

BUNDEL 2

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

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

74727031	gemeente Zaanstad
74731846	gemeente Dronten
74735372	KNVvL AOPA NACA
74736051	Netherlands Association of Commercial Aviation
74737884	MAA bewoners CRO
74737978	DoctorandusB
74739496	Provincie Zuid-Holland
74748972	Stichting OZV
74749005	Stichting Minder Hinder Boven Westfriesland
74752813	Stichting Natuurlijk Geuldal
74756279	Milieugroep Schinnen-Spaubeek
74756300	Provincie Groningen
74756318	Nederlandse Vereniging van Luchthavens
74761267	Stichting CDO
74767181	gemeente Oostzaan
74769802	Gemeente Groningen
74770174	BARIN
74771500	Stichting de Bovenlanden Aalsmeer
74772236	Gemeente Kaag en Braassem
74773138	Jachthaven De Oude Werf BV

2020/14356



gemeente Zaanstad
wethouder

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Dienst Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Stadhuisplein 100
1506 MZ Zaandam
Postbus 2000
1500 GA Zaandam

Telefoon 14 075
www.zaanstad.nl

DATUM

30-06-2020

ONS KENMERK

DOORKIESNUMMER

ONDERWERP

Zienswijze Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte

Hierbij ontvangt u de zienswijze van de gemeente Zaanstad op de Luc 2020-2050. De decentrale overheden in de Schipholregio werken samen in de Bestuurlijke Regie Schiphol. Vanuit onze rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden hebben wij een gezamenlijke zienswijze opgesteld. Deze treft u in de bijlage aan. Aanvullend op deze gezamenlijke zienswijze hebben wij als gemeente een paar specifieke punten die wij aanvullend onder uw aandacht willen brengen.

Zaanstad ligt in het invloedgebied van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Circa 40% van alle starts en landingen vanaf Schiphol gaan over Zaans grondgebied. Dit zijn circa 200.000 vliegbewegingen per jaar. In grote delen van de gemeente ondervinden onze inwoners dan ook hinder van Schiphol.

De gemeente Zaanstad is blij dat er een kader ligt voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland voor de periode 2020-2050. Tegelijkertijd is dit kader een stuk minder concreet dan wij hadden gehoopt.

Gezien uw brief van 5 juli 2019, waarin u het beperken van de hinder centraal stelt, hadden wij verwacht in de Luchtvaartnota duidelijke kaders te vinden voor de manier waarop hinderbeperking randvoorwaardelijk zou zijn voor de ontwikkeling van Schiphol. In deze brief stelde u dat Schiphol op middellange termijn mocht groeien tot 540.000 vluchten per jaar, mits de hinder aantoonbaar zou afnemen.

In de Luchtvaartnota wordt tot onze teleurstelling gesproken over een groei van 1 tot 1,5% per jaar zonder dat daar een maximum aan wordt verbonden en zonder dat concreet wordt uitgewerkt aan welke eisen de groei en de hinderbeperking zou moeten voldoen.

Wij zijn daarom van mening dat Schiphol voorlopig niet mag groeien. Zeker niet totdat er duidelijke, meetbare randvoorwaarden worden gesteld aan de groei. Hinder zien wij breder dan alleen geluidhinder. Ook gezondheid, luchtkwaliteit (met name ultra fijnstof) en veiligheid (gevoel van

onveiligheid) moeten daarbij een rol spelen. Verder zien wij het verminderen van de geluidhinder breder dan een afname van het aantal decibellen. Immers, de afgelopen jaren is het aantal decibellen als gevolg van vliegtuiglawaai afgenomen, maar door de toename van het aantal vluchten is de hinder aanzienlijk toegenomen. Daarom moeten ook de frequentie, de piekgeluiden, het (ontbreken van) rustmomenten en voorspelbaarheid een plaats krijgen in het bepalen van de geluidhinder. Het nieuwe meet- en rekenstelsel kan daar bij helpen. Wij pleiten er dan ook voor om vaart te maken met de uitwerking daarvan. Daarnaast zien wij in de Luchtvaartnota graag uw visie op de WHO-geluidnormen in relatie tot luchtvaargeluid.

Verder pleiten wij voor het afbouwen van het aantal nachtvluchten. Nu de hinderbeperkende maatregelen die door Schiphol zijn opgesteld, zich voor een groot deel richten op het intensiveren van het gebruik van de primaire banen, zullen daar de rustmomenten nog schaarser worden. De bewoners die al zwaar gehinderd zijn, zullen nog meer hinder ervaren. Rust in de nacht wordt daarom nog belangrijker dan het al was. Dat u het verminderen van het aantal nachtvluchten koppelt aan economische gevolgen stelt ons niet gerust. Niet alleen de economische gevolgen moeten worden onderzocht, ook het effect op de hinder zowel overdag als 's nachts. Dit zou moeten leiden tot een duidelijk tijdspad waarin per jaar de afname van het aantal nachtvluchten wordt aangegeven.

In de Luchtvaartnota wordt uitgebreid aandacht besteed aan veiligheid, waarbij veiligheid breed wordt opgevat. Bij besluiten die leiden tot significante veranderingen in de luchtvaart wordt eerst een integrale onafhankelijke veiligheidsanalyse uitgevoerd. Dat waarderen wij. Wel bevreemdtd het ons dat het complexe banenstelsel van Schiphol –door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) benoemd als een veiligheidsrisico van Schiphol- nauwelijks aan de orde komt. Ook verder is er niet veel aandacht voor de aanbevelingen uit het OVV-rapport.

Ten aanzien van de CO₂-uitstoot merken wij op dat de klimaatdoelen in de Luchtvaartnota niet erg ambitieus zijn en zelfs lager uitkomen dan de landelijke klimaatdoelen. Luchtvaart speelt een belangrijke rol in de wereldwijde CO₂-uitstoot. Wij verwachten van het Rijk dat daar steviger op in wordt gezet.

Zaanstad wordt omringd door Natura-2000 gebieden. Een afname van de stikstofdepositie is van groot belang voor de staat van deze natuurgebieden en voor het op gang houden van onze woningbouwproductie. Groei van de luchtvaart mag dan ook niet leiden tot het verminderen van de stikstofruimte voor woningbouw.

Wij zien het vervangen van vluchten over korte afstanden door de trein als een goed middel om de druk op de capaciteit van Schiphol te verminderen. Wij dringen er dan ook op aan om haast te maken met investeringen in goede treinverbindingen met bestemmingen binnen Europa.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Zaanstad,

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
|
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

BEL/BS

Telefoonnummer

1 | 7

Verzenddatum

23 JUNI 2020

Kenmerk

1439168/1439176

Uw kenmerk

Betreft: zienswijze BRS op de luchtvaartnota

Excellentie,

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

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

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

Nut en noodzaak, de consequenties voor de omgeving, de keuzes die daarbij worden gemaakt tussen diverse publieke belangen en de gevolgen daarvan voor het ruimtegebruik, de gezondheid en het klimaat zijn niet in beeld gebracht. Ook inzicht in sturingsinstrumenten ontbreekt. Zelfs de grenswaarden waarop het kabinet wil gaan sturen zijn niet helder. Dit gebrek aan concrete uitwerking, samenhang en integraliteit vormt dan ook de kern van onze zorg. Het eerst zien en

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

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

Integrale mobiliteitsbenadering

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

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

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

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

Integrale visie op veiligheid

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

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

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

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

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

Hinder

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

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

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

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

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

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

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

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

Ruimtelijke ordening

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

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

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

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

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

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

Verduurzaming

De nota beschrijft drie sporen om verduurzaming van de luchtvaart te bereiken: duurzamer vliegen, compenseren CO₂-uitstoot in andere sectoren en alternatieven via substitutie. Het is niet duidelijk wat de bijdrage van de afzonderlijke maatregelen zal zijn. Daarnaast mist een volledige onderbouwing voor elk van deze maatregelen, waarbij het bepalen 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.

