rapport OVV 2017 over veiligheid worden opgevolgd en gehonoreerd.

3.3 Integraliteit; goed verbinden

In de LVN wordt een integrale mobiliteitsbenadering aangekondigd. Wij missen hierbij echter de relatie naar de besluitvorming over de luchtvaart. De visie hoe de luchtvaart zich verhoudt tot deze integrale benadering is hierin veel te beperkt. Er dient een gedegen vervoersanalyse te worden gedaan voor de planMER/Luchtvaart-nota. Welke vervoersbehoefte verwacht men en via welke modaliteiten zal dat afgewikkeld worden? Dit ook in relatie tot de omgeving i.v.m. vliegtuiggeluid, wegverkeer etc.? Er wordt niet onderbouwd waarom een behoefte aan groei niet opgevangen zou kunnen worden door het stimuleren van ander vervoer. Of waarom bij het gebruik van die andere modaliteiten de vrijkomende ruimte niet wordt besteed aan meer rust.

De argumentatie voor groei en groeipercentage worden niet toegelicht. Keuze voor groei wordt niet expliciet beargumenteerd, maar meer als een schijnbaar logisch gevolg medegedeeld. Ondanks de impact van het onderwerp vindt er geen afweging plaats over gebruik van schaarste (geld/economie, rust/leefbaarheid, schone lucht/gezondheid). Ook in de zienswijze op de NRD hadden wij al gepleit voor een MKBA om alle aspecten in beeld te brengen.

3.4. Zwaarbelaste gebieden; aantrekkelijke leefomgeving

Gelegen dichtbij de Aalsmeerbaan is Uithoorn een van de meest belaste gemeenten door Schiphol. Wij vinden dat onze gemeente een gezonde en fijne plek moet blijven om te leven en onze kinderen op te laten groeien. Toename van de geluidshinder als gevolg van Schiphol is voor de inwoners en de gemeenteraad van Uithoorn en De Kwakel onacceptabel. De laatste jaren is het toename in gebruik van de Aalsmeerbaan veel hoger geweest dan elders, ondanks het predicaat van secundaire baan. De grens aan overlast die mensen kunnen verdragen is al lange tijd geleden bereikt. De geluidsoverlast moet daarom substantieel minder worden.

Wij zijn dan ook blij te lezen dat de leefomgeving een prominente plek krijgt in de nota, waar dit in de NRD nog totaal ontbrak. Dit lijkt hoopgevend. Echter het totale gebrek aan

uitwerking baart ons zorgen. Waarom is groei het uitgangspunt in plaats van leefbaarheid? Om welke randvoorwaarden gaat het dan en waarom is dit nog zo weinig concreet? De Luchtvaartnota bestrijkt immers de periode vanaf 2020, nu dus. Wij pleiten er sterk voor dat voorwaarden concreet, meetbaar en handhaafbaar zijn en dat er sancties worden geformuleerd bij onvoldoende resultaat.

Meten, rekenen en handhaven moet beter uitgewerkt worden. Hoe gaat de hinder worden gemeten en wie is hier verantwoordelijk voor? Het ministerie komt nog met een strategie, dus opnieuw is er onvoldoende duidelijk om al grote beslissingen te kunnen nemen. Wat wordt de norm voor hinder, geldt hiervoor de norm van ernstig gehinderden? Hier maken wij ons grote zorgen over want deze norm is niet meer toepasbaar; het is gebaseerd op oude kaders. Wij verzoeken opnieuw om extra aandacht voor de herijking van het normenkader voor de luchtvaart. Dit is voorwaarde voordat er wordt gesproken over groei. Wat ons betreft moet er een betere definiëring komen van hinderbeleving, die niet alleen op decibellen gebaseerd is, maar ook op tijdsduur en intensiteit. Voor Schiphol betekent dit dat de dosis-effectrelatie opnieuw vastgesteld moet worden omdat deze dateert uit 2002, toen de Polderbaan nog niet eens geopend was. Die norm is dus geen goede weerspiegeling van de werkelijke hinderbeleving.

Als het bereiken van een lagere gemiddelde geluidbelasting betekent dat er meer vliegbewegingen mogelijk zijn, dan verbetert de lokale situatie per saldo niet - of wordt zelfs slechter door volumegroei. Toetsing zoals op gebruik van preferente banen, beperkt gebruik van de 4^e baan of de handhavingspunten staan niet meer in uw visie. Deze zijn niet ideaal, maar bieden in theorie nog enige bescherming voor de inwoners van de directe omgeving. Wat komt ervoor in de plaats?

De hinder in de meest zwaarbelaste gemeenten Uithoorn en Aalsmeer moet structureel en substantieel omlaag. Wat betreft beperking van geluidshinder en uitstoot, moet vooraf duidelijk zijn hoe en door wie de keuzes worden gemaakt waar de verbetering plaatsvindt. Geldt het systeem van verdienen van groei op lokaal niveau? Dus als er bijvoorbeeld bij Uithoorn een aantoonbaar lagere geluidsbelasting is gerealiseerd, is het dan mogelijk dat er meer gestart wordt vanaf Aalsmeerbaan?

Hinderbeperkende maatregelen hebben ons in het verleden onvoldoende gebracht. Wij maken ons zorgen over het idee dat Schiphol verantwoordelijk wordt voor een pakket van hinderbeperkende maatregelen. Dit lijkt alleen een inspanningsverplichting te zijn i.p.v. de resultaatverplichting die nodig is.

Door de nieuwe indeling van het luchtruim kunnen vliegtuigen sneller stijgen naar grotere hoogtes. Dit zorgt voor minder gehinderden op de grond. Maar ook nu kan al sneller worden gestegen (NADP1). Als dat erkend wordt als goed voor de omgeving willen wij dit graag nu al in voeren.

In de Luchtvaartnota ligt sterk de nadruk op het verminderen van de nachthinder. Dit voedt ons vermoeden dat het verminderen van nachtvluchten een eenvoudige maatregel is, die kan worden gepositioneerd als prioriteit en goed voor iedereen. Dit is echter geheel afhankelijk van waar de vluchten heen worden verplaatst. Hoewel wordt aangegeven dat de vluchten niet naar de randen van de dag gaan, moet ook vermeden worden dat zij voor extra overlast overdag op de secundaire banen zorgen.

De BRS heeft al eerder verzocht om eerst onderzoek te doen wat de mogelijkheden zijn voor het verplaatsen van nachtvluchten en wat de mogelijk (negatieve) effecten zijn hiervan (voor andere gemeenten). Minder nachtvluchten en een zwaardere verschuiving naar de

dag is een sigaar uit eigen doos. Wij zien hier geen enkele aandacht voor in de nota, hoe gaat u dit vraagstuk oplossen?

3.5 Duurzame Luchtvaart en ultrafijnstof

Bij het verduurzamen van de luchtvaart ligt de nadruk sterk op stikstof. Er wordt minder vaak gerefereerd aan (ultra) fijnstof. In hoeverre wordt met de effecten van fijnstof rekening gehouden? Stikstof heeft aantoonbaar negatief effect op biodiversiteit in Natura2000 gebieden. Hoe worden deze effecten meegewogen in de Ontwerp-Luchtvaartnota? Vluchten die minder bijdragen aan bedrijfsresultaat zijn niet-zakelijke passagiers en routes met een hoog transfer aandeel. Deze vluchten zijn even belastend voor milieu en qua geluidshinder. Waarom blijven we hieraan vasthouden? Hoe verhoudt zich dit met het stimuleren van duurzame innovatie in luchtvaart? Is het terugbrengen van transfervluchten ook één van uw richtlijnen voor duurzame luchtvaart?

3.6 Capaciteit

De LVN stelt dat de Rijksoverheid niet langer wil sturen op aantallen vluchten maar op heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen (Pag 71). Wij zijn de eerste om te erkennen dat aantallen alleen geen garantie geven op bescherming. Het gaat om routes, zwaarte van vliegtuigen, tijden, rustperiodes, etc. Andersom is het moeilijk voor te stellen dat hogere aantallen toch minder hinder geeft. Cruciale vraag is dus wat die heldere randvoorwaarden zijn? Wij willen niet dat de maximale aantallen worden losgelaten voordat er een andere eenduidig toetsbare beperking is.

Hier spreekt de nota ook over de reservering voor de tweede Kaagbaan. In het totale speelveld van belangen en vraagstukken is het goed om creatief te zijn. Onderzoek naar een herschikking van het banenstelsel om hinder te beperken kan daarbij horen. U stelt dat de baan kan dienen voor robuustheid, eventuele groei of om de hinder voor de omgeving te verminderen door een andere baan te sluiten. Graag zien wij snel duidelijkheid over het doel en een analyse van de bijkomende effecten van de tweede Kaagbaan: hinderbeperking, hinderverplaatsing of groei?

3.7 Innovatie

Hoe worden de effecten van de (verduurzamings)innovaties gemeten, gevolgd en gehandhaafd? Welk doel wordt nagestreefd met stillere vliegtuigen door innovatie (merkbare en meetbare kaders). Het verschil van 1 decibel ervaart een inwoner niet als een verbetering (pag 83). U gaat er van uit dat 1% geluidsreductie ruimte geeft 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.

3.8 Bestuur en samenwerking

De nota erkent het belang dat gemeenten in samenspraak met de provincies tijdig en adequaat op de hoogte zijn van ontwikkelingen in de luchtvaart die hen kunnen raken. Het ministerie zet daarom in op een goede informatievoorziening en op toegankelijkheid om snel te kunnen acteren daar waar beleidsinzet wenselijk is. (blz. 93)

De rol van gemeenten wordt niet expliciet gemaakt en aangezien de betrokkenheid van de bewoners ook niet duidelijk is, is het de vraag hoe de omgeving betrokken wordt. Gemeenten die veel overlast ervaren moeten zichzelf kunnen vertegenwoordigen in de besluitvorming over Schiphol.

3.9 Uitvoering en financiën

Er wordt een doelenboom aangekondigd met het overzicht van doelen en maatregelen, welke de basis vormt voor het monitoring- en evaluatieprogramma van de Luchtvaartnota (blz. 99). Hoe worden alle aangekondigde maatregelen gemeten, geëvalueerd, beoordeeld, etc.?

Tevens valt het hier op dat u in verband met corona stelt dat de inzet van het Rijk op de korte termijn is gericht op herstel van de luchtvaartsector. Gezien de ontwikkelingen in draagvlak van de laatste jaren, het maatschappelijk debat over 'de ontnomen stilte' en de kans tot herijking is de vraag waarom de inzet niet is gericht op een blijvend herstel van de leefbaarheid.

Met betrekking tot financiën en de kosten van de luchtvaartsector voor de maatschappij willen wij u meegeven dat wij al jaren worden geconfronteerd met een buurman die ons als gemeente heel veel tijd en geld kost; kan daar een vergoeding tegenover staan?

4. Aandachtspunten Vervolg

De toekomst van de luchtvaart en van de leefbaarheid van de omgeving vergt een brede maatschappelijke discussie. Wij zijn van mening dat eerst die discussie moet plaatsvinden voordat groeiruimte wordt vastgesteld. Anders ontbreekt het aan erkenning van de veranderde maatschappelijke opvatting over groei van de luchtvaart sinds het regeerakkoord.

En waarom wel groei toestaan met een percentage terwijl nog niet wordt gepresenteerd hoe dat verdiend kan worden. Een goede uitwerking van de voorwaarde hinderbeperking is niet gemakkelijk en luistert nauw.

Aangezien de gepresenteerde nota nog weinig concreet is wordt de uitwerking heel belangrijk. Daar moeten partijen goed bij worden betrokken. Hoe worden al die aangekondigde kaders en voorwaarden uitgewerkt? En hoe worden gemeenten en omwonenden daarbij betrokken?

Tot slot

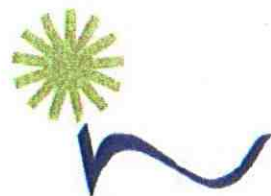
"We beseffen nu pas wat ons ontnomen is". Dit citaat over de stilte tijdens de coronacrisis staat symbool voor de gevoelens van bewoners van gemeente Uithoorn toen er nauwelijks meer boven de gemeente gevlogen wordt.

Wij vinden ook dat Schiphol belangrijk is voor de economie en werkgelegenheid. Maar terug naar hoe het was voor de corona crisis, is voor Uithoorn ondenkbaar. Uw Luchtvaartnota geeft tal van aanknopingspunten om de situatie in Uithoorn blijvend te verbeteren en een evenwichtige balans tussen Schiphol en de leefomgeving te vinden. Voor een daadwerkelijke en hoognodige verbetering moet echter nog heel veel gebeuren. En daar maken wij ons zorgen om.

Wij gaan graag als betrokken partners aan tafel om die gezamenlijke toekomst vorm te geven en mee te helpen aan de concrete invulling van onze punten.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Uithoorn,
de secretaris.

de burgemeester



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

datum 2 juli 2020
uw brief/kenmerk
registratienummer G20.0583
behandeld door
betreft Zienswijze gemeente Nieuwkoop op Luchtvaartnota.
bijlage(n) geen

Excellentie,

Met veel belangstelling hebben wij kennis genomen van de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Hierbij brengt de gemeente Nieuwkoop haar zienswijzen onder uw aandacht inzake de Ontwerp-Luchtvaartnota.

Toelichting

Nieuwkoop maakt deel uit van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en tevens van het Cluster Groene Hart. Wij onderschrijven de zienswijzen zoals die worden ingediend door de BRS en Cluster Groene Hart, maar willen ook een aantal punten zelf nader specificeren. De leefbaarheid van Nieuwkoop is de laatste jaren steeds meer onder druk komen te staan door een forse toename van het gebruik van de secundaire banen. Doordat Nieuwkoop op een kruispunt van aan- en uitvliegroutes ligt is de groei van Schiphol vooral boven ons gebied gerealiseerd.

Nieuwkoop vindt dat de Luchtvaartnota veel te abstract is en geen richting geeft aan het oplossen van het belangrijkste probleem: de beloofde balans tussen hinderbeperking en economische belangen. Er wordt in de voorliggende nota niet concreet gemaakt hoe u de hinder wil gaan beperken en hoe u dat berekent. De balans lijkt nu al sterk door te slaan naar groei en economie, zonder dat de leefbaarheidsvoorwaarden zijn vastgelegd. Dat is de omgekeerde volgorde!

Groei versus leefbaarheid

In de Luchtvaartnota staat dat er tot 1,5% groei van de luchtvaart per jaar haalbaar wordt geacht. Daardoor zou Schiphol tot 2050 nog met een paar honderdduizend vluchten kunnen groeien! U heeft in uw brief aan de Tweede Kamer van 5 juli 2019 duidelijk gesteld dat er eerst hinderbeperking moet komen, en pas daarna groei. Wij zijn onthutst dat u nu wel al het groeipercentage noemt, maar nog geen enkele indicatie geeft hoe u de hinderbeperking gaat realiseren en ook niet hoe u dit dan gaat meten.