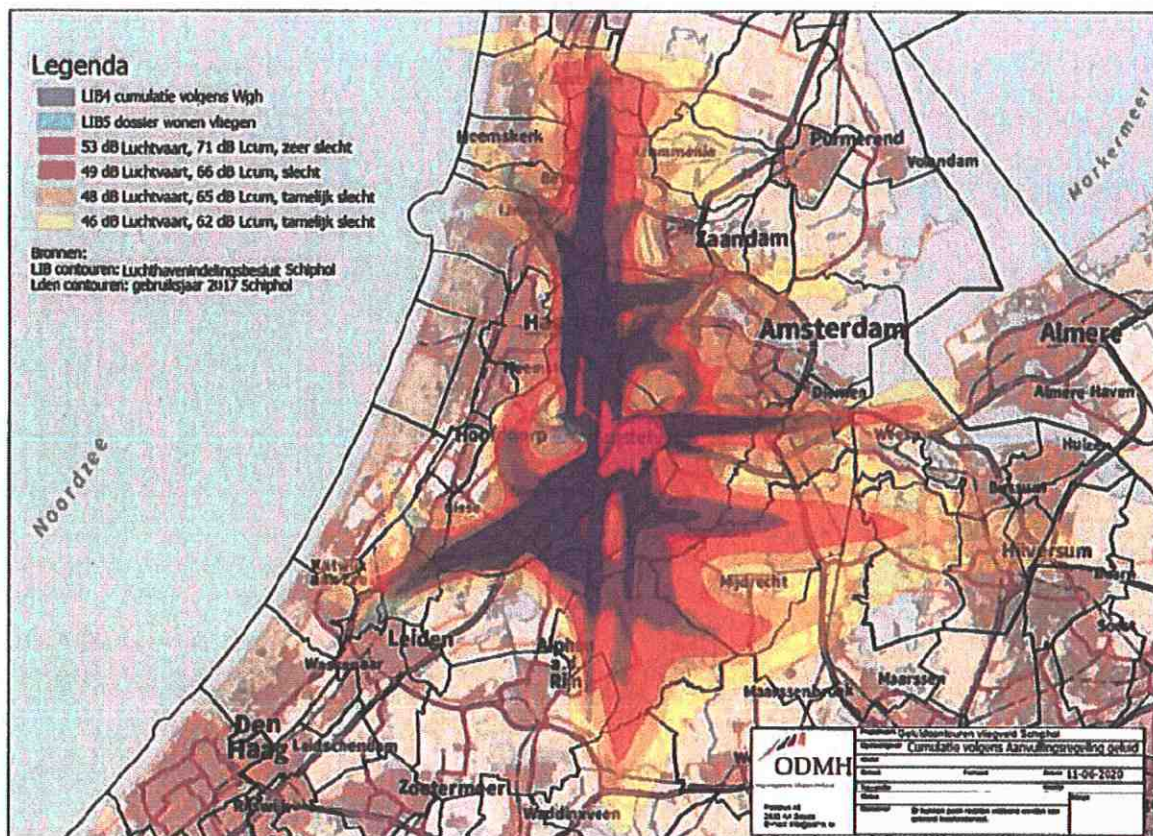
Hoorachtend  alle leden van de RDC

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

1 bijlage

Bijlage 1

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





Aantekenen
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Participatie
t.a.v. de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500EX DEN HAAG

Onderwerp: zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte

Het college van B&W en de gemeenteraad van de gemeente Dronten dienen hierbij een zienswijze in naar aanleiding van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 (hierna: OL) die u ter inzage heeft gelegd. We kunnen ons in grote lijnen vinden in de door u geschetste vergezichten in de OL aangaande luchtvaart in algemene zin en de rol van Lelystad Airport in het Nederlandse luchtvaartbestek. Dat gezegd hebbende, willen we uw aandacht richten op een aantal voor ons belangrijke punten.

De gemeente Dronten is niet tegen de komst van Lelystad Airport. Wel zijn we na openstelling één van de gemeenten die het zwaarst getroffen worden door vliegtuigoverlast. Dat is de aanleiding om de onderhavige zienswijze bij u in te dienen. Het doel is om onze inwoners en ondernemers in de kernen Dronten, Biddinghuizen en Swifterbant niet te confronteren met onevenredige (en onnodige) gevolgen van de opening van Lelystad Airport.

Ter voorkoming van misverstanden merken wij op dat we met de indiening van deze zienswijze niet tot inzet hebben om ons ten principale te verzetten tegen de ontwikkeling van Lelystad Airport. Wij erkennen dat de ontwikkeling van de luchthaven positieve economische gevolgen heeft of kan hebben voor bepaalde bedrijfstakken in de regio en in Dronten. Tegelijkertijd is er bij ons het besef dat, afhankelijk van de inrichting en de omvang van de ontwikkeling, er ook ernstige negatieve gevolgen kunnen optreden voor de inwoners van onze gemeente en de gevestigde instellingen en ondernemers.

Bijlage(n): --

In deze notitie geven we een aantal aandachtspunten. De belangrijkste vijf boodschappen zijn:

1. *Ons standpunt ten aanzien van Lelystad Airport: wacht tot herindeling luchtruim (2023);*
2. *De opening van Lelystad Airport moet gepaard gaan met extra investeringen van het Rijk;*
3. *Neem hinderbeleving en het WHO advies mee als factoren in uw integraal meet- en monitoringsprogramma;*
4. *Lelystad Airport: wél overloopluchthaven Schiphol, géén luchtvracht, géén nachtvluchten en geen autonome groei;*
5. *De duurzaamheidsdoelstellingen in de OL geven een vertekenend beeld.*

In deze zienswijze lichten we de bovenstaande boodschappen nader toe.

1. Ons standpunt ten aanzien van Lelystad Airport: wacht tot herindeling luchtruim (2023)

U schrijft in de OL dat de effecten van de coronacrisis niet worden meegenomen, maar omdat u daarvoor gekozen heeft, roepen sommige passages bij voorbaat al vragen op. U schrijft in de OL dat het kabinet voornemens is om Lelystad Airport eind 2021 te openen. Dat is tegenstrijdig met uw claim dat Lelystad Airport dient als overloopluchthaven van Schiphol dient, wetende dat Schiphol de komende jaren voldoende capaciteit heeft als gevolg van vraaguitval door COVID-19 en de daarop volgende coronacrisis. De verwachting van Schiphol zelf is dat het niet tot 2023 aan het maximale aantal vluchten (500.000) komt. Als er weer groei van het aantal vluchten en passagiers plaatsvindt, zal dat stapsgewijze en gedoseerde groei zijn, aldus (CEO van Royal Schiphol Group)¹.

Ook luidt de luchtvaartsector zelf de noodklok. Brancheorganisatie IATA, de International Air Transport Association, zei in maart 2020 al dat de helft van de luchtvaartmaatschappijen failliet zal gaan als ze geen overheidssteun krijgen. Het is dus ook nog mogelijk, dat wanneer er wel vraag is naar vluchten, er geen en/of te weinig aanbod is van vluchten.