Nieuwkoop vindt ten stelligste dat eerst de overlast minder moet worden voordat er over aantallen vliegtuigbewegingen kan worden gesproken. U heeft dit ook keer op keer toegezegd, maar komt die afspraak niet na.

De wettelijke publicaties vindt u op overheid.nl. Abonneer u via www.overuwbuurtoverheid.nl.

Gemeente Nieuwkoop

Bezoekadres:

Klant Contact Centrum, Teylersplein 1

2441 LE Nieuwveen

Postadres:

Postbus 1

2460 AA Ter Aar

Telefoon: 14 0172 (geen netnummer nodig)

Fax: 0172 574 802

info@nieuwkoop.nl

www.nieuwkoop.nl

Volg de gemeente op Facebook: <https://facebook.com/GemeenteNieuwkoop> of twitter: <https://twitter.com/gemnieuwkoop>

Overlast en rustmomenten

Bij overlast gaat het niet alleen om getallen zoals het 'aantal Ernstig Gehinderden', maar ook over tijdsduur van de rust. Er is nu vrijwel geen rust in onze gemeente: wij doen al jaren continue geluidmetingen en tellen *jaargemiddeld* maar liefst 225 vliegtuigen per dag. Dat zijn er dus 10 per uur! In de zomermaanden en/of bij baanonderhoud zijn er dagen met meer dan 300 tot 400 vliegtuigbewegingen, hetgeen een vrijwel continue hinder van vliegtuiggeluid betekent voor onze inwoners. De groei die de concept Luchtvaartnota presenteert betekent dat dit soort dagen fors in frequentie zou toenemen. Dat achten wij vanuit oogpunt van welzijn en gezondheidsbescherming buitengewoon onwenselijk. In de rekensystematiek moeten in onze ogen aanspraken op dagelijkse rust verdisconteerd worden, omdat is aangetoond dat dit uit gezondheidsoogpunt essentieel is. Daarnaast moeten er harde normen komen voor de maximale geluidbelasting op een locatie/persoon (zowel piekgeluid als Lden en Lnight).

De nu toegepaste methodiek voor hinderbepaling is moeilijk toegankelijk. Zo wordt het geluidplafond voor de hele omgeving van Schiphol berekend met de zogenaamde MHG (Maximale Hoeveelheid Geluid). De berekening hiervan en dus ook de verificatie is uiterst complex. Dit is voor omwonenden van Schiphol onbegrijpelijke materie en dus is het niet transparant. Dat moet anders en begrijpelijker, ook vanuit het oogpunt van rechtsbescherming met de mogelijkheid voor het indienen van bezwaar en beroep door omwonenden. Wij roepen het kabinet op om dit ook transparant op te schrijven in het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit. Het is van cruciaal belang dat ook onder het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel de normen helder zijn en de rechtszekerheid goed is geborgd.

Uitbreiding banenstelsel

Vanuit de gemeente Nieuwkoop en het Cluster Groene Hart pleiten wij al jaren voor de aanleg van start- en landingsbanen in zee. Door de terminals en infrastructuur op Schiphol te behouden worden kosten gespaard, maar verhuist wel al het vliegtuiglawaai naar een plek waar niemand er last van heeft.

U gooit echter het idee van een luchthaven in zee in de prullenbak, en komt vervolgens met de optie van een Tweede Kaagbaan. Daarmee wordt opnieuw weer meer geïnvesteerd op de verkeerde locatie en zal Schiphol nog verder moeten groeien om deze investering terug te verdienen. Wij roepen het kabinet op om te investeren in een duurzame toekomst en de Tweede Kaagbaan niet toe te staan. In plaats daarvan moet geïnvesteerd worden in nader onderzoek naar een luchthaven in zee. Opvallend is overigens dat u wel de Hyperloop omarmt, de beoogde supersnelle verbinding tussen terminals en de startbanen in zee.

Stikstof

In de Luchtvaartnota wordt te weinig aandacht besteed aan het stikstofprobleem. Dat is onterecht omdat dit één van de meest beperkende factoren is voor de luchtvaart. De emissie door de luchtvaart is recht evenredig met het aantal vliegtuigbewegingen, omdat er geen technologische oplossingen zijn om de uitstoot te verminderen. De stikstofdepositie is in het Natura-2000 gebied de Nieuwkoopse Plassen al jaren lang te hoog. 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 uitkomen, 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.

Het baart ons zorgen dat u ook na de concrete aanwijzing van de commissie MER, bij de beantwoording van de kamervragen, de Nieuwkoopse Plassen nog niet als relevant Natura 2000-gebied in beeld heeft. Het landend verkeer over dit gebied is intensief en de vlieghoogte ligt hierbij veelal onder de 3000 voet.

Meten en rekenen

De gemeente Nieuwkoop vindt het belangrijk dat er meer onderzoek komt naar de verschillen tussen meten en rekenen. Uit onze meetgegevens blijkt dat de geluidbelasting bijna overal

hoger is dan in de rekenmodellen die Schiphol gebruikt. Dit vergt nu snel nader onderzoek. Het kabinet laat de plannen voor een meetnet veel te lang op de plank liggen. De hinderbeleving moet vastgesteld worden op een mix van meetgegevens en berekende waarden.

Relatie met woningbouwopgave en de nieuwe Aanvullingsregeling Geluid

In deze zienswijze vragen wij ook nadrukkelijk aandacht voor de relatie met de Aanvullingsregeling Geluid bij de Omgevingswet die recent ook door het Rijk ter inzage is gelegd. Daarin worden nieuwe rekenregels voorgesteld voor de cumulatie van vliegtuiglawaai met andere geluidbronnen.

Wij constateren dat dit al bij de huidige toegestane 500.000 vliegtuigbewegingen leidt tot een enorme uitbreiding van de geluidcontouren, waarbinnen woningbouw niet meer mogelijk is. Het lijkt er sterk op dat de Ministeries van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) dit onderwerp totaal niet met elkaar afstemmen.

Doorzetten van deze cumulatieregeling zal er toe leiden dat de afgesproken woningbouwopgave voor een groot gebied rond Schiphol onuitvoerbaar wordt. Mocht deze regeling doorgezet worden, dan is dat een reden te meer om geen groei meer toe te staan voor Schiphol.

Tot slot,

De 'eerst zien, dan geloven' belofte die u eerder heeft uitgesproken houden wij graag vast. Dat betekent wat ons betreft dat er een duidelijke volgordelijkheid nodig is in de stappen die komende jaren nog genomen moeten worden. Eerst vastleggen en naleven van het NNHS via LVB-1, dan uitvoering van de programmatische aanpak voor meten en berekenen. Daarna ontwikkeling, vastlegging en naleving van nieuwe afspraken over hinderbeperking, parallel aan verduurzaming op andere vlakken. Dan beoordeling van opbrengsten en definitieve conclusies over haalbaarheid van groei, of noodzaak van krimp van het aantal vluchten op Schiphol.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Nieuwkoop

burgemeester

griffier



Gemeente Aalsmeer

Stedelijke Ontwikkeling

Uw contact

F (020) 540 45 59

info@aalsmeer.nl

AAN

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Participatie

Ontwerp-Luchtvaartnota

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Postbus 253, 1430 AG Aalsmeer

*Vermeld bij reactie de datum
van deze brief*

Datum 3 juli 2020

Betreft Zienswijze op Ontwerp-Luchtvaartnota

Excellentie,

In aanvulling op de zienswijze die vanuit de Bestuurlijke Regie Schiphol is ingediend op de door u gepubliceerde Ontwerp-Luchtvaartnota 'Verantwoord vliegen naar 2050', dienen wij hierbij als gemeente Aalsmeer de volgende zienswijze in.

500.000 vluchten al meer dan genoeg

Tijdens uw bezoek aan Aalsmeer op 6 februari jl. hebben wij en enkele raadsleden getracht de boodschap over te brengen dat 500.000 vluchten al voor te veel hinder zorgen. Wij hebben uitgelegd dat onze inwoners te veel last hebben van de hoge geluidsbelasting, de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen, van het vliegen in de vroege ochtend en de late avond. Daarnaast maken inwoners zich oprecht zorgen over hun gezondheid als gevolg van geluidhinder en de uitstoot van schadelijke stoffen.

Onze inwoners hebben recht op duidelijkheid en een goede leefomgeving. Dat ze nabij een luchthaven wonen weten ze maar al te goed. En de nabijheid van Schiphol is op zichzelf niet onoverkomelijk, de alsmaar toegenomen hinder daarentegen wel. Genoeg is daarom genoeg. De hinder moet gereduceerd worden binnen de grenzen van 500.000 vluchten.

Disproportionele groei

De groei van het aantal vluchten van de afgelopen jaren is met name opgevangen door gebruik te maken van secundaire banen. Frequentie inzet van de Aalsmeerbaan heeft ertoe geleid dat het Zuidoostcluster, waar behalve Aalsmeer ook Uithoorn onder valt, te maken heeft gekregen met onevenredig veel vluchten.

Met name vanaf 2015 zien we dat een toenemend aantal vluchten verwerkt is door de Aalsmeerbaan waardoor deze steeds meer de functie heeft gekregen van een primaire baan. In 2019 zijn ruim 275.000 vluchten verwerkt via de twee primaire banen, tegen ruim 221.000 vluchten via de vier secundaire banen. Daarvan kwamen verreweg de meeste vluchten, ruim 93.000, voor rekening van de Aalsmeerbaan. Uit de 'Staat van Schiphol 2019' blijkt uit de verdeling van de vliegtuigbewegingen over de banen, dat maar liefst 19% is toebedeeld aan de secundaire Aalsmeerbaan en 23% aan de primaire Kaagbaan. Dat kan niet de be-

doeling zijn. Daarnaast is met name het westelijk deel van de gemeente Aalsmeer extra belast door het verleggen van de bochtstraal vanaf de Kaagbaan richting het oosten. En tot slot zagen wij ook het aantal vliegtuigbewegingen van en naar de Zwanenburgbaan-zuid fors toenemen, van ruim 21.000 in 2015 tot bijna 35.000 in 2019.

Het bewoond gebied van de gemeente Aalsmeer is als gevolg van de directe invloed van deze drie start- en landingsbanen zwaar belast. Daar komt bij dat de toename van het aantal vluchten boven de gemeente Aalsmeer disproportioneel was waardoor de hinder die inwoners ervaren inmiddels te groot is.

De geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen moet daarom in het Zuidoostcluster substantieel afnemen.

Eerst zien, dan geloven

Over hinderreductie zijn in het verleden afspraken gemaakt die u tot op heden niet bent nagekomen. Helaas zwijgt u over het treffen van concrete maatregelen ter verbetering van de *huidige* kwaliteit van de leefomgeving rondom Schiphol. U vindt verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving naar eigen zeggen belangrijk maar u neemt niet de verantwoordelijkheid voor het bewerkstelligen daarvan.

Zo heeft u Schiphol gevraagd een Omgevingsfonds uit te werken. Over de financiële uitwerking hiervan, bestedingsdoelen of over de termijn waarop dit fonds er zou moeten zijn zien wij niets concreets terug in de Ontwerp-Luchtvaartnota.

Schiphol heeft van u de opdracht gekregen een Uitvoeringsplan Hinderreductie op te stellen, maar niemand weet wat u daarmee precies gaat doen. Niemand overziet daarbij of de in het Uitvoeringsplan voorgestelde maatregelen per saldo een positief effect zullen hebben op de afname van de hinder zoals wij deze ervaren. Maatregelen die inmiddels ook zijn ingediend door bewonersvertegenwoordigers moeten daarbij nog beoordeeld worden op uitvoerbaarheid en effectiviteit. Onduidelijk is al met al om welke concrete effecten het bij een pakket aan maatregelen in kwalitatief en kwantitatief opzicht gaat.

Wij verzoeken u daarom dringend om de komende periode, waarin de luchtvaart zich langzaam herstelt van de coronacrisis, aan te grijpen om de bestaande overlast in al zijn facetten daadwerkelijk te reduceren.

Onze zienswijze wordt gesteund door onze gemeenteraad, blijkens de unaniem aangenomen motie die als bijlage bij deze zienswijze is gevoegd. Wij vragen tot slot uw aandacht voor de onderwerpen zoals opgenomen in het dictum van deze motie.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,
de waarnemend secretaris, de burgemeester,

Raadsvergadering d.d. 02-07-2020
Amendement/Motienummer: M20-1

Aanvaard / ~~Verworpen~~ / Ingestrooken
Unaniem

De Griffier

Motie: Hindervermindering voor omwonenden van Schiphol

Raadsvergadering d.d. 2 juli 2020

motie vreemd aan de orde van de dag

Gelet op artikel 35 van het reglement van orde

Onderwerp: Hindervermindering Schiphol voor inwoners van de Gemeente Aalsmeer

De gemeenteraad van de Gemeente Aalsmeer, in vergadering bijeen d.d. 2 juli 2020,

Constateernde dat:

1. Momenteel de nieuwe Ontwerp-Luchtvaartnota ter inzage ligt tot 9 juli 2020;
2. Uit de Ontwerp-Luchtvaartnota blijkt dat er geen normen komen om de gezondheid van omwonenden en het milieu voldoende te beschermen terwijl de WHO dringend adviseert dit wel te doen;
3. De Rijksoverheid en Schiphol tot op heden geen substantiële effectieve maatregelen hebben gerealiseerd om de hinder voor Aalsmeer te beperken zoals nachtsluiting, glijvluchten, hinder beperkende startprocedures, rustpauzes;
4. Uit het RIVM-rapport onlangs is gebleken is dat geluidshinder en luchtvervuiling door vliegtuigen een zeer grote nadelige impact hebben op de leefomgeving;
5. In de zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) op de Ontwerp-Luchtvaartnota veel argumenten staan die eerder pleiten voor afname dan van toename van vliegverkeer.

Overwegende dat:

1. De Ontwerp-Luchtvaartnota voorsortteert op een groei in het aantal vliegbewegingen op Schiphol (mogelijk zelfs tot jaarlijks 700.000 vliegbewegingen);
2. Bewoners in Aalsmeer en Kudelstaart blootstaan aan gezondheidsrisico's door geluidshinder en luchtvervuiling en veel gebieden van de gemeente Aalsmeer grotendeels onleefbaar zijn geworden;
3. Betrouwbare kennis, feiten en transparantie voorwaarden zijn voor democratische besluitvorming. Alleen met juiste en volledige informatie kunnen gemeenteraadsleden, statenleden en Tweede Kamerleden hun werk doen. Het is ook onontbeerlijk voor een effectieve participatie van omwonenden en milieuorganisaties.