Samenvattend: u spreekt uit dat Lelystad Airport in 2021 zal openen, wetende dat er tot 2023 geen vraag is naar Lelystad Airport. Dat is onlogisch en roept vragen op.

Ons standpunt ten aanzien van de opening van Lelystad Airport is onveranderd ten opzichte van onze eerder ingediende zienswijze op het ontwerp-luchthavenbesluit voor Lelystad Airport². Ons standpunt is dat met de opening van het doorontwikkelde Lelystad Airport gewacht moet worden tot het Nederlandse luchtruim heringedeeld is (dus naar verwachting tot 2023, of later als het luchtruim dan nog niet heringedeeld is). Voor ons zijn bij die herindeling de volgende punten van belang:

- Zorg voor het hoger laten aanvliegen of het sneller laten stijgen op Schiphol en Lelystad Airport, zodat de vlieghoogte boven Flevoland omhoog kan gaan;

¹ <https://nos.nl/artikel/2330857-schiphol-topman-op-z-n-vroegst-in-2023-terug-op-het-oude-niveau.html>

² [Zienswijze](#), dd. 14 februari 2019

- Onderzoek of het Schiphol wachtgebied verplaatst kan worden naar het noordwesten, boven het IJsselmeer;
- Onderzoek of de Schiphol aanvliegeroute van en naar Schiphol zoveel als mogelijk verplaatst kan worden naar het noordwesten boven het IJsselmeer;
- Onderzoek in hoeverre de aanleg van een nieuwe aanvliegeroute naar Schiphol de huidige route over Flevoland kan ontlasten en welke hinderbeperking dat op kan leveren.

U schrijft in de plan-MER van de OL (p. 93) dat er *"in de Luchtruimherziening die wordt voorbereid zal worden aangegeven worden hoe omgegaan zal worden met mogelijkheden voor sneller stijgen en dalen"*. Dat is wat ons betreft te laat en moet worden onderzocht voor de opening van Lelystad Airport.

Daarnaast vinden we het van belang dat alle moderne technieken maximaal ingezet worden (precisienavigatie, stillere en duurzamere vliegtuigen etc.). Juist omdat de ontwikkeling van Lelystad Airport consequenties kan hebben ten aanzien van de ruimtelijke keuzes die de gemeente in de toekomst mogelijk moet maken (bv bij woningbouw). We merken hierbij op dat, gezien de ligging van Lelystad Airport, de inwoners, instellingen en bedrijven in de gemeente Dronten het aller zwaarst getroffen zullen worden. Dat maakt het, vanuit de beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder begrepen het zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel en het beginsel van evenwichtige afweging van belangen, des te noodzakelijker om nog een relatief overzienbare tijd te wachten totdat er een heringedeeld luchtruim is en de meest ernstige gevolgen daardoor kunnen worden voorkomen.

2. De opening van Lelystad Airport moet gepaard gaan met extra investeringen van het Rijk

U schrijft in de OL (p. 39):

"Reizigers, zo blijkt uit onderzoek (KiM, 2018a), vertrekken graag vanaf een luchthaven die dichtbij ligt. Regionale luchthavens zijn, met uitzondering van Lelystad Airport die als overloopluchthaven fungeert, daarmee belangrijk voor de bereikbaarheid van regio's. (...). De Rijksoverheid vindt dat regionale luchthavens (waarvoor lenW bevoegd gezag is) zich moeten ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. Dat is in lijn met de aanbevelingen uit de Proefcasus Eindhoven (2019). De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens liggen immers in de omliggende regio. Lelystad Airport vervult daarbij ook de rol van overloopluchthaven van Schiphol, zodat daar ruimte vrijkomt voor vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken."

In de bovenstaande passage willen we u graag wijzen op twee zaken. Ten eerste willen we er op wijzen dat Lelystad Airport ook belangrijk is voor de bereikbaarheid van Flevoland. De bovenstaande passage doet vermoeden dat dit niet zo is, omdat Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol geldt, maar dat is onjuist. We willen u vragen dit punt in de OL te wijzigen.

Ten tweede willen we erop wijzen dat er oog moet zijn voor de inpassing van Lelystad Airport in de regionale economie, omdat er aantoonbare regionaal-economische spin-off effecten te behalen zijn. Daarom moeten wat de gemeente Dronten betreft de Rijksinvesteringen in Lelystad Airport ook gepaard moeten gaan met extra (rijks)investeringen in de (regionale) bereikbaarheid van de luchthaven en het voorzieningenniveau in de regio. Dat wordt pregnanter door het besluit om in Flevoland

100.000 woningen te bouwen, waarvan ook een voor substantieel aantal woningen in Dronten gebouwd gaan worden. We zijn benieuwd naar uw beschouwing op dit vlak.

3. Neem hinderbeleving en het WHO advies mee als factoren in uw integraal meet- en monitoringsprogramma

U schrijft in de OL:

"Zodra Lelystad Airport opent als overloopluchthaven voor Schiphol, start ook een integraal meet- en monitoringprogramma over het gebruik en de effecten van de luchthaven. De uitkomsten maakt de overheid voor iedereen toegankelijk. Daarnaast gebruikt de Rijksoverheid de uitkomsten om de aannames over de luchthaven, routes en vlieghoogtes uit de milieueffectrapportage (MER) van Lelystad Airport te vergelijken met de praktijk. Hiermee kan de Rijksoverheid beoordelen of bijsturen wenselijk is".

De gemeente Dronten is van mening dat integrale meet- en monitoringsprogramma's niet voldoende passend zijn om de hinder als gevolg van vliegtuigoverlast te meten en/of berekenen. Er moet wat de gemeente Dronten betreft meer recht gedaan worden aan de beleving van hinder, die tussen individuen onderling erg verschillend is. Vanzelfsprekend achten we het van belang dat er bij een meet- en monitoringsprogramma ook goed inzichtelijk wordt gemaakt welke mate van overlast voor de Rijksoverheid acceptabel is, op basis waarvan beoordeeld wordt of bijsturen wenselijk is, of niet. Daarnaast merken we op dat hinder betrekkelijk eenzijdig geformuleerd is en gericht is op geluidshinder, terwijl de effecten van (ultra)fijnstof (en andere schadelijke stoffen) op de gezondheid ook als substantiële hinder mogen worden beschouwd.

Daarnaast vragen we u rekening te houden met de adviezen van TO70 over de World Health Organisation (WHO) richtlijnen voor omgevingsgeluid van Lelystad Airport³ (*WHO Environmental Noise Guidelines*). De WHO doet de volgende aanbevelingen ten aanzien van luchtvaart:

1. Beperk de jaargemiddelde geluidbelasting tot 45 dB(A) Lden om nadelige gevolgen voor de gezondheid (ernstige hinder) te voorkomen;
2. Beperk de jaargemiddelde geluidbelasting in de nacht tot 40 dB(A) Lnight om verstoring van slaap te voorkomen;
3. Neem "passende maatregelen" om het geluid van het vliegverkeer te verlagen tot onder deze waarden, onder andere door wijzigingen in de luchtvaart infrastructuur (zoals het toewijzen van preferente start en landingsbanen en/of het wijzigen van vliegpaden)

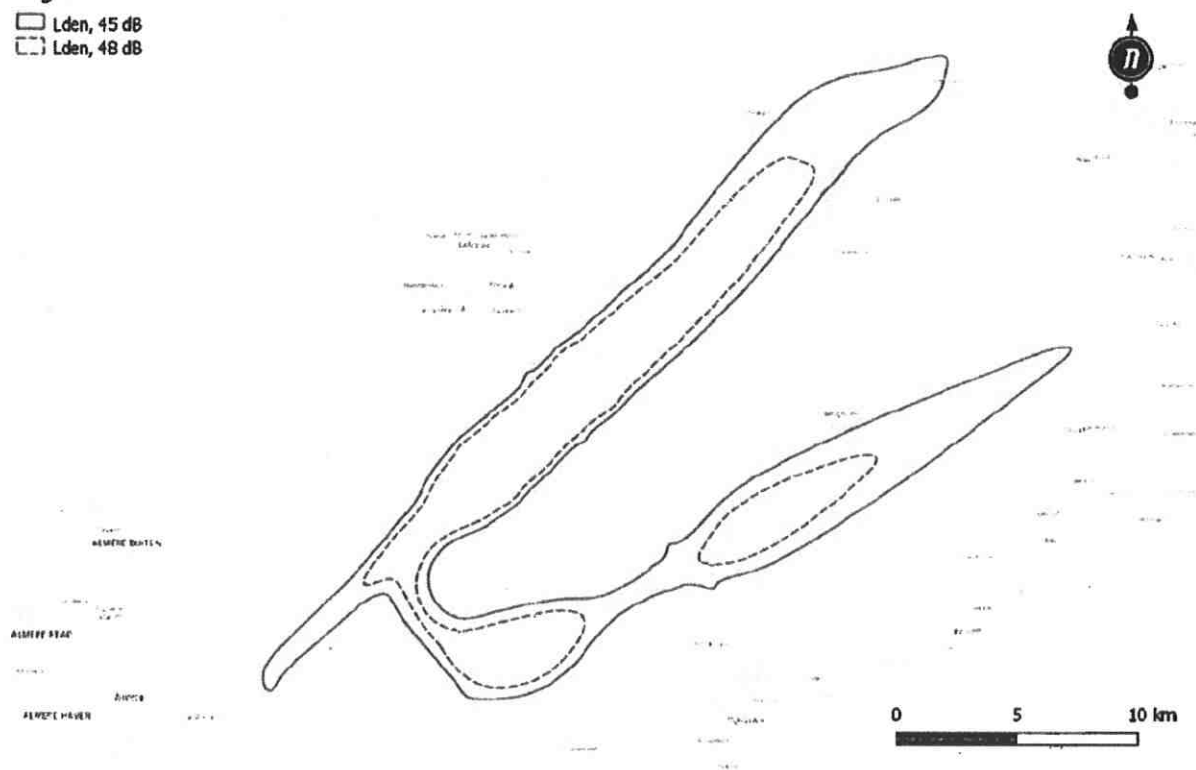
We vragen u deze richtlijnen van de WHO te volgen om gezondheidsschade aan burgers van Dronten te voorkomen. Figuur 1 toont het gebied waarbinnen momenteel een afweging moet plaatsvinden over ruimtelijke ordening (48 dB(A) Lden) en de WHO advieswaarde (45 dB(A) Lden). Als u in de Luchtvaartnota de keuze maakt om dat richtlijnen van de WHO niet te volgen, zorgt dat volgens Dronten voor onnodige gezondheidsschade aan onze inwoners. Bij de gemeente Dronten moeten we ook beleidskeuzes (zoals over woningbouw) kunnen baseren op de geldende regels voor Lelystad Airport. Graag ontvangen we uw beschouwing op dit aspect

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/05/bijlage-3-to70-rapport-18-171-33-advies-who-richtlijnen-finale-versie-september-2019>

Figuur 1: Geluidscontouren Lelystad Airport overdag (vergelijking Lden, 45dB en 48dB). (Bron: TO70).

Legenda

- Lden, 45 dB
- Lden, 48 dB



4. Lelystad Airport: wél overloopluchthaven Schiphol, geen autonome groei, géén luchtvracht, géén nachtvluchten

In de OL schrijft u dat Lelystad Airport de rol van overloopluchthaven van Schiphol vervult (tot een max. van 45.000 vluchten). Daar zijn we het mee eens. Voor de gemeente Dronten betekent dat ook dat er geen verdere autonome groei plaatsvindt van Lelystad Airport, maar de groei van de luchthaven voortkomt vanuit het vraagsurplus van Schiphol, omdat er onvoldoende aanbod is van uit te geven *slots* (max. 500.000). In uw Kamerbrief van 9 december 2019 heeft u de Tweede Kamer geïnformeerd over het marktonderzoek Lelystad Airport als overloopluchthaven van Amsterdam Airport Schiphol. In deze brief geeft u aan dat, gezien de voorwaarde van de EU waardoor de markt gereguleerd mag worden, vrije markttoegang niet geheel mag worden uitgesloten (Verkeersverdelingsregel). Op basis van een analyse moet rekening worden gehouden met een autonome groei van circa 10 tot 20%. Deze benadering wijkt af van het beeld dat wij steeds hebben gehad als het gaat om de overloopfunctie van Lelystad Airport en ook het beeld wat u schetst in de OL. We zijn benieuwd naar uw beschouwing op dit vlak. In de OL lezen we dat luchtvracht wordt afgehandeld via Schiphol Airport en Maastricht Aachen Airport. Ook lezen we dat luchtvracht wordt afgehandeld door zogeheten *full freighters*, maar ook in het vrachtruim van passagierstoestellen (*belly freight*). We gaan er

vanuit dat luchtvracht ook in de verre toekomst enkel vanaf Schiphol en Maastricht afgehandeld wordt. Wellicht is het een expliciete vermelding waard om in de Luchtvaartnota te onderschrijven dat Lelystad Airport (en ook andere regionale luchthavens m.u.v. Maastricht) niet voor luchtvracht gebruikt gaan worden (in overeenstemming met het Luchthavenbesluit Lelystad Airport).

We lezen in de OL dat u vanwege slaapverstoring als gevolg van vliegtuiglawaai het aantal nachtvluchten wil verminderen (van/naar Schiphol Airport, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport). We lezen echter niets over nachtvluchten vanaf Lelystad Airport. Wat de gemeente Dronten betreft mag de notie worden toegevoegd dat Lelystad Airport geen nachtvluchten afhandelt; de luchthaven is van 23:00 tot 06:00 uur gesloten (Luchthavenbesluit Lelystad Airport, artikel 5.2.2.).

5. De duurzaamheidsdoelstellingen in de OL geven een vertekenend beeld

U stelt een aantal publieke belangen centraal, waaronder Nederland duurzaam. Luchtvaart is niet duurzaam en de verwachting is ook niet dat er op middellange (of zelfs lange termijn) duurzaam wordt gevlogen. De OL rijmt niet met vigerend klimaatbeleid (niet van Dronten, niet met het Klimaatakkoord, niet met het Parijsakkoord en ook niet met de Strategic Development Goals). Concreet wordt er in de OL bijvoorbeeld gestreefd naar een halvering van de CO₂ emissies van de luchtvaart in Nederland in 2050 ten opzichte van 2005. In internationale klimaatpolitiek is een vergelijking met 1990 de standaard. Toen begonnen de internationale klimaatonderhandelingen nadat de wetenschap op de gevaren van klimaatverandering had gewezen. Door 2005 als ijkjaar te nemen, en het doel om emissies slechts te halveren, zullen de emissies in 2050 nog steeds boven die van 1990 liggen. Daarnaast leert de geschiedenis ons dat (nationale en internationale) klimaatdoelstellingen zelden gehaald worden. U geeft duurzaamheid dus wel aandacht, maar de bijdrage van de luchtvaart aan het behalen van (inter)nationale klimaatdoelstellingen is (te) laag.