Roept het college op om:

1. Zelfstandig en via de BRS sterk aan te dringen op daadwerkelijk waarneembare hinderverminderende maatregelen, waarbij het uitgangspunt geldt dat de bestaande hinder voor de gehele gemeente Aalsmeer (Aalsmeerbaan, de Kaagbaan en de Zwanenburgbaan) daadwerkelijk dient te worden verminderd;
2. In gesprek te gaan met de verschillende belangengroeperingen voor omwonenden, daar onder meer suggesties uit te halen hoe de hinder voor Aalsmeer en Kudelstaart daadwerkelijk kan verminderen. En die kennis te gebruiken in de gesprekken met de Rijksoverheid en Schiphol;
3. Zelfstandig en via de BRS te pleiten voor een leefbaar Aalsmeer en Kudelstaart en bescherming van het woonklimaat;

4. Zelfstandig en via de BRS te pleiten om hinderbeperking te verankeren in wet- en regelgeving die strikt gehandhaafd dient te worden, alsmede strenge en duidelijke normen inzake geluidshinder en luchtvervuiling;
5. Zelfstandig en via de BRS te pleiten om nachtsluiting tussen 23.00-07.00 uur te realiseren, zonder dat dit extra capaciteit overdag of verschuiving naar de randen van de dag oplevert;
6. Zelfstandig en via de BRS burgerparticipatie te bepleiten bij de Rijksoverheid en Schiphol;
7. Een zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota te sturen naar de Rijksoverheid. In deze zienswijze als prioriteiten op te nemen dat, in verband met de leefbaarheid, groei van het aantal vluchten over Aalsmeer en Kudelstaart volstrekt onacceptabel en direct waarneembare hinderbeperking noodzakelijk is (in plaats van beloftes over hinderbeperkende maatregelen in de toekomst), waarbij hinderbeperking niet leidt tot meer groei capaciteit;
8. In de zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota van de Gemeente Aalsmeer op te nemen hoe groot de impact voor Aalsmeer en Kudelstaart is geweest wat betreft de groei van het aantal vluchten;
9. Het Position Paper 'De mensen achter de cijfers' na het zomerreces in overleg met de Klankbordgroep Schiphol, te herijken en deze aan de raad voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekend door de volgende fracties/raadsleden:





PvdA
Aalemoer/Kudelstaart



**Zienswijze van de Alliantie tegen uitbreiding MAA
(Maastricht Aachen Airport)
op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050
'Verantwoord vliegen naar 2050'
en de bijbehorende PlanMER**

1

Contactgegevens Alliantie

Ingediend door:

voorzitter Stichting GUVB, handelend namens de
Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

, secretaris Stichting GUVB en de Alliantie Tegen
Uitbreiding MAA

Postadres
Waterval 2a
6235 NC Ulestraten
alliantie@stopgroeimaa.nl

Stichting GUVB
KvK nummer:

Kelmond, 6 juli 2020

Vooraf

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

Wordt het weer Business As Usual?

Hoe verhoudt de nota zich tot publieke belangen?

Een einde aan de privileges voor de luchtvaartsector!

De milieubelasting moet zo ver mogelijk omlaag gebracht worden!

De Alliantie verzoekt om een grondige aanpassing van de luchtvaartnota!

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

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

Er ligt een duidelijke opgave die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord.

We moeten naar minder vliegbewegingen.

Tijd voor alternatieve brandstoffen en andere vormen van aandrijving.

Er moet een nieuw businessmodel voor de luchtvaart ontwikkeld worden.

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

De kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk collectief goed.

Verbetering van het leefmilieu begint met vermindering van geluidhinder.

Verbetering leefmilieu eist een betere luchtkwaliteit door vermindering van de schadelijke emissies door vliegverkeer

§ 4 – De regionale luchthavens

Het toekomstig gebruik, met speciale aandacht voor MAA

§ 5 – De participatie van omwonenden

Met betrekking tot participatie van burgers en het herstel van vertrouwen dient een forse inhaalslag gemaakt te worden.

De **Alliantie tegen uitbreiding MAA** (Maastricht Aachen Airport) dient deze zienswijze in als platform voor overleg en coördinatie van de belangen van vijftien bewonersorganisaties rond MAA.

Als zodanig dienen genoemd te worden:

Stichting Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (GUVB), Stichting Donatiefonds Boze Moeders, Stichting Verontruste Artsen, Burgerinitiatief Omwonenden MAA, Milieudefensie Meerssen, Milieudefensie Maastricht (opvolger van Stichting Klaor Loch Maastricht), Stichting Milieu front Eijsden, Werkgroep Sjoen & Stil Heuvelland, Stichting Verontruste Plateaubewoners, Stichting Natuurlijk Geuldal, Burgerinitiatief Vallei Lemiers, Bewonersinitiatief "Grenzeloos Stil", Milieugroep Schinnen-Spaubeek, Werkgroep acties tegen uitbreiding vliegverkeer Zuid-Limburg en Natuur- en Milieufederatie Limburg.

De Alliantie is aangesloten bij het LBBL (Landelijk Burger Beraad Luchtvaart) en onderschrijft als zodanig ook die zienswijze van het LBBL enerzijds, maar ook die van de aangesloten geledingen voor zover die een eigen zienswijze indienen, als ook die van met de Alliantie sympathiserende individuele burgers.

Leeswijzer

Onze zienswijze bestaat uit een aantal paragrafen.

In de eerste paragraaf komen zaken van algemene aard aan de orde. Daarna komen de volgende onderwerpen aan bod:

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

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

Wordt het weer Business As Usual??

Hoewel de nota geschreven is, en gepresenteerd had zullen worden voor de uitbraak van de Coronapandemie was er wel al alle aanleiding om rekening te houden met de klimaatafspraken van Parijs 2015. Nu beiden samenkomen is er nog meer reden om met de Luchtvaartnota een nieuwe koers te kiezen. Voeg daarbij de roep van omwonenden van luchthavens om vermindering van geluidhinder en luchtverontreiniging en het is niet te verkopen dat het kabinet in de Ontwerp-Luchtvaartnota niet met een kritische herbezinning op het wankelende exploitatiemodel van de luchtvaartsector in Nederland komt. (Schiphol, de regionale luchthavens en de vliegmaatschappijen die daar gebruik van maken). Een exploitatiemodel dat gekenmerkt wordt door scherpe prijsconcurrentie, het afwentelen van maatschappelijke kosten op de gemeenschap c.q. de belastingbetaler, ongebreidelde belastingprivileges, onwenselijke leaseconstructies en een vooralsnog aantoonbare calamiteitensteun.

Het kabinet en de sector gaan grotendeels voorbij aan de ernst van bovengenoemde opgaven en zetten in plaats daarvan koers op een zo snel mogelijke terugkeer naar 'business as usual' en vervolgens verdere groei van vliegverkeer. Met als gevolg: het grotendeels doorschuiven van de ernstige problemen die de luchtvaart veroorzaakt naar volgende kabinetten en vooral naar volgende generaties en andere delen van de wereld. 'Verantwoord vliegen' is in dat licht een zeer ongepaste om niet te zeggen brutale ondertitel van de Luchtvaartnota.

4

Publieke belangen

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

Geen privileges meer voor de luchtvaartsector

De luchtvaartsector heeft al decennia een geprivilegieerde status. Hierdoor betalen de sector én de gebruikers (passagiers en luchtvracht) geen eerlijke prijs voor hun vervoer. Er gelden enorme belastingvrijstellingen terwijl ook de aanzienlijke maatschappelijke kosten niet in de ticketprijs en de vrachtkosten zijn opgenomen. Dat heeft geleid tot extreem goedkoop massatoerisme op Europese maar ook op wereldschaal. Dit kabinet breekt niet met deze oneerlijke bevoordeling van vliegverkeer en koerst nota bene op verder groei van vliegverkeer!

Milieubelasting zo ver mogelijk omlaag brengen

Bij regulering van milieubelasting is in het algemeen een mechanisme waarneembaar waarbij de veroorzaker ruimte wordt geboden tot milieubelastende activiteiten, mits de milieueffecten beneden een bepaalde grens (plafond) blijven. Vermindering van de milieulast (of -impact) per eenheid product of dienst leidt dan enerzijds meestal tot (proportionele) vermindering van de milieubelasting, maar anderzijds tot toename van de

activiteit die het milieu belast. Dit verschijnsel, dat als 'normopvulling' te boek staat doet zich voor bij de regulering van geluidbelasting- c.q. overlast, én bij luchtverontreiniging door vliegverkeer. Die situatie is niet langer houdbaar en dus zeer onwenselijk. De Alliantie pleit, in navolging van het LBBL, voor kabinetsbeleid dat de luchtvaartsector ertoe aanzet om op korte termijn een substantiële en dus waarneembare vermindering van de milieulast/-impact door vliegverkeer te realiseren. Daarbij is 'normopvulling' niet langer aan de orde. Deze moet worden vervangen door het beginsel dat hinder/overlast/vervuiling in ieder geval tenminste moet worden beperkt tot het laagste niveau dat redelijkerwijs haalbaar is, ook wel bekend als het ALARA-beginsel (as low as reasonably achievable).

De Alliantie eist derhalve een grondige aanpassing van de luchtvaartnota

Het voorliggende Ontwerp Luchtvaartnota schiet ernstig tekort op essentiële onderdelen die nodig zijn om doelgericht en consistent beleid uit te zetten voor de korte, middellange en lange termijn. De herbezinning op de nieuwe wereld die mede als gevolg van de Coronapandemie en de onvermijdelijke opvolgers daarvan is ontstaan, maar ook op de al bekende mondiale klimaatopgave, en op de regionale consequenties daarvan wordt uit de weg gegaan. De Nederlandse samenleving (in al zijn geledingen en met tal van belangen) is er sterk bij gebaat dat deze koersbepalende verkenning/beleidsnota en het debat daarover worden opengebroken, de werkelijke uitdagingen onder ogen worden gezien en een breed gedragen perspectief en aansluitende aanpak tot stand worden gebracht. Het kabinet heeft de verantwoordelijkheid hierin het voortouw te nemen! De rode draad daarbij is een majeure investering in het verduurzamen van alle reismodaliteiten binnen Europa én wereldwijd, een forse vermindering van geluidsoverlast en luchtverontreiniging én een minimalisering van de broeikasgasemissies door vliegverkeer.

De wisselwerking tussen het programma Luchtruimherziening en de beleidskeuzes zoals uiteengezet in de Ontwerp Luchtvaartnota en bijbehorende PlanMER.

Het programma Luchtruimherziening moet onder meer een 'verbetering van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit' opleveren. Volgens de *Voortgangsbrief programma Luchtruimherziening* d.d. 1 juli 2020 aan de Tweede Kamer blijkt in het Nederlandse luchtruim geen ruimte beschikbaar te zijn voor de combinatie van militair luchtverkeer en de volumegroei van het civiele luchtverkeer naar 800.000 vliegtuigbewegingen zoals dat in de vergezichten van het Ministerie van I&W c.q. het Kabinet geschetst wordt. Op dit moment wordt een grensoverschrijdende oplossing gezocht in samenwerking met Duitsland. Die met België, waar met name Zuid-Limburg mee te maken heeft, blijft vooralsnog buiten beeld. De brief is gebrekkig in die zin dat er niet wordt aangegeven welke mogelijke extra capaciteit dit zou kunnen opleveren, als die er al is. De Luchtruimherziening loopt daarmee een fase achter op de ontwikkeling van de Luchtvaartnota. Met name vanwege de specifieke situatie in Limburg, met naast directe relaties met het luchtruimgebruik rond Bierset maar ook en met name het gebruik van de NAVO-basis (AWACS) in het Duitse Geilenkirchen, alsook het luchtruimgebruik van pal over de (provinciale)

grens gelegen vliegvelden als Eindhoven, Weeze, Düsseldorf e.a. is het noodzakelijk dat de implicaties van de daarmee bestaande begrenzing en fysieke capaciteitsbeperking volledig en in samenhang worden beschreven en beoordeeld in relatie tot het door het Kabinet bepleitte 'groei-verdienmodel' zoals dat in zowel de Luchtvaartnota als de daarbij behorende plan-Mer bepleit wordt.

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

De opgave die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord

De CO2-emissiereductieopgave voor de Nederlandse samenleving, zoals overeengekomen en vastgelegd in het Parijse Klimaatakkoord, moet een centrale plaats krijgen in het Nederlandse luchtvaartbeleid dat immers een integraal onderdeel is van die samenleving is. Het sectorplan, het Akkoord Duurzame Luchtvaart en de voorstellen in deze Ontwerp Luchtvaartnota zijn daarvoor echter volstrekt ontoereikend.

De internationale luchtvaartsector ontwijkt, frustreert en saboteert met het CORSIA-reductiesysteem en de instandhouding van een uitzonderingspositie en privileges het zeer urgente klimaatbeleid voor de luchtvaartsector. ICAO en IATA willen dat de luchtvaartsector zich beperkt tot het CORSIA-systeem met uitsluiting van het huidige Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS). Het EU-ETS vertoont enkele gebreken die verbetering behoeven, maar is in zijn huidige vorm effectiever dan CORSIA en verdient daarom bescherming tegen de aanvallen vanuit IATA en ICAO. Het kabinet moet hierin, ter bescherming van de Nederlandse burger, krachtig positie kiezen ten gunste van het EU-ETS.

Zonder motivering laat het kabinet na het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (d.d. 13 mei 2019) op te volgen om (ook) een uitgewerkt ontwikkelingsalternatief voor de Nederlandse luchtvaart in de Plan-MER op te nemen, waarin de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs volledig zijn overgenomen. Een dergelijke verkenning levert inzichten op die bij aanscherping van het klimaatbeleid zeer van pas kunnen komen. Dit past ook bij de opvatting van het kabinet dat adaptief beleid wenselijk is. Het is ronduit verwerpelijk dat de minister van I&W/het kabinet geen gehoor heeft gegeven aan dit punt uit het advies van Commissie voor de milieueffectrapportage.

Naar minder vliegbewegingen

Het publieke belang van goede internationale verbindingen, waarbij in toenemende mate de maatschappelijke kosten worden geïntegreerd in de prijs van de dienstverlening, kan worden bediend met heel veel minder vliegverkeer. Dat geldt primair voor vluchten vanaf Schiphol, dat zwaar inzet op transferpassagiers, maar ook voor grotendeels ongewenst vakantieverkeer, ook vanaf regionale luchthavens.

Diverse onderzoeken laten zien hoe Nederland dat kan bereiken. Zie bijvoorbeeld de studies/rapporten van het Rli, van auteurs als en en (WTL). Het kabinet laat deze uitdaging grotendeels links liggen. Uit die onderzoeken blijkt zonneklaar dat de groei van massatoerisme vanwege het extreem goedkope vliegverkeer nauwelijks tot

niets bijdraagt aan de Nederlandse economie in termen van brede welvaart. Alleen elkaar zeer zwaar beconcurrerende luchthavens, vliegtuig- en oliemaatschappijen en de reis-, hotel- en horecabranche halen er inkomsten mee binnen. Met name voor een regionale luchthaven als MAA betekent dat door exclusief uitgaand toerisme de verdiensten voor de regionale economie verwaarloosbaar zijn, terwijl de lasten daar wel op drukken.