Tot slot

Wij verzoeken u om de passages in de OL over de opening van Lelystad Airport (2021) aan te passen en de uitkomst van de herindeling van het luchtruim af te wachten, om zo onomkeerbare en onevenredige schade aan de gemeente Dronten (en ook de regio) te voorkomen. Wij merken hierbij wederom op dat er nog geen onderbouwde argumentatie bekend is waaruit kan blijken dat er in 2021 voldoende vraag is om Lelystad Airport te openen. Daarom kan de relatief korte tijdspanne tot 2023 wat de gemeente Dronten betreft worden afgewacht. Voorts ontvangen we graag uw antwoorden op de door ons gestelde vragen en/of tekstuele suggesties.

We zijn eens met uw notie dat de betrokkenheid van regionale overheden bij de ontwikkeling van luchthavens onmisbaar is. We blijven hierover graag met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek. We ontvangen – als een van de in de toekomst meest belaste gemeenten rondom Lelystad Airport – graag een persoonlijke reactie op deze zienswijze.

Datum : 16 juni 2020
Bladnr. : 7
Kenmerk : U20.004833/ GO/ HT

Hoogachtend,

Dé gemeenteraad van Dronten.

Griffier/

Voorzitter

/Het college van burgemeester en wethouders van Dronten,

Secretaris

Burgemeester



LUCHTVAARTNOTA 2020 - 2050 - GENERAL AVIATION

Reactie General Aviation sector

Inleiding

Per 15 mei 2020 is de ontwerp luchtvaartnota 2020 - 2050 door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de 2de kamer aangeboden. Per 29 mei is een internetconsultatie over dit ontwerp gestart waarbij tot 9 juli commentaar kan worden geleverd. Tevens worden andere partijen (commissie planMER, OFL, ILT, LVNL, alsmede enkele wetenschapsbureau's) om advies en toetsing op een aantal specifieke punten gevraagd. Al deze commentaren en adviezen zullen door het ministerie worden verwerkt waarna het de bedoeling is eind 2020 de definitieve versie aan de 2de kamer aan te bieden.

KNVvL is in de zgn. klankbordgroep in de periode eind 2018 - begin 2020 betrokken geweest in de totstandkoming van dit ontwerp en heeft ook - samen met AOPA en NACA - haar toekomstvisie ingediend. General Aviation / algemene luchtvaart krijgt nog veel te vaak een zeer summiere rol toebedeeld in beleidsstukken over luchtvaart. Schiphol, de grote commerciële luchtvaart en KLM voeren de boventoon. In mindere mate de militaire luchtvaart. Dit is nog voortbouwend op eerdere nota's (de laatste is van 2009) en de luchtruimvisie van 2012. Derhalve wordt ook Lelystad nog genoemd in de rol zoals die in oudere nota's staat. Nieuw is wel de opzet van het ontwerp en de gelijkwaardige positie van leefbaarheid (waaronder stikstof en geluid) en duurzaamheid (klimaat, CO₂) naast veiligheid en verbondenheid (economie, Schiphol). Opgemerkt wordt wel dat de uiteindelijke afweging van deze vier publieke belangen ten opzichte van elkaar nog moet plaatsvinden. Daarbij kunnen er conflicterende belangen ontstaan waar bij de afweging hiervan een prioritering zal worden gehanteerd. Welke van deze vier de belangrijkste wordt zal een politiek besluit zijn.

De tekst die naar onze mening specifiek over GA gaat of daar impact op of gevolgen voor heeft is *cursief en blauw* gekopieerd. Dit om te verduidelijken waar specifiek op gereageerd wordt. Er is voor gekozen om separaat op de tekst van de nota te reageren, en niet om de tekst te redigeren. De enige uitzondering is de reactie op 'ruimte voor luchtsporten' op pagina 77. De sector vertrouwt erop dat haar commentaar wordt meegenomen en zoveel als mogelijk wordt verwerkt. Als er wijzigingen komen vanuit het Ministerie die de GA sector betreffen wenst zij die in te zien en nogmaals, indien nodig, van commentaar te voorzien voordat die naar de Kamer als voldongen feit worden aangeboden.

Het commentaar van de sector is qua volgorde ingedeeld beginnend met 'algemeen GA' en 'Lelystad' en daarna de specifieke reacties. Voor die laatste is begonnen met onze reactie op de paragraaf op pagina 77 "ruimte voor luchtsporten". Dit vanwege het evidente belang hiervan als bedreiging voor deze takken van GA.

Algemeen Luchtvaart

Deze (ontwerp) Luchtvaartnota is in opzet qua beleid meer kaderstellend dan concreet in maatregelen. De ontwerp nota mag niet los gezien worden van de daarmee gerelateerde documenten. Gezien de beleidstermijn van 30 jaar geen rekening gehouden met een mogelijke krimp van de luchtvaart als gevolg van de uitstoot van CO₂, stikstof, (ultra)fijnstof en de Corona crisis. Een eventuele krimp zal ook gevolgen hebben voor de luchthavens. De nota is, omdat alleen van een groeiscenario wordt uitgegaan al bij aanvang achterhaald. De bestaande mantra's van groei, Schiphol en Lelystad als overloop hiervan worden herhaald en niet aangepast rekening houdend met maatschappelijke weerstand. Dit is een gemiste kans op het realiseren van echt nieuw luchtvaartbeleid. Een alternatief voor Schiphol in zee is van tafel. Wel zijn voor het eerst nieuwe criteria toegevoegd, zijnde klimaat en milieu. Echter, er worden geen duidelijke keuzes gemaakt of concrete zaken benoemd waardoor er door alle partijen naar hartelust uit geshopt kan worden om hun wensen en besluiten te rechtvaardigen. Juist nu, in 2020 is het tijd voor een breuk met verouderde luchtvaartbeleid. Nu is het oude wijn in nieuwe zakken, met hooguit twee nieuwe ingrediënten.

In de nota is een summiere weergave van de belangen van GA en sport en recreatieve luchtvaart te vinden. Dit ondanks het recentelijk indienen van een GA visiedocument, behoeftestelling en input via de Klankbordgroep. De prioritering van luchtruimgebruikers is niet aangepast ten opzichte van eerdere beleidsdocumenten. De sector begrijpt dat er keuzes gemaakt moeten worden maar herkent in deze nota onvoldoende haar belangen. Met de voorgestelde groei van Schiphol, de opening van Lelystad en de invoering van U-space zal de GA ten onrechte nog meer in het gedrang komen dan nu al het geval is.

De gebruikte terminologie voor GA in de nota is ongelukkig gekozen en tendentieus. In eerdere overheidsstukken wordt voor de GA sector de term "algemene luchtvaart" gebruikt, in deze ontwerpnota staat "kleine luchtvaart". Ondanks eerdere bezwaren van onze kant dat deze term voor niet-ingevoerden waaronder politiek, bestuurders en publiek de suggestie wekt dat 'klein' niet belangrijk is wordt die nu toch weer opgevoerd. Nadrukkelijk wordt uitgesproken af te zien van het woord 'klein', vanaf heden alleen "algemene luchtvaart" te hanteren en dit in de eindversie van de luchtvaartnota integraal te wijzigen.

In het document "Luchtvaartnota 2050: bouwen aan een nieuw perspectief. Uitwerking t.b.v. PlanMER Luchtvaartnota, ambtelijk concept d.d. 6 juni 2019" wordt gesproken over opties voor nieuwe GA luchthavens. Dit zou zeker een mogelijkheid kunnen zijn, er dient dan wel rekening gehouden te worden met het feit dat het creëren van nieuwe luchthavens een langdurig en procedureel complex proces is waar zeker 10 tot 15 jaar mee gemoeid is. Daar waar nieuwe locaties dienen te worden gezocht moeten vergunningen met provincie en gemeenten worden geregeld of omgezet. Volgens de Luchtruimvisie 2012 zal pas nadat een vervangende locatie volledig operationeel is aan bestaande locaties een structurele gebruiksbeperking in regelgeving (kunnen) worden opgelegd.¹

Sportieve en recreatieve luchtruimgebruikers maken zich ernstig zorgen over hetgeen op pagina 77 vermeld wordt. Er is al jaren een negatieve trend qua hoeveelheid luchtruim en de operationele en formele mogelijkheden tot beoefening van GA, sport en recreatie. In de nota wordt gemeld dat de sector er van uit moet gaan dat dit in de toekomst nog minder wordt, en derhalve verplicht keuzes moet maken. Specifiek wordt parachutespringen genoemd. De sector ziet hier vooralsnog de noodzaak niet van in. Het proces van de luchtruimherziening loopt nog, waarbij het doel is meer beschikbaar operationeel luchtruim te creëren. Deze vrijgekomen ruimte dient niet volledig besteed te worden aan de commerciële en militaire luchtvaart. Ook de GA sector heeft haar wensen en behoeften. De GA sector heeft daarbij in haar Position Paper de wens uitgesproken om een gelijke prioriteit te krijgen als het civiele groothandelsverkeer en militaire luchtvaart.

Lelystad

De geschetste opening van vliegveld Lelystad is en blijft een bedreiging voor de GA en de luchthavens. Deze bedreiging is er nu al op de grond, met de verdringing van diverse bedrijven die GA beoefenen of aan GA gerelateerd

¹ Luchtruimvisie 2012, actiepunten 5.2.3, pagina 59.

zijn. In de lucht is die er in de buurt van het vliegveld; er is een CTR ingesteld met vliegprocedures die omslachtiger en minder flexibel geworden zijn, en waarbij enkele luchtsporten verdreven zijn. De zwaardere procedures zijn werkbaar maar het heeft wel al tot veiligheidsissues geleid. Vooralsnog zijn deze procedures onnodig. Verder van het vliegveld af zijn er in de lucht diverse TMA's ingericht en inbound en outbound routes ontworpen die, vooralsnog zonder nut of noodzaak, ook beperkend voor GA zijn.

Voor de GA zou het veruit het beste zijn als de ontwikkeling van Lelystad voor groothandelsverkeer integraal wordt afgeblazen. De luchthaven zou dan, met het meeste aantal GA vliegbewegingen in Nederland voor de sector behouden blijven. Vanuit andere perspectieven, zoals CO₂, fijnstof en stikstof beperking kunnen sowieso vraagtekens worden gesteld bij de in de nota voorgestelde groei van de luchtvaart. Schiphol kan groeien van 500.000 naar 540.000 en Lelystad van 0 naar 45.000 vliegbewegingen. Dat is een groei van 85.000 bewegingen, oftewel maar liefst 17%. Eindhoven en Rotterdam zijn bij deze cijfers bewust buiten beschouwing gelaten, immers alleen Lelystad wordt aangemerkt als overloop van Schiphol. De noodzaak van deze groei wordt niet overtuigend aangetoond. Daarbij wordt nog opgemerkt dat ook Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven willen groeien. Deze groei wordt niet beargumenteerd als overloop voor Schiphol, dat willen de luchthavens zelf.

Bij Rotterdam The Hague Airport maakt het vliegverkeer gebruik van één geluidsruimte. Nu deze geluidsruimte vol zit wenst de luchthaven voor trauma- en politiehelikopters een eigen geluidsruimte in het luchthavenbesluit. Hierdoor zal er meer ruimte gecreëerd worden voor lijnvluchten wat een toename zal betekenen van het aantal vliegbewegingen en zal leiden tot verdringing van GA activiteiten.

Naar verwachting zal het zakelijke vliegverkeer afnemen; bedrijven zien dat digitaal vergaderen - naast natuurlijke enige nadelen - tijd en geld bespaart, zonder veel aan effectiviteit in te leveren. Deze ontwikkeling is recentelijk onderkend door de minister van IenW zelf. Verder is de scheiding die er nog steeds gemaakt wordt tussen zakelijk en vakantie vliegverkeer is niet meer hard te maken. KLM vervoert mensen naar vakantiebestemmingen en Easyjet vervoert zakenreizigers die op de kosten letten. In elke vlucht van commercieel handelsverkeer zit heden ten dage een mix van zakelijke en vakantie passagiers. Dit gegeven ondergraaft de legitimering voor de opening van Lelystad zoals die door het Ministerie van IenW wordt gehanteerd. Het geeft ook te denken dan zogenaamde "vakantie" luchtvaartmaatschappijen niet van Schiphol weg willen.

Last but not least moet Corona crisis genoemd worden. Op basis van voortschrijdend inzicht zou de focus nu juist op een verantwoorde luchtruimherziening dienen te liggen en niet op een snelle opening van Lelystad voor commercieel handelsverkeer. Een luchtruimherziening voldoet aan alle vier de pijlers waarop deze nota gebaseerd is. Een snelle opening van Lelystad voldoet alleen op papier aan de pijler economie.

General Aviation algemeen

De GA sector brengt de volgende punten onder de aandacht:

Prioritering

In de ontwerpnota is bij conflicterende belangen de prioritering van vluchten als volgt:

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

Het is betreurenswaardig dat GA ondanks het grootste aantal luchtvaartuigen, piloten en vliegbewegingen in Nederland, en het feit dat de sector al jaren vraagt om op basis van gelijkwaardigheid met commercieel handelsverkeer en militaire luchtvaart beoordeeld en ingedeeld te worden, de algemene luchtvaart pas als vierde van

de vijf takken van luchtvaart genoemd wordt. Ook hier is geen sprake van een trendbreuk, dit was in eerdere nota's ook al zo. Waarbij de commerciële onbemande systemen - waarvan er slechts enkele vliegen - nu blijkbaar al belangrijker worden gevonden dan de GA en luchtsporten.

Op basis van deze prioritering wordt helaas ook een link gelegd naar de hoeveelheid beschikbaar luchtruim. Er wordt stelselmatig in stukken de suggestie gewekt als zou de GA belemmerend zijn voor met name commercieel handelsverkeer. Maar dat is alleen maar zo in de luchtlaag waar beide operaties plaatsvinden (tot circa FL100, met een enkele specifieke locaties die hoger gaan). Nooit lezen we dat commercieel handelsverkeer beperkend is voor de GA, wel dat GA zo goed als altijd moet wijken. Gezien de getalgrootte van GA dient er ook voldoende luchtruim beschikbaar te zijn om GA te kunnen beoefenen.

Belang General Aviation

Het punt kan niet genoeg herhaald worden: commercieel handelsverkeer kan niet voortbestaan zonder General Aviation. Als opleiding en training in de Nederlandse vliegscholen weg zou vallen zou er onvoldoende aanvulling zijn van piloten en technici. GA is de kraamkamer van de commerciële luchtvaart. Dit punt wordt onvoldoende onderkend en ontbreekt in deze nota. Dit is een zeer belangrijk punt wat in de nota beargumenteerd opgenomen moet worden. De sector geeft hieronder een kort overzicht van deze argumenten, op hoofdlijnen. Deze argumenten zijn verschillend van karakter.