Dat er bovendien nauwelijks afdracht is van belastingen door sommige grote spelers in deze sector maakt de zaak nog navranter. (Zie onder meer ettelijke artikelen Follow the Money)

Alternatieve brandstoffen en aandrijving

De voorraden van vliegtuigbrandstof ('bunkers') op de Nederlandse luchthavens moeten onder het nationale energiebudget vallen. Ze vallen dan onder hetzelfde fiscale regime als andere brandstoffen en de overheid kan regels stellen op het gebied van verduurzaming.

Voor productie en gebruik van biokerosine moet de certificering leidend zijn. Deze certificering moet zich richten naar RED II Annex IX A en B of vergelijkbaar en ILUC-beperkingen. De productiehoeveelheden blijven beperkt tot wat binnen deze certificering mogelijk is.

Productie van grote hoeveelheden synthetische kerosine (Power to Liquid) vereist vooralsnog zoveel duurzame stroom dat dit de Nederlandse hernieuwbare elektriciteitsmarkt geheel op zijn kop zet. Bij schaarste moet het kabinet de toedeling aan sectoren reguleren (rantsoenering), waarbij de behoefte en duurzaamheidsvoordelen in ogenschouw worden genomen.

De mogelijkheden van elektrische en hybride elektrische vliegtuigen beperkt zich vooralsnog tot niches. Verdere ontwikkeling is zinvol, maar is voor de komende decennia geen alternatief voor de hoofdmoot van het lijnennet.

Naar een nieuw businessmodel voor de luchtvaart

De Alliantie is het, samen met het LBBL er over eens dat een drastische sanering van de luchtvaartsector noodzakelijk is vanwege de klimaatopgave, wat extra actueel is geworden door de wereldwijde coronapandemie. Maar ook, en niet in de laatste plaats, omdat het businessmodel van de sector niet bijdraagt aan het sterk verminderen van hinder en luchtverontreiniging. We schetsen een aantal hoofdlijnen daarvan.

De Schiphol Group, KLM en andere aanbieders die Nederlandse luchthavens gebruiken dienen te stoppen met het aantrekken van grote stromen transferpassagiers en extreem goedkoop massatoerisme. Dit betekent concreet dat zij binnen een aantal maatschappelijke voorwaarden een nieuw businessmodel moeten ontwikkelen waarvoor de overheid heldere kaders en randvoorwaarden moet aangeven. Hierin schiet de Ontwerp-Luchtvaartnota ernstig tekort.

De rijksoverheid moet zorgen dat zo spoedig mogelijk alle maatschappelijke kosten en de gebruikelijke belastingen worden doorberekend in de ticket- en vrachtprijzen. Naar verwachting leidt dit tot een aanzienlijke daling van de vraag naar vliegverkeer.

De rijksoverheid moet krachtig bevorderen dat binnen Europa openbaar vervoer over de grond (voornamelijk trein en busvervoer) in een aanzienlijk deel van de huidige vraag naar vliegverkeer gaat voorzien. Naast fiscaal- en

prijnsbeleid (zoals hierboven omschreven), is het daarvoor nodig dat deze vervoernetwerken in bereik, kwaliteit en service flink worden verbeterd. Intercontinentale vluchten worden aanzienlijk duurder met als gevolg dat een groot deel van de vraag daardoor zal 'verdampen'. Ook de recente ervaringen van burgers en bedrijven met ontmoetingen en vergaderen via snelle internetverbindingen (Skype, ZOOM, MS-Teams) kunnen daaraan bijdragen.

Met zo'n nieuwe koers van het kabinet en de sector zal het aantal vluchten op Schiphol aanzienlijk dalen, is opening Lelystad overbodig en zal het aantal vluchten op Eindhoven en Rotterdam ook dalen. Maastricht en Eelde kunnen in dat geval sluiten.

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

Kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk collectief goed

Op het vlak van ruimtelijke kwaliteit en gezondheid draagt het waarneembaar verminderen van herrie en vuile lucht bij aan een aantrekkelijke en gezonde omgeving om te wonen en te werken. Het omgekeerde is ook waar! De kritische grens op gebied van hinder en luchtkwaliteit is in de wijde omtrek van Schiphol al overschreden. Bij MAA, dat weliswaar aanzienlijk kleiner is dan Schiphol, speelt dit ook, m.n. omdat de luchthaven in de bebouwde kom ligt.

In concrete situaties waarin de overheid besluit (of in het verleden heeft besloten) dat het belang van luchtvaartactiviteiten zwaarder weegt en dit leidt tot aantasting van de kwaliteit van het leefmilieu van andere collectieve of particuliere belangen, moet afdoende financiële compensatie worden geboden.

Verbetering leefmilieu: vermindering van geluidhinder

Het schadelijk effect van een hoge en langdurige geluidbelasting op de gezondheid is wetenschappelijk vastgesteld. Ter bescherming van de volksgezondheid dient daarom de WHO-richtlijn (45dB Lden en 40dB Lnight) overgenomen te worden als streefdoel voor alle Nederlandse luchthavens en een daarop afgestemde planmatige aanpak voor vermindering van de geluidsoverlast door vliegverkeer in gang te worden gezet.

Verbetering van navigatietechnieken biedt mogelijkheden om voorgeschreven vliegroutes veel nauwkeuriger te volgen en vliegen over bevolkingsconcentraties terug te dringen, mits daarvoor de fysieke ruimte bestaat, hetgeen bij MAA niet het geval is. Of en hoe deze mogelijkheden worden benut moet dus per luchthaven worden overeengekomen. Wettelijk moet worden vastgelegd dat indien gebruik gemaakt wordt van (een set) nauwkeurig te volgen vaste vliegroutes, de huishoudens die daaronder te lijden hebben in staat worden gesteld naar keuze hun woning zwaar te isoleren of (zonder financiële schade) te verhuizen.

Er dient snel een betrouwbaar systeem te worden ingevoerd om geluidbelasting en geluidhinder door vliegverkeer te meten (en te berekenen), op basis waarvan onafhankelijke handhaving plaatsvindt. Periodiek (om de twee jaar) rapporteert de GGD op basis van gedegen

onderzoek de mate van door gehinderde personen ervaren hinder/overlast door vliegverkeer.

Het juridische kader om naleving van afspraken en regels op het gebied van geluidbelasting en geluidhinder te waarborgen wordt zo snel mogelijk op orde gebracht. Daarbij wordt de Lden en Lnight-systematiek en het bijbehorend instrumentarium uitgebreid en aangevuld met per vliegveld te ontwikkelen lokale hindernormen, waarin bijvoorbeeld ook betrokken worden aspecten als piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan (NB: MAA heeft slechts één baan die ook als taxibaan gebruikt wordt), tijdsduur van rustperiodes, en cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon/huishouden. In het juridisch kader worden als prikkel voor strikte naleving krachtige en eenvoudig werkende sancties vastgelegd.

Actief toezicht, handhaving en sanctionering worden door een van de luchtvaartsector onafhankelijke autoriteit/instelling uitgevoerd, onder toezicht van de rijksoverheid.

In het belang van een goede nachtrust van de omwonenden zijn alle Nederlandse vliegvelden gesloten van 23 tot 7 uur en moet het vliegverkeer en dus geluidhinder en slaapverstoring het aantal starts- en landingen in de randen van de dag (tussen 7 en 8 uur en tussen 22 en 23 uur) worden verminderd. Dit laatste moet zijn beslag krijgen in de afzonderlijke luchthavenverkeersbesluiten, waarbij voor MAA 8 uur als absolute ondergrens genomen dient te worden gezien de specifieke ligging in de bebouwde kom. Daarbij willen de omwonenden van MAA als extra maatregel een verbod op vertrekkend verkeer op zon- en feestdagen vóór 9 uur.

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

Toepassing van biokerosine en synthetische kerosine leidt tot een sterke vermindering van bepaalde schadelijke emissies en concentraties luchtvervuiling. Om die reden moet, met inachtneming van de beschikbare productiegrenzen de inzet van deze brandstoffen worden bevorderd.

Alle grondoperaties op vliegvelden moeten versneld worden geëlektrificeerd.

Voor de monitoring van de emissies en concentraties van schadelijke stoffen en gassen (primair voor roet en ultrafijnstof) als gevolg van vliegverkeer wordt een meetnet opgebouwd, waarbij ook emissies van individuele vliegbewegingen gevolgd kunnen worden.

Er moet snel een op bescherming van de volksgezondheid afgestemde normering voor roet en ultrafijnstof komen. Het meetnet (zie vorige punt) moet handhaving van de emissie- en concentratienormen mogelijk maken. De monitoring, handhaving en sanctionering wordt juridisch verankerd en de actieve uitvoering wordt door een (van de luchtvaartsector) onafhankelijke instelling/autoriteit gedaan, onder toezicht van de rijksoverheid.

Ook luchthavens moeten voldoen aan de natuurwetgeving en moeten opereren binnen de voorwaarden van de betreffende vergunningen. Ook hier borging toezicht, handhaving, sancties, alsmede uitvoering door een onafhankelijke autoriteit/instelling. Net als bij inrichtingen moet alle geëmitteerde stikstof, dus zowel onder als boven de 900 meter, worden meegerekend.

4 – De regionale luchthavens

Het toekomstig gebruik

Vliegveld Lelystad is op korte en op langere termijn, zeker in het licht van de noodzakelijke sanering van de luchtvaartsector volstrekt overbodig. De ingebruikname zou bovendien de druk op het klimaat, de natuur en de leefomgeving van heel veel burgers doen toenemen. De voorgenomen opening van Lelystad Airport is zinloos en zelfs contraproductief bij het nastreven van verduurzaming (klimaat, biodiversiteit) en brede welvaart (leefomgevingskwaliteit).

Groningen Airport en Maastricht Aachen Airport hebben nauwelijks of geen rol in het faciliteren van voor de Nederlandse samenleving relevante verbindingen in Europa, laat staan daarbuiten. Er is op de andere Nederlandse vliegvelden ruimte om in de daar nu gefaciliteerde behoefte te voorzien. De exploitatie van de vliegvelden bij Groningen en Maastricht kost de overheid (en dus de belastingbetalende burgers) nodeloos geld. MAA is bovendien eigendom van de provinciale overheid, die ook als exploitant optreedt en dus puur met gemeenschapsmiddelen werkt. MAA heeft geen regionale functie en voegt derhalve niets toe aan de regionale economie, sterker nog, MAA is een bedreiging voor de regionale economie die vooral floreert in het toerisme, waar een veelvoud aan werkgelegenheid en dus ook omzet wordt gerealiseerd in vergelijking tot de volstrekt marginale luchthaven. Terecht stelt de Luchtvaartnota dan ook dat de luchthaven 'zijn eigen broek' moet ophouden. Gelet op de disfunctionaliteit dienen zowel Groningen als MAA zo spoedig mogelijk gesloten te worden voor groothandelsverkeer.

Voor de vliegvelden bij Eindhoven en Rotterdam gelden ook de eisen op gebied van verduurzaming en leefomgevingskwaliteit als hierboven beschreven. Deze vliegvelden nemen geen vliegverbindingen over van Schiphol en ontwikkelen geen vliegverbindingen die (gezien hun catchment area, bestemmingennetwerk, omvang van reizigersstromen etc.) op Schiphol thuishoren. De vliegvelden bij Eindhoven en Rotterdam dienen een beperkte functie te hebben, te weten het bedienen van de Europese vervoerbehoefte van de regio waarin ze zijn gesitueerd, mits daarin niet net zo goed via Europees grondvervoer kan worden voorzien. Beperk de activiteiten op deze vliegvelden in toenemende mate tot het bedienen van primair de zakelijke vervoerbehoefte van de regio waar ze in liggen, voor zover die redelijkerwijs niet anders dan door de lucht kan worden uitgevoerd.

5 – De participatie van omwonenden

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

Het betrekken door de overheden van burgers en hun belangenorganisaties bij de ontwikkeling, uitvoering en handhaving van luchtvaartbeleid hoort een vanzelfsprekende zaak te zijn. Een stevige inhaalslag is nodig. De overheden, met het kabinet voorop, moeten waarborgen scheppen voor tijdige en goede participatie door burgers en burgerorganisaties. Het

wantrouwen onder de bevolking door de manier waarop Schiphol en de vliegvelden bij Rotterdam, Eindhoven en Maastricht groei hebben weten te realiseren ten koste van de belangen van de omwonenden is groot. De luchtvaartsector zelf heeft daar ook een groot aandeel in gehad.

Naast het voortvarend uitvoeren van waarneembare verbetering van de leefomgevingskwaliteit en de verduurzaming (klimaatopgave) moeten de overheden de communicatie met en raadpleging van burgers en hun organisaties over luchtvaartbeleid evalueren en in samenspraak met deze burgers op een nieuwe manier vormgeven. Daarbij hoort ook het faciliteren van en investeren in het kennisniveau van georganiseerde burgers en de communicatiekanalen die zij nodig hebben om hun werk goed te kunnen doen.

Op regionale en landelijke schaal moeten georganiseerde burgers structureel betrokken worden bij voorbereiding, toezicht en handhaving op de uitvoering en evaluatie van luchtvaartbeleid in al zijn facetten. Te beginnen bij aangelegenheden die het woon- en leefmilieu en de natuur raken tot en met de enorme duurzaamheidsslag die de luchtvaart moet gaan maken.

Landelijk streven zowel het LBBL als de Stichting ABREL een actieve rol na in het vorm en inhoud geven van participatie van (georganiseerde) burgers op alle voor de bevolking relevante aspecten van vliegverkeer en (potentiële) alternatieven daarvoor. Bij een op handen zijnde hervorming van burgerparticipatie is het van groot belang dat omwonendenorganisaties daarbij betrokken worden, zowel bij het ontwerpen alsook het in de praktijk brengen daarvan.

De Luchtvaartnota in meer specifieke relatie tot MAA

Vanuit het perspectief van de Alliantie is het volkomen terecht dat MAA in de nota slechts $\frac{3}{4}$ pagina aandacht krijgt.