Los daarvan creëren GA, de luchtsporten en de verdere activiteiten op de kleinere vliegvelden draagvlak voor luchtvaart bij de Nederlandse bevolking. Zie onder andere ook het grote aantal bezoekers op luchtvaartvertoningen, zowel civiel (o.a. Oostwold Airshow) als militair (Open Dagen KLu) en bij reguliere vliegactiviteiten.

Economisch

Hiervoor wordt integraal verwezen naar het Buck rapport van 2016.² Met 3.200 directe arbeidsplaatsen en een toegevoegde waarde van bijna een kwart miljard euro is de GA een luchtvaartsegment van belang. Daarbij zijn er nog net als in de commerciële luchtvaart vele indirecte arbeidsplaatsen. Jaarlijks vinden er zo'n half miljoen GA-vliegbewegingen plaats, niet alleen op luchthavens van nationale betekenis (met name Lelystad, Eelde en Rotterdam The Hague Airport), maar ook op een tiental luchthavens van regionale betekenis, zoals Teuge, Budel, Hilversum, Seppe en Texel. Van de 3.200 directe arbeidsplaatsen is 40% te vinden op de grotere Nederlandse luchthavens en 20% op de luchthavens van regionale betekenis. De resterende 40% van de arbeidsplaatsen is te vinden buiten de luchthavens zelf.

Opleiding en training

Ieder luchtvaartuig heeft een piloot nodig. Alle piloten beginnen hun vliegcarrière in de GA sector. Sommigen beginnen al heel jong; zweefvliegen kan al vanaf 14 jaar en er zijn grofweg 4000 actieve zweefvliegers in Nederland. De opleidingen vinden plaats op vliegscholen om pilot licenses te halen. Pas daarna kan doorgestroomd worden naar maatschappelijke vluchten en commercieel handelsverkeer. Als er onvoldoende mogelijkheden zijn qua aantal vliegscholen en luchtruim om op te leiden dan zal deze doorstroming in gevaar komen.

Sociaal: sport en recreatie

De luchtsporten worden in Nederland door grofweg 23.000 mensen actief beoefend. Dit is een respectabel aantal voor een niche in de sport. Niemand zal het belang van sporten ontkennen, het is onderdeel van vigerend overheidsbeleid. KNVvL is lid van NOC*NSF. De luchtsporten worden wel genoemd op pagina 7 van de nota als bron van plezierbeleving, maar op pagina 77 dat het niet meer overal kan. Blijkbaar weegt het plezier van één vliegvakantie per jaar zwaarder dan het plezier van het hele jaar een luchtsport beoefenen. Stel je eens voor dat dit over voetbal gezegd zou worden.

² Buck Consultancy. *General Aviation onder druk*, 2 mei 2016

Techniek en innovatie

Er zijn binnen de luchtvaart veel nieuwe ontwikkelingen qua materiaal, aandrijving en brandstoffen. Testen van deze ontwikkelingen begint altijd op kleinere schaal omdat dit goedkoper, sneller en ook minder risicovol is. De GA sector is derhalve bij uitstek geschikt om technische ontwikkelingen te testen en innovaties uit te voeren. Ontwikkelingen die met name in de nota genoemd worden, zoals elektrisch en hybride vliegen en alternatieve brandstoffen en die zullen bijdragen aan het verminderen van emissies. Deze ontwikkelingen worden steeds belangrijker. Genoemde technieken en innovaties kunnen dan binnen het commercieel handelsverkeer worden toegepast.

Maintenance

Alle luchtvaartuigen hebben onderhoud nodig, zonder onderhoud is het met vliegen snel gedaan. Er zijn onderhoudsbedrijven (de zogenaamde MRO sector) voor de commerciële, militaire en GA luchtvaart. Tussen deze bedrijven vindt doorstroming plaats van onderhoudspersoneel, waarbij er instroom is binnen de GA MRO die kan doorstromen naar die van de commerciële luchtvaart. Al deze bedrijven leiden ook intern personeel op. Deze hele onderhoudssector dient gekoesterd en bevorderd te worden. De aantrekkelijkheid van technische beroepen staat maatschappelijk onder druk. Daarbij gaat deze nota uit van groei van de luchtvaart.

6.4.1 Kleine luchtvaart (pagina 77)

Samenwerking tussen luchthavens voor de kleine luchtvaart (general aviation, GA) is van groot belang in verband met eventuele verdringingseffecten. Zo zal bij het doorgroeien naar 45.000 bewegingen op Lelystad Airport voor het grote commerciële vliegverkeer mogelijk een deel van het kleine vliegverkeer naar andere regionale luchthavens uitwijken. Samen met de Rijksoverheid ontwikkelen de regionale luchthavens en provincies (als regionaal bevoegd gezag) beleid dat zorgt voor voldoende ruimte.

Het Rijk vindt dat alle luchtsporten in Nederland mogelijk moeten blijven, maar dat kan niet (meer) overal. Centraal beleid en afstemming met regio's is nodig om alle luchtsporten te kunnen behouden en locaties te bepalen waar welke sport in de toekomst mogelijk blijft. De keuzes worden onder meer bepaald door de beschikbaarheid van het luchtruim. Dit is van belang voor het plannen van (inter)nationale evenementen. Voor parachutespringen moeten op korte termijn keuzes worden gemaakt voor vaste springlocaties. De komende jaren bepaalt het kabinet welke onderwerpen prioriteit krijgen en welke niet (meer).

Reactie GA sector

Indien er locaties komen te vervallen zal een verdringingseffect optreden. Vraag is dan of er überhaupt voldoende ruimte beschikbaar is op andere luchthavens. Zowel fysiek als formeel (toestemming provincies volgens de RBML) zal dit heel lastig zijn en in sommige gevallen zelfs onmogelijk. Fysiek omdat er onvoldoende ruimte is op de grond voor stalling van de luchtvaartuigen. Formeel, omdat het aanpassen van de bestaande luchthavenregelingen (waaronder onder andere opgenomen de geluidsruimte en aantallen vliegbewegingen) alleen door een provincie verruimd kan worden, provincies dit onafhankelijk van elkaar doen, landelijke regie ontbreekt en zonder aanpassing van de RBML überhaupt niet mag worden toegepast. De vraag hoe verdringing van GA en luchtsporten zich verhoudt met voldoende ruimte (op andere plekken) wordt in deze paragraaf in ieder geval niet beantwoord en zelfs vermeden. Met andere woorden, de Rijksoverheid creëert het probleem, de provincies moeten het oplossen, en de GA mag alleen maar hopen. Deze voor de GA negatieve ontwikkeling vindt momenteel voor enkele luchtsporten al plaats en zal zoals het er nu uitziet zonder aanpassingen ook niet veranderen.

Tevens worden (inter)nationale evenementen in deze alinea genoemd. De sector hecht er aan dat zij, net als andere organisatoren van evenementen waarbij luchtruimgebruik een factor is dat die zoveel als mogelijk op basis van gelijkwaardigheid evenementen kan uitvoeren. De sector is in deze al formeel betrokken in het LVC-Strategisch Forum.