De dit jaar 75 jaar bestaande luchthaven, die begon als noodvliegveld van de Amerikanen tijdens hun opmars naar Duitsland in de Tweede Wereldoorlog heeft nooit enige rol van betekenis kunnen spelen. Aanvankelijk omdat er geen markt was die bediend kon of moest worden, later ook omdat er steeds meer wel goed functionerende luchthavens in een straal van 100 kilometer rond vliegveld Beek, zoals het tot het omdopen tot Maastricht Aachen Airport heette, ontstonden. De Duitse stad Aken leent weliswaar haar naam aan het vliegveld maar maakt er op geen enkele wijze gebruik van. Destijds heeft de Kamer van Koophandel ter plekke een eenmalige donatie gedaan van DM 100.000, -, en mocht vervolgens haar naam boven de deur zetten, waarmee het vliegveld op haar beurt een internationale toets meende te verkrijgen.

Het vliegveld schrijft al sinds haar ontstaan rode cijfers, een enkel minuscuul uitschietertje daargelaten. Daar staan enorme bedragen aan subsidies en overheidsinvesteringen tegenover, inmiddels oplopend tot zeer vele honderden miljoenen.

Wilde plannen om met een Oost-west-baan de Aziatische markt te bedienen strandden in 1998, na bijna 20 jaar verzet door omwonenden, ondanks een stroom aan ronkende adviesrapportages van aanvankelijk Amerikaanse, later ook Europese en Nederlandse bureaus.

Sinds ook de meest recente exploitant vorig jaar weer heeft afgehaakt heeft de Provincie Limburg niet alleen het eigendom maar ook de exploitatie in

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 en projecten Ouder-Amstel

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 de 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?

Daarnaast willen wij u meegeven dat voor een aantal projecten, zoals Amstel Business Park Zuid (ABPZ) en De Nieuwe Kern (DNK), er sprake is van vastgesteld ruimtelijk beleid. Ruimtelijk beleid dat gebaseerd is op afspraken tussen het Rijk, de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, onze gemeente, de gemeente Amsterdam, Schiphol, KLM en de grondeigenaren. Op basis hiervan hebben wij gezien de woningnood onze planvorming voor bijna 10.000 woningen kunnen doorzetten.

Wij hebben een concept structuurvisie opgesteld en voeren nu de bijbehorende MER uit voor DNK. Voor de ontwikkeling van ABPZ en Entrada zijn ook stedenbouwkundige kaders gemaakt en vastgesteld. Deze plannen zijn alle geluidbelast vanuit diverse bronnen en ze zijn alle zorgvuldig ontwikkeld rekening houdend met het effect van deze bronnen. Dit vanzelfsprekend op basis van de momenteel wettelijk bepaalde rekensystematiek voor cumulatie.

Al vanaf 2013 hebben wij het vliegtuiglawaai op deze manier onderdeel gemaakt van onze afwegingen om DNK, ABPZ en Entrada te willen realiseren. De berekeningen inzake cumulatie inclusief het vliegtuiglawaai lieten zien dat een acceptabel woon- en leefklimaat mogelijk is. De dreiging van de nu voorgestelde systematiek is dat er per abuis via een enkelvoudige sectorale benadering de gezamenlijk zorgvuldig gedefinieerde ruimte voor het bouwen van extra woningen weer teniet wordt gedaan. Het zal in veel ruimtelijke ordening procedures namelijk onmogelijk blijken te zijn om tot een goede motivering van het te nemen besluit te komen. De facto ontstaat een blokkade van de woningbouw net zoals dat bij stikstof is gebeurd. Dit kan niet de bedoeling zijn van het Rijk.

Daarbij 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,

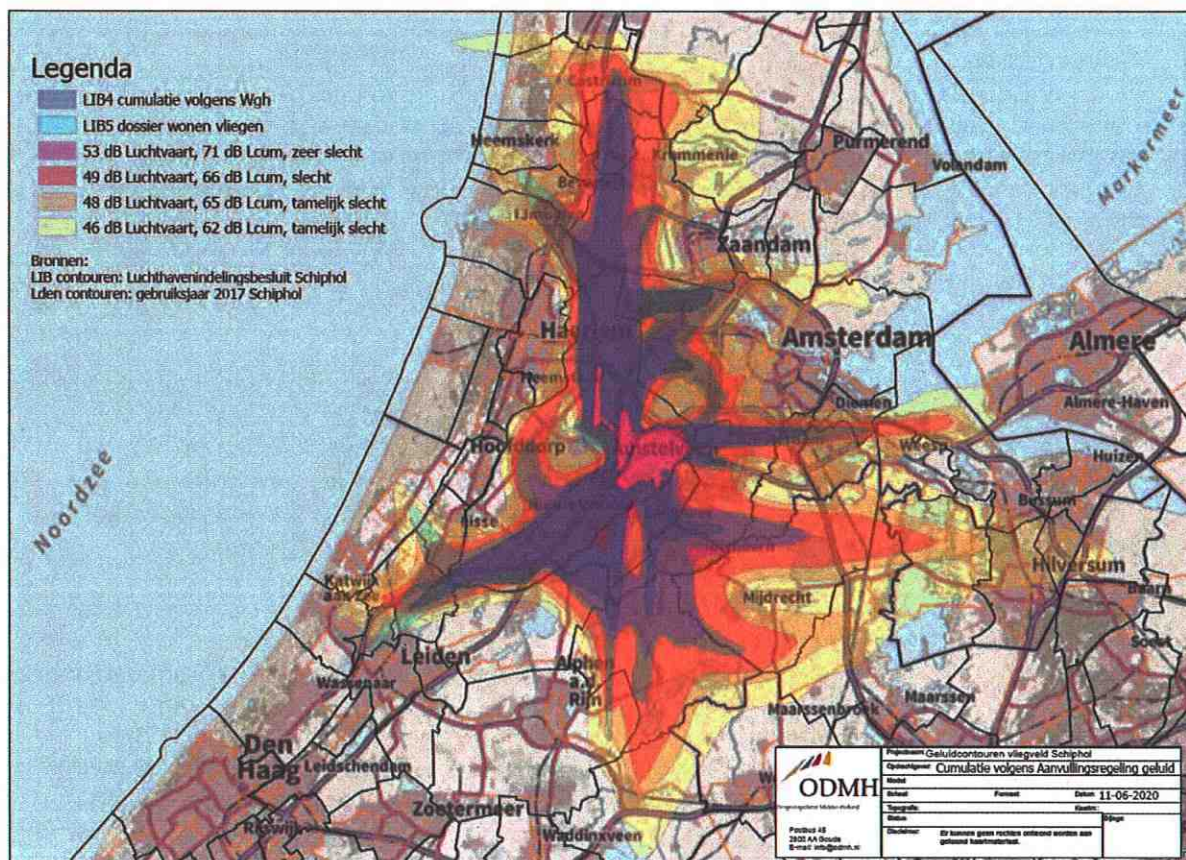
De LVN en de PlanMER stippen veel aan maar laten vrijwel alle vragen onbeantwoord. Illustratief is de voorkeursstrategie (hoofdstuk 4, voorkeursstrategie, pagina 49 in de PlanMER) daarin staan opsommingen van belangrijkste besluiten. Pas als deze besluiten zijn genomen, kan deze voorkeursstrategie worden 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,
Burgemeester en wethouders van Ouder-Amstel,
de secretaris, _____ de burgermeester,

Bijlage 1

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





Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Santpoort, 8 juli 2020

Onderwerp: zienswijze Ontwerp

Luchtvaartnota 2020-2050

Excellentie,

In de eerste plaats willen wij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna verder "de Minister") bedanken voor de mogelijkheid om een zienswijze te kunnen inbrengen op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 "Verantwoord vliegen naar 2050" (hierna verder "de ontwerp Luchtvaartnota").

Onze zienswijze heeft betrekking op de volgende onderdelen/hoofdstukken van de ontwerp Luchtvaartnota:

- Grondvervoer als alternatief voor korte vluchten (hoofdstuk 3.6)
- Minder Geluidshinder (hoofdstuk 4.2)
- Minder lawaaiige vliegtuigen (hoofdstuk 4.2.3)
- Minder nachtvluchten (hoofdstuk 4.2.4)
- Minder uitstoot van ultrafijnstof (hoofdstuk 4.3)
- Luchthaven in zee (hoofdstuk 6.3)

Op elk van deze onderdelen wordt hierna verder ingegaan. Aan het einde van deze zienswijze is een "tenslotte" opgenomen.

Grondvervoer als alternatief voor korte vluchten

In de Ontwerp Luchtvaartnota wordt gesproken over een integrale mobiliteitsbenadering. Het Rijk wil een actieplan voor de korte en voor de lange termijn. Op basis van historische kosten is de bestaande spoorweginfrastructuur hoger dan die voor de luchtvaart. De trein kan door de versteviging van het internationale netwerk meer en meer een alternatief zijn voor het vliegtuig tot middellange afstanden, aldus de ontwerp Luchtvaartnota.

Maar kan dat werkelijk het geval zijn zolang de ticketprijzen voor de trein resp. het vliegtuig verre van gelijk zijn? Vliegen wint de concurrentiestrijd eenvoudig vanwege de relatief lage ticketprijzen in vergelijking tot de trein. Wat hier mist is een visie van de Minister op de "gelijkwaardige/vergelijkbare beprijzing". Op zijn minst dienen overheidstoelagen zoals BTW en accijns ook in de prijs van een vliegticket te worden opgenomen. En waarom een relatief hoge accijns op benzine en ontbreekt een accijns of belasting op kerosine. In de integrale mobiliteitsbenadering dienen de vervoermiddelen vliegtuig, trein, bus en auto tenminste gelijkwaardig te zijn. De per 1 januari 2021 verwachte vliegbelasting zorgt niet voor een gelijkschakeling tussen vliegtuig en trein. Die belasting komt

naar verwachting neer op een bedrag dat wat lager zal liggen dan EURO 7,50 per ticket.

De overheid zegt hierover op www.rijksoverheid.nl:

Momenteel wordt internationaal vliegen niet belast met accijns of btw. Dit in tegenstelling tot de auto, bus of trein. Dit is een belangrijke reden om een vliegbelasting in te voeren. Daarnaast draagt deze belasting er ook aan bij om de prijsverschillen tussen bijvoorbeeld vliegtickets en treinkaartjes te verkleinen. In veel landen om Nederland heen is er al wel een vliegbelasting.....

Het door de overheid zelf geformuleerde doel om door een vliegbelasting de verschillen tussen tickets op te heffen, wordt niet bereikt met een marginale vliegbelasting van rond de EURO 7,50 per ticket.

Minder Geluidshinder

De Minister geeft in de ontwerp Luchtvaartnota aan dat voor het toekomstig geluidsbeleid voor de burgerluchtvaart het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie, de WHO, uit 2018 wordt meegenomen.

Op 5 juni jl. zond de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat een brief naar de Tweede Kamer met daarbij onder meer een rapport van to70 Aviation Consultants van september 2019 ("Impactanalyse nieuwe WHO 'Environmental Noise Guidelines'"). Op bladzijde 20 van dit rapport staat onder meer:

"Er zijn circa 650.000 woningen binnen de 45 dB(A) Lden contour van Schiphol gelegen die geen onderdeel uitmaakten van eerdere isolatieprogramma's. Of gevelisolatie voor deze woningen echter de oplossing biedt om de geluidbelasting te beperken is ook afhankelijk van de kwaliteit en de bouwperiode van deze woningen. Ervaringscijfers laten zien dat de gemiddelde uitvoeringskosten per te isoleren woning circa €25.000 – €30.000 bedragen. Voor het duiden van het effect in kosten en geluidreductie is aanvullend onderzoek nodig".

Waarom is dit WHO-advies niet meegenomen in deze Ontwerp Luchtvaartnota? Indien de Minister ook dit advies zou "meenemen" dan zou een eerste indicatie van de kosten laten zien, wil Nederland/Schiphol voldoen aan dit WHO-advies, dat die kosten uit kunnen komen op ca.20 miljard EURO.

Is dit gegeven betrokken in de afweging van het kabinet om niet te kiezen voor een onderzoek naar de verplaatsing van Schiphol naar zee? In de Ontwerp Luchtvaartnota is dit niet terug te vinden. De hiervoor genoemde brief van de Staatssecretaris is weliswaar van 5 juni 2020, een datum die ligt na verzending van de Ontwerp Luchtvaartnota, maar het genoemde advies van to70 Aviation Consultants van september 2019 is van ruim voor de datum waarop de Ontwerp Luchtvaartnota naar de Tweede Kamer is gezonden.

Algemene opmerking van onze kant is dat wij in deze Luchtvaartnota een brede "Maatschappelijke Kosten Baten Analyse" missen die de effecten en kosten van de Luchtvaartnota en de regio in beeld brengen.

Op deze analyse zou dan een beleid gevoerd kunnen worden in overleg met o.a. de bewonersgroepen.

Minder lawaaiige vliegtuigen

Wat is hier de ambitie van de Minister? De meest lawaaiige vliegtuigen worden geweerd binnen de mogelijkheden die de Europese verordening nr. 598/2014 biedt. In Europees verband wordt ingezet op verruiming. Maar wat zijn nu de concrete doelstellingen? Het inzetten op "verruiming" klinkt mooi, maar biedt geen enkele zekerheid dat er resultaten worden geboekt. Waarom wordt door de Minister niet vastgesteld welk lawaai voor dag-resp. nachtvluchten sowieso niet langer aanvaardbaar is en wordt als consequentie van dat beleid elk vliegtuig dat met geluidsemissie boven die norm zit geweerd?

Minder nachtvluchten

De Ontwerp Luchtvaartnota meldt dat de rijksoverheid het aantal nachtvluchten vermindert. Nachtvluchten kunnen immers leiden tot slaap verstoren en gezondheidsklachten.

Maar welke concrete doelstelling staat er nu in de Ontwerp Luchtvaartnota? Geen enkele daar waar het gaat om aantallen. Wel kondigt de Minister onderzoeken aan over (i) tempo van vermindering, (ii) het aantal nachtvluchten en (iii) de voorwaarden waaronder. En als voorwaarde voor toekomstige groei dient het aantal nachtvluchten omlaag te gaan, aldus de Ontwerp Luchtvaartnota. Ook hier is vaagheid troef. Waarom maakt de Ontwerp Luchtvaartnota geen melding van concrete doelstellingen zoals bijvoorbeeld op basis van het aantal nachtvluchten in 2019, een halvering van dat aantal te realiseren binnen een tijdsbestek van x jaar. Dan wordt deze doelstelling SMART gemaakt.

Minder uitstoot van ultrafijnstof

De Ontwerp Luchtvaartnota maakt melding van een onderzoek dat door het RIVM zal worden uitgevoerd naar "*onzichtbare deeltjes*" die schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid. De eindresultaten van dit onderzoek zullen in 2021 verschijnen. Verder is de Gezondheidsraad om advies gevraagd. Wanneer dat zal komen, wordt niet genoemd. Dat advies is dan weer nodig om tot beleid te komen voor ultra fijnstof, voor alle bronnen, waaronder de luchtvaart.

Onderwijl is wel bekend uit een tussentijdse publicatie van het RIVM dat bij relatief hoge concentraties fijnstof een deel van de

kinderen rond Schiphol last heeft van de luchtwegen en dat het medicijngebruik hoger ligt.

Het RIVM publiceerde daar al op 27 juni 2019 over. Op de site staat:

Mensen die in de buurt van Schiphol wonen, staan regelmatig bloot aan verhoogde concentraties ultrafijn stof. Dit kan een effect hebben op de gezondheid. Op zulke dagen hebben kinderen met luchtwegaandoeningen meer last en gebruiken ze meer medicijnen. Klachten zijn kortademigheid en piepende ademhaling. Dit blijkt uit nieuw onderzoek van het RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, in samenwerking met de Universiteit van Utrecht en het Academisch Medisch Centrum (AMC Academic Medical Center). Nog niet eerder is er zo'n uitgebreid onderzoek gedaan naar ultrafijnstof van vliegverkeer en gezondheid.

Bekend is dus (vide RIVM bericht 27 juni 2019) dat mensen die in de buurt van Schiphol wonen regelmatig bloot staan aan verhoogde concentraties ultrafijn stof. En dan komt na bijna 1 jaar in de Ontwerp Luchtvaartnota het bericht dat er verder onderzoek wordt gedaan, dat de Gezondheidsraad om advies wordt gevraagd en dat er dan vervolgens beleid gaat komen.

En ook hier geldt dat een tijdpad ontbreekt. In welk jaar zitten we op het moment dat er "beleid" is en wanneer gaat dat beleid dan in. Hoeveel ultrafijn stof moet er nog neer dwarrelen en hoeveel gezondheidsschade zal er nog komen vooraleer er maatregelen worden getroffen.

De Ontwerp Luchtvaartnota biedt bij uitstek de kans om dit concreet te maken (SMART). Dat kan alsnog. Het spreekwoord luidt immers "Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald".

Luchthaven in/op/naar zee

In de eerste alinea van hoofdstuk 6.3 van de Ontwerp Luchtvaartnota schrijft de Minister dat het kabinet inzet op andere maatregelen dan het verplaatsen van Schiphol naar de Noordzee. Uit de daaropvolgende alinea destilleer ik de volgende overwegingen:

1. Groot aanvullend onderzoek kost geld en tijd
2. Impact aanvullend onderzoeken op andere projecten
3. Scope wordt daardoor verbreed en dat leidt weer tot hogere kosten en (ongewenste) vertraging in het proces
4. Uit de Quickscan kwam naar voren dat dichtbij de voorkeurslocatie voor een luchthaven in zee al windparken worden gebouwd
5. Het gaat om MIRT -studies: de aanwezigheid van een luchthaven (versus duizenden extra woningen) beïnvloedt de bereikbaarheidsopgave van Zuid-West-Amsterdam

Overigens kan dit besluit van het kabinet worden heroverwogen indien:

- a. Het bedrijfsleven kan aantonen dat verdere groei van de luchtvaart tot en met 2050 mogelijk is binnen de klimaatambities
- b. Dat die groei niet mogelijk is op de huidige locatie en binnen het huidige banenstelsel
- c. De beoogde verbetering van de gezondheid en leefomgeving in de gebieden rondom Schiphol niet kan worden gerealiseerd
- d. Er draagvlak is onder een substantieel deel van de luchthavengebruikers voor een luchthaven in zee
- e. Het bedrijfsleven een deel van de kosten van het onderzoek draagt

En verder gelden, aldus de Minister, als randvoorwaarden:

- f. Dat er een passende beoordeling moet worden uitgevoerd
- g. De vliegveiligheid niet mag verslechteren
- h. De bereikbaarheid van de luchthaven mag er niet op achteruit gaan

Er is, aldus de Minister afsluitend in hoofdstuk 6.3, een groot onderzoek nodig om na te gaan of aan alle randvoorwaarden kan worden voldaan. En met dit laatste slaat de Minister de spijker op de kop. Dat onderzoek is inderdaad nodig. En zonder dat onderzoek kan niet besloten worden om Schiphol naar de Noordzee te verplaatsen. Net zomin kan zonder dat onderzoek besloten worden om Schiphol niet naar de Noordzee te verplaatsen. En dit is nu juist wat er gebeurt in de Ontwerp Luchtvaartnota. Zonder onderzoek wordt geconcludeerd dat het kabinet niet inzet op maatregelen om Schiphol naar de Noordzee te verplaatsen.

De overwegingen en randvoorwaarden worden hieronder becommentarieerd.

Ad 1. Groot aanvullend onderzoek kost geld en tijd

Dit argument gaat op voor bijna elk onderzoek: geld en tijd. In de Ontwerp Luchtvaartnota noemt de Minister onder meer een onderzoek van het RIVM dat in 2021 afgerond zal zijn. Ook dit onderzoek kost geld en tijd. Waarom wordt het ene onderzoek dan wel en het andere niet uitgevoerd? Dit argument van de Minister snijdt geen hout en wordt overigens niet consequent en consistent toegepast voor andere onderzoeken.

Ad. 2. Impact aanvullend onderzoeken op andere projecten

Dit argument resp. deze passage heb ik nu meerdere malen gelezen. Geen idee wat er wordt bedoeld met "impact", "aanvullend onderzoek" en "andere projecten". Dit wordt ook niet verder toegelicht.

Ad 3. Scope wordt daardoor verbreed en dat leidt weer tot hogere kosten en (ongewenste) vertraging in het proces

Dit argument lijkt aan te sluiten op Ad 2. Wanneer Ad 2 niet duidelijk is dan geldt dat logischerwijze ook voor Ad. 3

Ad 4. Uit de Quicksan kwam naar voren dat dichtbij de voorkeurslocatie voor een luchthaven in zee al windparken worden gebouwd

Maar gaat de Minister nu de Quicksan gebruiken als onderbouwing om Schiphol niet naar zee te verplaatsen? Zonder degelijk onderzoek worden conclusies getrokken.

Ad 5. Het gaat om MIRT -studies: de aanwezigheid van een luchthaven (versus duizenden extra woningen) beïnvloedt de bereikbaarheidsopgave van Zuid-West-Amsterdam

Ook dit argument is zonder toelichting onbegrijpelijk.

En dan de voorwaarden voor een eventuele heroverweging van het kabinet onder a t/m f

Ad a. Het bedrijfsleven kan aantonen dat verdere groei van de luchtvaart tot en met 2050 mogelijk is binnen de klimaatambities

Waarom zou "het bedrijfsleven" moeten aantonen dat verdere groei tot en met 2050 mogelijk is binnen de klimaatambities. Legt de Minister de lat voor de Ontwerp Luchtvaartnota net zo hoog. Toont de Minister van haar kant dan aan in deze Ontwerp Luchtvaartnota dat verdere groei van de luchtvaart mogelijk is

binnen de klimaatambities? Quod non. Maar waarom zou dan voor het bedrijfsleven deze voorwaarde wel moeten gelden?

Ad b. Dat die groei niet mogelijk is op de huidige locatie en binnen het huidige banenstelsel

Bij de vraag naar verplaatsing van Schiphol naar de Noordzee is "groei" toch niet het draaipunt. Waarom zou besloten worden Schiphol te verplaatsen? Daar zijn vele redenen voor te noemen: (i) geen CO2 uitstoot meer boven druk bevolkt gebied, (ii) geen uitstoot van fijnstof, (iii) geen geluidsoverlast, (iv) ruimte voor woningbouw, (v) geen geluidsisolatie die mogelijk 20 miljard EURO kan gaan kosten enz. En er bestaat zeker de mogelijkheid dat bij verplaatsing van Schiphol naar zee een groei mogelijk is. De huidige beperking voor nachtvluchten zou dan kunnen vervallen. Maar nogmaals, de groei van de luchtvaart is niet het belangrijkste argument. Dat is de m.i. de volksgezondheid in combinatie met de behoefte aan woningen in de Randstad.

Ad c. De beoogde verbetering van de gezondheid en leefomgeving in de gebieden rondom Schiphol niet kan worden gerealiseerd

Ook hier geldt de opmerking of de Minister met handhaving van Schiphol op de huidige locatie de verbetering van de gezondheid en de leefomgeving wel kan realiseren. Wanneer de Minister in de Ontwerp Luchtvaartnota zichzelf resp. de overheid deze verplichting niet oplegt, waarom zou die verplichting dan wel voor het bedrijfsleven moeten gelden? Dat is meten met 2 maten.

Ad d. Er draagvlak is onder een substantieel deel van de luchthavengebruiker voor een luchthaven in zee

Wie zijn die "luchthavengebruikers"? Zijn dat passagiers, is dat Schiphol zelf, zijn dat de luchtvaartmaatschappijen? En verwacht de Minister dat het bedrijfsleven dan enquêtes gaat

houden met de vraag of er draagvlak is? En stel dat 35% van de geënquêteerden vindt dat er draagvlak is, is dat dan “substantieel”? Waar ligt de grens?

Ad e. Het bedrijfsleven een deel van de kosten van het onderzoek draagt

Dit is op zich een redelijk idee. Het bedrijfsleven is de laatste jaren in het nieuws geweest met uitspraken over Schiphol naar Zee. Natuurlijk is het onderzoek een publieke taak en primair een overheidsaangelegenheid. Maar meebetalen aan de kosten van zo'n onderzoek is een redelijke eis. Maar dan wel boter bij de vis. Wie committeert zich hieraan zonder een inschatting van de kosten en zonder een idee wat de Minister hier bedoelt met “een deel van de kosten”. Hier mist eenvoudigweg concretisering. Welk deel van de kosten zou voor rekening van het bedrijfsleven moeten komen.

Ad f. Dat er een passende beoordeling moet worden uitgevoerd

Passende beoordeling? Waarvan? Door wie?

Ad g. De vliegveiligheid niet mag verslechteren

Dit spreekt voor zich. Op land of op zee, de vliegveiligheid staat altijd voorop.

Ad h. De bereikbaarheid van de luchthaven mag er niet op achteruit gaan

Dit argument begrijp ik niet. Elke verplaatsing van Schiphol naar welke locatie dan ook heeft gevolgen voor de bereikbaarheid. Niet voor iedereen. Voor de passagiers die op Schiphol overstappen op een andere vlucht heeft verplaatsing geen gevolgen. Maar wordt Schiphol naar Zee verplaatst en kost het met een verbinding via een tunnel bijvoorbeeld 20 minuten om van het huidige Schiphol naar Schiphol op de Noordzee te komen, dan gaat de bereikbaarheid erop achteruit. Met dit argument in de hand zal een verplaatsing van Schiphol naar de

Noordzee geen kans van slagen hebben. Echter dit argument is niet valide. Dat de bereikbaarheid erop achteruitgaat, valt in het niet bij alle voordelen die een verplaatsing met zich mee zal brengen.

Tenslotte

In onze zienswijze betekent Schiphol naar Zee dat alle fysieke gebouwen op het land blijven en dat de runways verplaatst dienen te worden naar zee. Dan houden de investeringen hun waarde en zou "Schipholstad" met woningen en groen, in plaats van de runways, gerealiseerd kunnen worden.

Dit innovatieve voorstel zal zowel maatschappelijk als economisch een breed draagvlak kunnen krijgen en de toekomst van Nederland in Europa en de wereld in veel opzichten economische voorspoed kunnen geven.

En uiteraard dient er eerst gedegen onderzoek te komen.

Met vriendelijke groet,

Voorzitter Bestuur Stichting Delta Floating Airport

Santpoort

M. +

E.

www.floatingairport.nl

Zienswijze gemeente Utrecht op ontwerp Luchtvaartnota

7 juli 2020

De gemeente Utrecht onderschrijft de ingediende reacties van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en de Provincie Utrecht. Wij vinden dat de ontwerp Luchtvaartnota garanties moet geven dat het aantal gehinderden en de omvang van het geluidbelaste gebied daadwerkelijk afneemt. Wij zijn van mening dat de geluidhinder in een groter gebied dan de 48 dB-contour in beschouwing moet worden genomen. De WHO-advieswaarde van 45 dB is hiervoor de aangewezen maat. De vlieghoogte waar beperking van geluidhinder prioriteit moet hebben moet dan vervolgens ook hoger zijn dan de aangegeven 6000 voet; een hoogte van 9000 voet is hiervoor passend. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met gevoelige functies op de grond zoals stiltegebieden en natuurgebieden die onder Natura 2000 vallen.

Tot slot zijn wij van mening dat de Luchtvaartsector conform het advies van de Commissie Remkes moet zorgen voor een netto verlaging van de stikstofemissie.

Reitseplein 1
Postbus 90154
5000 LG Tilburg
Telefoon
E-mail
Internet www.vnoncwbrabantzeeland.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Ref.: rsl/rd/ib
Ond.: Zienswijze VNO-NCW Brabant Zeeland:
ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
Bijl.: --

Tilburg, 8 juli 2020

Geachte

Naar aanleiding van de aangeboden ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 dient VNO-NCW Brabant Zeeland, namens het verenigd bedrijfsleven in Brabant en Zeeland, hierbij een zienswijze in over deze nota. Wij richten ons hierbij met name op de regionale luchthavens, specifiek Eindhoven Airport.

In onze zienswijze gaan wij in op:

1. De rol van de luchtvaart als belangrijke en noodzakelijke modaliteit voor het internationaal vestigingsklimaat van belangrijke economische regio's;
2. Kwalitatieve groei van de luchthavens ten gunste van relevante verbindingen;
3. Ontwikkeling van Eindhoven Airport en de regionale luchthavens.

1. De lucht(vaart) als modaliteit

Wij maken onderscheid tussen de luchtvaart als sector die, net als andere sectoren, moet verduurzamen en de rol van luchtvaart als vervoerswijze die de verbetering van het noodzakelijke internationale vestigingsklimaat aanwakkert.

Sterke economische regio's dienen goed multimodaal ontsloten te zijn. De Brainportregio is economisch van internationaal belang en dient dus ook verbonden te zijn met andere topregio's. De bereikbaarheid door de lucht is daarom een belangrijke vestigingsvoorwaarde. We zijn dan ook blij dat Eindhoven Airport de laatste jaren heeft kunnen doorgroeien tot volwaardig vliegveld met vele Europese bestemmingen. Hoewel verduurzaming van de luchtvaartsector wenselijk is, moeten we ervoor waken dat de normstelling - met name in de zin van aantal vliegbewegingen - te strak geformuleerd wordt. Nota bene: Het Zuid-Nederlandse bedrijfsleven groeit bovengemiddeld hard en wordt steeds internationaler. De ontwikkeling van de luchthaven moet dus hand in hand gaan met verdere economische ontplooiing. Te strikte normen voor de luchtvaart belemmeren de groei van de regio.

Daarom zien wij graag:

- De Luchtvaart primair te zien als een verkeersmodaliteit;
- Voorkom dat de normen te strikt geformuleerd worden.

2. Kwalitatieve ontwikkeling van Luchthavens

Geheel in lijn met de gedachte dat luchtvaart tot een van de vervoersmodaliteiten behoort, vinden wij ontwikkeling van de luchtvaart belangrijk in het teken van de economische toegevoegde waarde. We pleiten daarom voor een toename van bestemmingen naar regio's die relevant zijn voor de economische ontwikkeling van de Brainport.

In Zuid-Nederland, en met name in de regio Eindhoven, zitten de hoofdkantoren van internationaal grote ondernemingen met meerdere vestigingen in Europa of ergens anders ter wereld. Deze bedrijven hebben veel internationaal personeel dat veel reist en gebruik maakt van de regionale luchthavens. Om groei van deze bedrijven mogelijk te maken, is het noodzakelijk om nieuwe verbindingen te maken met andere economische centra. Op termijn verwachten we dat economische toplocaties zoals München, Londen en Parijs bereikbaar zullen zijn met de trein. Op de korte termijn zullen deze regio's ook per lucht bereikbaar moeten zijn. Economische toplocaties die verder weg liggen zullen zowel op de korte als de lange termijn met de Brainport verbonden moeten zijn.

Daarom zien wij graag:

- Een extra toevoeging aan de bestaande nota waarin ontwikkeling van (regionale) luchthavens met name gericht is op de economische groei van de BV Nederland door middel van zakelijke verbindingen en luchtvracht.

3. Eindhoven Airport

Tot slot willen we via deze weg ook de casuïstiek rondom Eindhoven Airport aankaarten. De aanbevelingen van [] zijn in goed overleg en met breed draagvlak tot stand gekomen. Ook stemmen wij in met een pas op de plaats voor de korte termijn. Daarnaast ervaren wij het als positief dat in samenspraak met omwonenden en het bedrijfsleven naar de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven gekeken wordt. De vermindering van de omgevingshinder is hierbij een randvoorwaarde die toekomstige ontwikkeling moet faciliteren. De winst die hierbij behaald wordt, creëert ruimte voor kwalitatieve ontwikkeling van de luchthaven en op termijn groei. Met dit totaal pakket zijn wij ook akkoord gegaan.

Desalniettemin moeten we ook realistisch zijn. In de praktijk blijkt dat de doelstellingen die [] gesteld heeft, commercieel niet haalbaar zijn. Gezien de huidige coronacrisis moeten we de normen die gesteld worden voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven niet te streng geformuleerd worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan vlootvernieuwing ten gunste van geluidsreductie.

Tot slot onderschrijven wij de samenwerking tussen de regionale vliegvelden. In het geval van Eindhoven Airport, zien wij kansen voor een goede samenwerking met Kempen Airport. Deze samenwerking komt de gehele provincie Brabant ten goede. Ook in de luchtvaartnota zouden we een dergelijke strekking terug willen zien.

Daarom zien wij graag:

- Een realistische normstelling voor de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport, zeker ten aanzien van de coronacrisis;
- De onderschrijving van het nut van samenwerking tussen de regionale luchthavens.

Met vriendelijke groet,

VNO-NCW Brabant Zeeland

voorzitter VNO-NCW Eindhoven en
CEO De Meeuw Oirschot BV

secretaris en
belangenbehartiger Infrastructuur & Ruimte



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. afdeling Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Gemeente Lisse

Heereweg 254
Postbus 200
2160 AE Lisse

T 14 0252
E gemeente@lisse.nl
W www.lisse.nl

Verzenddatum 7-7-2020
Uw kenmerk
Ons kenmerk Z-20-138896
Onderwerp Zienswijze gemeente Lisse op de Ontwerp-Luchtvaartnota
Inlichtingen
Telefoon 14 0252

Excellentie,

Graag maken wij hierbij onze zienswijze kenbaar op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050. De gemeente Lisse is participant in de Bestuurlijke Regie Schiphol en het Bestuurlijk vooroverleg Schiphol Cluster Zuidwest. Wij sluiten ons aan bij de zienswijzen van deze twee gremia, maar hechten ook waarde aan het inbrengen van een eigen zienswijze.

Groei vliegverkeer:

In de Luchtvaartnota wordt uitgegaan van een mogelijk groeipercentage van 1,5% per jaar. Wij vinden dit niet passend in het beeld dat de minister schetst van een evenwichtige balans tussen economie en leefbaarheid. Ook past dit niet bij de toezegging dat hinder eerst beperkt dient te worden alvorens groei wordt toegestaan. De eventuele hinderbeperkende maatregelen worden daarnaast onvoldoende toegelicht in de Luchtvaartnota. In het verleden, in de fase van het Aldersakkoord, zijn ook toezeggingen over groei en hinderbeperking gedaan, welke niet altijd zijn nagekomen. Het baart ons zorgen dat de regering nu opnieuw de verkeerde volgorde bewandelt en de economische belangen lijkt te verkiezen boven die van een gezonde leefomgeving.

Geluidsoverlast

De inwoners van Lisse ervaren in toenemende mate geluidsoverlast van het vliegverkeer van Schiphol. De overlast geldt vooral voor de zuidkant van onze gemeente, waar o.a. vanuit de wijk Poelpolder klachten zijn over vliegtuiglawaai. Door de sterke groei van het vliegverkeer de afgelopen jaren is de geluidhinder alleen maar bezwaarlijker geworden. Ook zijn er steeds minder rustmomenten tussen vliegbewegingen. De grens van het acceptabele is wat ons betreft al ruimschoots overschreden.

Nachtvluchten

Ook de nachtvluchten vormen voor onze inwoners een bron van hinder. Slaapverstoring is een ernstige vorm van hinder en heeft aantoonbaar negatieve effecten op de gezondheid. Wij verzoeken daarom onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor een nachtelijke sluiting van Schiphol. Op andere mainports, zoals Frankfurt, is een (gedeeltelijke) nachtelijke sluiting al gebruikelijk, dus waarom niet op Schiphol? Wij pleiten in ieder geval voor een forse vermindering

van het aantal nachtvluchten. De vermindering van de nachtvluchten moet daarbij niet afhankelijk gesteld worden van Lelystad Airport of het aanbod van internationale treinen, zoals nu is afgesproken in het KLM-steunpakket.

(ultra)fijnstof

Een andere bron van zorgen is de luchtkwaliteit. Zo zijn er op dit moment geen concrete (voorzorgs)maatregelen opgenomen voor het vrijkomen van (ultra)fijnstof. Gezien de potentiële risico's van (ultra)fijnstof van vliegtuigen voor de gezondheid van omwonenden van luchthavens, zijn wij van mening dat in de Luchtvaartnota normen gesteld dienen te worden voor (ultra)fijnstof.

Tweede Kaagbaan

Wij spreken ons nadrukkelijk uit tegen de aanleg van een tweede Kaagbaan. De aanleg van een Tweede Kaagbaan zal in onze regio tot nog meer overlast leiden. Ondanks dat het kabinet voornemens is daar pas volgend jaar een beslissing over te nemen, wordt er in de Luchtvaartnota al sterk voorgesorteerd op een Tweede Kaagbaan. Door per slot van rekening te kiezen voor groei, in combinatie met de veiligheidsgrens van het huidige banenstelsel en het wel nemen van het besluit om geen luchthaven in zee te leggen, rest de minister geen andere optie dan het aanleggen van een tweede kaagbaan.

Onderzoek startmethodes:

Tot slot pleiten wij voor nader onderzoek naar de verschillen tussen de startmethodes NADP-1 en NADP-2. Doordat er in Lisse veel startend verkeer is over de Bergi route ondervinden onze inwoners in toenemende mate overlast. Temeer doordat er bij NADP-2 methode lager wordt gevlogen. Er is eerder, zonder bevredigend resultaat, onderzoek gedaan naar de verschillen in geluidhinder tussen de beide startmethodes. Echter is toen enkel gerekend in aantallen ernstig gehinderden en zijn niet de afzonderlijke aspecten van hinderbeleving meegewogen.

Wij hopen met deze zienswijze een bijdrage te leveren aan een betere Luchtvaartnota en bovenal een betere balans tussen leefbaarheid en economie.

Hoogachtend,
Namens het college van Lisse,

Secretaris

Burgemeester

Groningen Airport Eelde

Zienswijze Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050

Met de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 wordt een toekomstvisie gepresenteerd voor een sector – de luchtvaartsector – die nooit eerder in haar historie kampte met zo'n wankel bestaan als op dit moment. De nota maakt een afweging tussen economische relevantie en verantwoorde groei. Die afweging lijkt zich echter vooral te richten op de Randstad met behoud van de positie van KLM en Amsterdam Airport Schiphol, terwijl de capaciteit van regionale luchthavens de sleutel is tot veilige en duurzame groei. De maatschappelijke en economische gevolgen van de Corona-crisis voor de luchtvaart zijn zo groot, dat dit een integrale blik vraagt van de Rijksoverheid. Juist dit is hét moment om de regierol over alle luchthavens van nationale betekenis – zoals de luchtvaartnota noemt (op pagina 76) – concreet te beleggen, zodat de nota regelt dat deze luchthavens in één nationaal systeem gaan samenwerken aan de toekomst van de luchtvaart. Daardoor kan de beschikbare luchthavencapaciteit optimaal worden benut en worden onnodige inefficiënties en overcapaciteit voorkomen.

1. Noodzaak tot concrete en centrale regievoering op één systeem van nationale luchthavens

De Luchtvaartnota stelt dat het Rijk door middel van overleg meer regie wil voeren op regionale luchthavens. Tegelijkertijd stelt de nota dat het “niet nodig of wenselijk” is om regionale luchthavens in één holding samen te brengen (pagina 76 en 77). Waarom dit “niet nodig of wenselijk” is, wordt niet gemotiveerd. Maar om tot één systeem te komen, is het noodzakelijk dat onderling tegengestelde belangen tussen de luchthavens worden geëlimineerd. Dat doel wordt het beste bereikt door alle relevante luchthavens juist wél onder één holding samen te brengen. Groningen Airport Eelde pleit er dan ook juist voor om ook de luchthavens Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport onder te brengen bij de Schiphol Group. Daarin zijn immers ook alle overige luchthavens van nationale betekenis al ondergebracht. Zonder de Schiphol Group, als de concrete eigenaar van het systeem van luchthavens, is het niet mogelijk sturing te geven aan dat ene geïntegreerde systeem, dat de Minister ook zegt te willen.

De uitgebreide netwerkfunctie van Amsterdam Airport Schiphol is ongekend belangrijk voor de nationale economie. Regionale luchthavens leveren omgekeerd juist een belangrijke bijdrage aan lokale bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en aan de regionale economie en leefbaarheid. Bovendien zijn regionale luchthavens belangrijk voor veiligheid en duurzaamheid door een concentratie van vliegbewegingen en overlast te voorkomen. Een nationale strategie waarbij de positie van regionale luchthavens complementair is aan de internationale hub Amsterdam Airport Schiphol is daarom een logische inzet. Die strategie kan echter alleen vanuit een centrale aansturing worden gerealiseerd.

De nota maakt geen fundamentele keuzes voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland. De nota koerst bijvoorbeeld aan op het continueren van de huidige tweedeling tussen de luchthavens van de Schiphol Group en de overige twee luchthavens in regionale handen. Dat is voor de gehele sector een gemiste kans om te komen tot een efficiënte en effectieve inzet van alle capaciteit die de Nederlandse start- en landingsbanen bieden. En daarmee ook voor veiligheid en duurzaamheid. Door het grote marktaandeel van de luchthavens van de Schiphol Group (van maar liefst 96%) is van marktwerking geen sprake en vindt vooral concentratie van verkeer plaats. Juist dan helpt een betere benutting van de capaciteit van regionale luchthavens: door de capaciteit slimmer in te zetten, kan de hinder van vliegverkeer, het risico van een druk luchtruim en het wegverkeer naar luchthavens worden gespreid. Dit heeft een besparing van miljoenen autokilometers tot gevolg, en een beter, veiliger en meer geoptimaliseerde situatie dan nu. Er zijn geen andere beschikbare instrumenten voor centrale regie en tariefstelling binnen één systeem van nationale luchthavens, dan door de aansturing daarvan te beleggen bij de Schiphol Group. Het Rijk zou dat systeem moeten steunen door middels Luchthavenbesluiten complementaire rollen van de nationale luchthavens te bewerkstelligen.

De Luchtvaartnota stelt dat de Schiphol Group een zowel maatschappelijk als bedrijfsmatig karakter heeft. Dat maatschappelijk karakter zou benut moeten worden om de Schiphol Group te belasten met de rol van systeemeigenaar voor alle nationale luchthavens, en daarmee invulling te geven aan de vier pijlers veiligheid, verbinden, gezondheid en duurzaamheid. Schiphol Group wordt daarmee de partij die zorgt voor de “overkoepelende en integrale regie” waar de Kamer bij motie om gevraagd heeft¹. De noodzaak daartoe is juist nu, vanwege de gevolgen van de Corona-crisis, zichtbaar en voelbaar geworden. Bovendien dwingen de omstandigheden tot snel handelen: de luchtvaartsector heeft niet alleen duidelijkheid over het perspectief op lange termijn nodig, maar zeker en vooral ook behoefte aan regie op korte termijn.

2. Regionale exploitatie is alleen realistisch met een gelijk speelveld en een bijdrage van het Rijk aan de kosten van infrastructuur en veiligheid

De Luchtvaartnota hinkt op twee gedachten waar het gaat om de exploitatie van luchthavens. Enerzijds stelt zij, dat het Rijk geen rol zou hebben in het financieel ondersteunen van regionale luchthavens (pagina 77). Maar anderzijds erkent de nota ook dat Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport afhankelijk zijn van financiële steun, in de vorm van investeringen van regionale (voornamelijk Provinciale) aandeelhouders. Daarbij lijkt het besef te ontbreken, dat het juist deze luchthavens zijn die nog ruimte voor groei hebben en dat er ook sprake is van een bredere maatschappelijke functie op nationaal niveau.

Een toekomstvastе verkenning leidt onmiskenbaar tot de conclusie dat voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland de schaarse capaciteit van alle Nederlandse luchthavens hard nodig is. Daar biedt de capaciteit van Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport de ruimte toe. De capaciteit van deze luchthavens kan echter alleen benut worden als deze luchthavens (en hun aandeelhouders) perspectief en ook vergunde ruimte geboden wordt. Waar bestaande aandeelhouders, noodgedwongen, een terugtrekkende houding aannemen en waar de nota erkent dat de levensvatbaarheid van beide luchthavens een aandachtspunt is, zou van het Rijk dus ook gevraagd mogen worden dat zij – in het belang van behoud van de beschikbare extra capaciteit – meer aandacht schenkt aan de financiering en mogelijkheden van de twee luchthavens die niet tot de Schiphol Group behoren.

De Luchtvaartnota stelt duidelijk dat veiligheid in de luchtvaart een taak van het Rijk is. Waar het om financiering gaat, wijst de nota echter vooral op de lokale financiële steun aan slechts twee regionale luchthavens: Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Dat gaat voorbij aan de indirecte steun die andere luchthavens van het Rijk ontvangen: Amsterdam Schiphol Airport door steun aan KLM, en Eindhoven Airport, waar het ministerie van Defensie verreweg het merendeel van de kosten draagt. Door die havens wel (indirect) te steunen en voor Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport juist geen verantwoordelijkheid te nemen, creëert het Rijk een ongelijk speelveld.

De verwachte luchtvaarttaks zal voor nog meer scheefgroei zorgen: door alleen point-to-point verkeer te belasten en transferpassagiers buiten schot te laten, wordt de netwerkfunctie van KLM en Amsterdam Airport Schiphol fiscaal ontzien. De luchtvaarttaks zal niet bijdragen aan herstel van de sector en in de huidige vorm ook vrijwel geen milieu-impact hebben. Als het invoeren van de luchtvaarttaks per 1 januari 2021 wel doorgang moet vinden, pleiten wij er voor om ook transferpassagiers te belasten en de inkomsten uit deze belastingmaatregel in te zetten voor duurzame en innovatieve investeringen, maar vooral om de kosten van beheer, instandhouding en veiligheid op regionale luchthavens te garanderen.

¹ Motie CDA en D66, Kst. II, 35 300 XII, nr. 28 – aangenomen met 141 stemmen.

De regionale economische inbedding van een regionale luchthaven gaat hand in hand met een regionale of lokale verantwoordelijkheid voor de exploitatie. Maar dat betekent niet dat er geen rol of verantwoordelijkheid is voor de centrale overheid: juist veiligheid is een publieke (nationale) verantwoordelijkheid waar nationale financiering voor beschikbaar zou moeten zijn. Hetzelfde geldt voor de kosten van beheer en instandhouding van (veilige) infrastructuur. Net als bij het wegennet of het spoor (waar de Minister van Infrastructuur & Waterstaat verantwoordelijk is voor de gehele nationale infrastructuur) zien wij ook bij beheer en instandhouding van de infrastructuur en veiligheid van regionale luchthavens juist een rol voor de Rijksoverheid.

Wij pleiten er daarom voor dat bij de financiering van luchthavens onderscheid wordt gemaakt tussen regionale en centrale verantwoordelijkheden. De Minister schrijft in haar nota, dat veiligheid van de luchtvaart haar verantwoordelijkheid is. Een consequente uitvoering daarvan vraagt van de Minister dat deze verantwoordelijkheid ook in praktische en financiële zin genomen wordt.

- **Veiligheid is een zaak van nationaal belang:** de Nota erkent dat ook. De centrale overheid verzorgt de grenscontrole van goederen en personen door respectievelijk Douane en Koninklijke Marechaussee, net als dat zij voor luchtverkeersleiding zorg draagt. De kosten van veiligheid (bijvoorbeeld brandweer en security) drukken daarentegen op de exploitatie van de luchthaven. Toch zijn ook dit onmisbare elementen voor het borgen van veiligheid in de luchtvaart. Gelet op de zware, groeiende druk van deze kosten op de exploitatie van regionale luchthavens, zou het Rijk de regionale luchthavens daarom hiervan moeten ontlasten. Dat kan door deze kosten – die in het algemeen belang gemaakt worden – over te nemen, of daarin een bijdrage te doen. Daarmee ontstaat een gezonde financiële basis voor regionale economische inbedding en duurzame exploitatie.
- Voor **duurzaamheid** geldt eenzelfde redenering. De investeringen die nodig zijn om te kunnen voldoen aan de uitgangspunten van uitstoot in 2030 zijn dermate omvangrijk, dat deze niet zonder steun van de Rijksoverheid opgebracht kunnen worden door Groningen Airport Eelde. Doorbelasting daarvan aan luchtvaartmaatschappijen is geen optie: dat zou de concurrentiepositie van Groningen Airport Eelde ten opzichte van andere luchthavens – waaronder die van de Schiphol Group – verder uithollen. Het Rijk zou daarom ook in deze kosten moeten bijdragen, bijvoorbeeld door het creëren van een duurzaamheidsfonds. Bovendien zou zij de spelregels voor alle binnenlandse luchthavens gelijk moeten trekken, zodat er geen onderlinge concurrentie op dit punt kan ontstaan. Daar is Nederland immers simpelweg te klein voor.
- Ten slotte geldt ook voor de regie op en financiering van aanpassingen die luchthavens moeten doen aan installaties en processen als gevolg van het Corona-virus, dat deze vallen onder nationale veiligheid. Deze kosten zouden – ten minste in substantiële mate – door het Rijk gedragen moeten worden.

De Rijksoverheid heeft bovendien meer taken dan de Nota suggereert als het gaat om een gelijk speelveld voor de nationale luchthavens. Het vervullen van die taak is een voorwaarde voor een effectief en efficiënt gebruik van alle beschikbare infrastructuur, en om de daarvoor benodigde capaciteit van Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport veilig te stellen. De oplossing is even logisch als eenvoudig: ofwel alle luchthavens worden onderdeel van de Schiphol Group, ofwel alle regionale luchthavens (inclusief Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport) worden in regionale handen gebracht. Daarnaast is, als het Rijk inderdaad tot één integraal systeem van luchthavens wil komen, centrale financiering van de kosten voor infrastructuur en veiligheid een basisvoorwaarde.

Naast financiering heeft het Rijk ook een rol in het scheppen van de juiste randvoorwaarden voor de maatschappelijke en commerciële functie van regionale luchthavens. Daar waar infrastructuur en veiligheid nationale verantwoordelijkheden zijn, is exploitatie van de luchthaven een regionale verantwoordelijkheid onder de juiste vergunde ruimte. Groningen Airport Eelde ziet kansen voor zowel het passagiersverkeer, general aviation als het verstevigen van haar maatschappelijke functie. Bij dat laatste dient vooral aan het faciliteren van Defensie gedacht te worden en het verder verbreden van haar rol als nationale opleidingsluchthaven. Door die rol te pakken, worden andere luchthavens binnen het systeem daarvan ontlast en wordt het geheel groter dan de som der delen.

Groningen Airport Eelde is nu al onmisbaar als nationale opleidingsluchthaven en heeft in lijn met de marktvraag de ambitie daar lesverkeer met jet-toestellen en groot lesverkeer aan toevoegen. Haar maatschappelijke functie kan verder worden versterkt door ook gebruik door Defensie-verkeer toe te staan, in aansluiting op het ontstaan van een oefengebied in het noordelijk deel van het luchtruim. Daarmee wordt de logistieke operatie van Defensie duurzamer en meer kostenefficiënt. Wij pleiten er dan ook voor dat het Rijk haar rol pakt als bevoegd gezag voor nationale luchthavens, en dat de Minister in het Luchthavenbesluit voor Groningen Airport Eelde ruimere openingstijden, mogelijkheden en vergunde ruimte vaststelt als onderdeel van een complementair systeem van nationale luchthavens en een gelijk speelveld, om zo een gezonde exploitatie door de regio te faciliteren.

Groningen Airport Eelde roept hiermee op tot een definitieve Luchtvaartnota met daarin:

- 1. Een centrale regierol voor de Schiphol Group voor één systeem van luchthavens,**
- 2. Een complementaire strategie tussen nationale luchthavens onderling en een gelijk speelveld tussen regionale luchthavens,**
- 3. Een bijdrage van het Rijk voor de kosten van beheer en instandhouding van de infrastructuur en voor veiligheid en duurzaamheid, bijvoorbeeld vanuit de inkomsten uit de luchtvaarttaks,**
- 4. De bevoegdheid van het Rijk te gebruiken om in een nieuw luchthavenbesluit de gebruiksmogelijkheden van Groningen Airport Eelde vast te stellen in lijn met haar complementaire functie, de marktvraag en haar maatschappelijke functie en de openingstijden en gebruiksmogelijkheden te verruimen voor een gezonde exploitatie.**

Statements supporting partners



TT Circuit Assen

"Een uitstekende infrastructuur is van cruciaal belang voor TT Circuit Assen. Met evenementen als de TT, het WK Superbike, de DTM en de British Superbikes is een goede bereikbaarheid voor honderdduizenden fans, coureurs, teams, media, vips en medewerkers onontbeerlijk. Groningen Airport Eelde is als onderdeel van het mobiliteitsplan een must voor het TT Circuit Assen. TT Circuit Assen heeft mede hierdoor een unieke positie in de mondiale topsport."



KLM Flight Academy

"De op Groningen Airport Eelde gevestigde KLM Flight Academy, waar de verkeersvliegers van de KLM worden opgeleid, is belangrijk voor de lange termijn continuïteit van KLM. Met 50.000 lesbewegingen per jaar is het vinden van een locatie voor dit lesverkeer niet eenvoudig, gegeven de schaarste aan luchthavencapaciteit. Op Groningen Airport Eelde is daarvoor de ruimte, en de schaarse capaciteit van Groningen Airport Eelde moet mede om deze reden behouden blijven. KLM hecht daarom groot belang aan de continuïteit van de luchthaven als lesluchthaven. Omdat de continuïteit van Groningen Airport Eelde in het geding is vanwege het (dreigende) wegvallen van de inkomsten van het handelsverkeer, is een bijdrage aan de kosten van beheer en instandhouding van deze belangrijke infrastructuur nodig om de continuïteit van Groningen Airport Eelde te borgen, ook in het belang van de KLM."



Gasunie

"Gasunie onderschrijft, als ambassadeur van Groningen, dat een goede internationale ontsluiting positief kan bijdragen aan economische impulsen in de noordelijke regio."



Groningen Seaports

"Samen met Groningen Seaports maakt de luchthaven deel uit van de kerninfrastructuur van Noord-Nederland."



ANVR

"Regionale luchthavens zijn voor de Nederlandse reiswereld en de reiziger van groot belang. Groningen Airport Eelde kan, zeker met verruimde openingstijden, een grote rol spelen in het bedienen van de groeiende vraag van het publiek naar regionaal vertrek."



Wateralliantie

"Voor ons netwerk in de internationale watertechnologiesector en onze contacten met waterclusters, cross-sectorale clusters en bedrijven in binnen- en buitenland is een regionale internationale luchthaven simpelweg zeer relevant."



International Welcome Center North (IWCN)

"A regional airport is essential for future development and has a positive influence on the growth of the number of settled companies and highly skilled migrants. It is a necessity for a professional public transportation infrastructure in the Northern Netherlands."



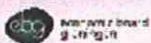
Groninger Museum

"Voor Groningen en het Groninger Museum is goede bereikbaarheid essentieel. Het museum heeft een internationale uitstraling en heeft baat bij bezoekers en toeristen uit het buitenland. Ook voor zakenpartners is de mogelijkheid om op Groningen Airport Eelde te vliegen van belang. De luchthaven is enorm waardevol voor de culturele en economische ontwikkeling van Groningen en Nederland."



Cirrus

"Groningen Airport Eelde voldoet in alle opzichten aan onze eisen voor vestiging. Wij kunnen hier groeien en bloeien".



Economic Board Groningen

"Groningen Airport Eelde is van groot belang voor de bedrijvigheid en werkgelegenheid in Noord-Nederland en draagt bij aan de missie van Economic Board Groningen: bijdragen aan de groei van duurzame werkgelegenheid, bedrijvigheid en Bruto Regionaal Product."



BBI Travel

"In een tijd waarin het publiek opgeroepen wordt de massa's te mijden, hoort het centraliseren van vliegverkeer via Schiphol niet meer thuis. De spreiding van vooral het vakantieverkeer lijkt eminent. Point-to-point vakantieverkeer hoeft niet voor extra druk op Schiphol te zorgen, wij zien als specialist voor Noordwest-Europa hierin een belangrijke rol voor Groningen Airport Eelde, bijvoorbeeld als 'Gateway to the North'... Wij bereiden een dergelijke operatie voor. Het wordt tijd dat we de realiteit onder ogen zien en de faciliteit van Groningen Airport Eelde nationaal en flexibel inzetten, binnen een conglomeraat waarvan Schiphol als grootste speler geldt."



Marketing Drenthe

"Groningen Airport Eelde is belangrijke infrastructuur voor onze regio en het (inkomend) toerisme. Wij staan klaar om meer gasten via Groningen Airport Eelde te ontvangen."



UMCG MMT

"Het Mobiel Medisch Team is met een helikopter (en auto) een zeer tevreden gebruiker van de luchthaven. De relatie met en de voorzieningen van de luchthaven passen uitstekend in de professionele werkomgeving van het Mobiel Medisch Team."



Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg

"Für das nordwestdeutsche Gebiet sind die Verkehrsverbindungen mit den Niederlanden von besonderer Bedeutung. Unsere IHK steht für eine grenzübergreifende Zusammenarbeit und unterstützt nicht nur das Projekt Wunderline für eine bessere Bahnverbindung zwischen Groningen und Bremen. Ein Ausbau des Flughafens Groningen-Eelde würde die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen unseren Regionen weiter entwickeln."



Exportclub Noord

"Al onze leden werken internationaal en vliegen het liefst vanaf Groningen Airport Eelde. Ook hun klanten ontvangen zij bij voorkeur op Groningen Airport Eelde."



Koninklijke Metaalunie District Noord

"De leden van Koninklijke Metaalunie in district Noord reizen zakelijk veelvuldig en ontvangen hun internationale klanten liefst op de eigen luchthaven, in de eigen regio."



GRQ Business Network

"Het GRQ Business Network verenigt zo'n 100 bedrijven die Groningen Airport Eelde van essentieel belang vinden voor het vestigingsklimaat in Noord-Nederland. De Noordelijke luchthaven behoort tot de basisinfrastructuur en daarom ondersteunen wij het position paper van Groningen Airport Eelde volmondig. Het is nodig alle Nederlandse luchthavens als één samenhangend geheel te beschouwen en van een gelijk speelveld te voorzien. Dat kan nu juist eenvoudig omdat de reisafstanden in Nederland, mondiaal beschouwd, uiterst gering zijn. In de ogen van een reiziger uit China of de USA is Groningen Airport Eelde eigenlijk Airport Amsterdam Noord."



VNO-NCW MKB Noord

"Groningen Airport Eelde is belangrijk voor het vestigingsklimaat van bedrijven in het gehele Noorden. Het maakt de mix van weg, water, spoor en lucht compleet en is daarom een niet te missen schakel voor de economische ontwikkeling en aantrekkingskracht van het Noorden. Een dergelijk compleet aanbod van infrastructuur zorgt direct en indirect voor groei van werkgelegenheid. Uiteraard steunt VNO- NCW MBK Noord Groningen Airport Eelde om zich verder te kunnen ontwikkelen."