Een zeer belangrijk punt is echter dat geschreven wordt dat 'luchtsporten niet (meer) overal kunnen'. De sector is verrast door deze stelling. Tot op heden is hier nog geen overleg over geweest of enige aankondiging van gedaan. Ook bij de ontwerpdagen in het kader van de luchtruimherziening is niet naar voren gekomen dat er geen (of veel minder) ruimte voor luchtsporten zou zijn. Eerder andersom, de vragen hadden betrekking op de behoefte van GA en

luchtsporten en waar kan deze behoefte geacommodeerd kan worden. De luchtruimherziening heeft als doelen onder andere efficiency, herinrichting en capaciteitsverbetering; doelen waarmee juist meer ruimte moet worden gecreëerd, ruimte voor alle luchtruimgebruikers en dit op elkaar afgestemd. Het past dan ook niet om in de luchtvaartnota op te nemen dat er geen ruimte meer is. De Rijksoverheid houdt onvoldoende rekening met de luchtruim behoeftes van de GA en luchtsporten. Er wordt op dit vlak veel overlegd, geluisterd en geïnventariseerd maar de behoeftes worden vooralsnog niet tot nauwelijks ingevuld. Deze behoeftes zijn binnen de GA verschillend, dit wordt hieronder verduidelijkt.

De GA en luchtsporten zijn zeer divers, qua luchtvaartuig, grond- en luchtruimgebruik. Zweefvliegen en schervvliegen bijvoorbeeld starten vanaf vaste locaties maar leggen na die start vluchten af over grotere afstanden (200 ~ 1000+ km) - ook internationaal - tot een hoogte van FL060 ~ FL095. Vluchten van ballons en paramotor starten vanaf veldjes in geheel Nederland en bewegen zich meestal tussen de 1000 en 4000 voet. Parachutespringen vindt bij voorkeur plaats vanaf FL130 ~ FL150, maar binnen een kleine verticale kolom. Er zijn echter ook zweefvliegclubs en paracentra die, permanent dan wel incidenteel slechts tot een lagere hoogte mogen opereren. Dit zijn beperkende voorwaarden die deze clubs en centra hebben moeten accepteren. Deze beperkingen zijn al een bedreiging voor voortbestaan van deze clubs en centra omdat daarmee niet voldaan wordt aan de toekomstvaste criteria zoals per luchtsport omschreven zijn in het GA position paper en TGAL. Deze beperkingen kunnen en mogen niet over geheel Nederland worden uitgerold, dan komen luchtsporten in het geheel ernstig in het gedrang.

Het is dan ook niet aan de nota om hier beleidsmatig een standpunt in te verwoorden. De nota zou integraal moeten verwijzen naar de mogelijkheden - en niet onmogelijkheden - zoals die, in goed overleg tussen de GA sector, betrokken luchtsportcentra, de luchtverkeersdienstverlening instanties en de Rijksoverheid kunnen worden bepaald. Uiteraard wil de KNVvL hier namens de luchtsporten aan bijdragen doch clubs en centra zijn zelfstandige rechtspersonen die hun qua belangen ook zelfstandig moeten kunnen behartigen. Tevens wordt niet duidelijk gemaakt waarom de keuze voor parachutespringen 'op korte termijn' gemaakt moeten worden al lijkt de link met de luchtruimherziening 2023 logisch. Onduidelijk is ook wat er precies met korte termijn bedoeld wordt, de nota heeft immers een termijn van 30 jaar. Deze korte termijn verhoudt zich daarnaast slecht tot een zorgvuldige belangenafweging waarbij de gebruikersbehoefte geanalyseerd en beoordeeld wordt, rekening houdend met capaciteit en lokale luchtsportbelangen.

Met name gaat het in 2023 om het behalen van resultaten inzake de herinrichting van het noordelijk deel van het Nederlandse luchtruim en de herinrichting van het oosten en zuidoosten van het Nederlandse luchtruim en de ontsluiting van Lelystad Airport. Pas na 2023-2035 vindt onder meer de doorontwikkeling van het Nederlandse luchtruim plaats waaronder het zuid en zuidwesten. In samenhang met de Luchtruimherziening & Integrale Aanpak Lagere luchtruim (IALL) volgt dat pas in de latere planuitwerking keuzes moeten worden gemaakt over gebruikerswensen. Dit is duidelijk iets anders dan 'op korte termijn'.

De huidige tekst roept de vraag op welke luchtsporten niet (meer) overal mogelijk zijn, naast parachutespringen dat expliciet genoemd wordt. Er wordt niet onderbouwd waarom het niet meer overal mogelijk kan zijn. Van toepassing zijnde mogelijkheden zoals Functioneel Use of Airspace, 3D-toets en de "Three Golden Rules of Airspace Design" worden niet genoemd. De randvoorwaarden van de Criteria Catalogus Luchtruim worden voor de luchtsporten onvoldoende geïmplementeerd, onder FL100 zou er zo min mogelijk gecontroleerd luchtruim moeten zijn, en ook de classificatie van het luchtruim in het algemeen kan en moet lager. Er wordt voorbijgegaan aan documenten over en van de GA zoals "Toekomstvaste General Aviation Locaties 2016" (hierna: TGAL), inclusief TGAL resterende onderwerpen - Side Letter 2017, "Integrale behoefte luchtruimherziening gebruikers luchtruim, 2019", "Tips en knelpunten luchtruimherziening gebruikers luchtruim, 2019" en het "General Aviation Position Paper 2020-2050 KNVvL, AOPA, NACA". Geconstateerd moet worden dat met TGAL weinig tot niets gedaan is. Wel zijn er in 2019 behoeftes en wensen geïnventariseerd in de behoeftestelling GA gebruikers bij het proces luchtruimherziening hetgeen gewaardeerd wordt.

De voorgestelde problematiek en gevraagde keuzes kunnen dus eigenlijk alléén beantwoord worden via deze luchtruimherziening, niet vanuit de nota. Als het uitgangspunt is dat met een verbeterde inrichting en beheer van het

luchtruim er niet alleen dezelfde hoeveelheid maar zelfs meer mogelijkheden zijn voor luchtsporten dan wordt in de huidige zin een voorbarige, tendentieuze en onnodige premisse verondersteld. De keuze van locaties, qua plek, hoogte en gebruik hangt volledig af van de luchtruimherziening en operatiën. Deze paragraaf dient derhalve aangepast te worden, onderaan deze paragraaf volgt een tekstvoorstel.

De criteria voor toekomstvast locaties van luchtsporten zijn al diverse malen aan het Ministerie en de twee luchtverkeersleiding dienstverleningorganisaties meegedeeld. Dit zijn criteria als voldoende hoogte, zo min mogelijk beperkingen, eigen verantwoordelijkheid en regelgeving, landelijke spreiding, reisafstand, starten en landen op het veld zelf, etc. Zoveel als mogelijk wordt vastgehouden aan bestaande locaties omdat het creëren van nieuwe lastig en tijdrovend is. Tevens ligt voor de hand dat bij een verplaatsing naar nieuwe locaties dezelfde issues bestaan of gaan ontstaan zoals die er op al bestaande locaties zijn. Denk hierbij aan bv. geluidhinder of aantal vliegbewegingen. Daarbij is het opgeven of beperken van locaties aan de clubs en centra zelf, niet aan de overkoepelende GA/luchtsportorganisaties. Ook zullen bij het opgeven of meer beperken van locaties er harde afspraken en garanties moeten zijn voor nieuwe locaties, of betere vlieg/luchtsport condities op bestaande locaties, waarbij die eerst gerealiseerd dienen te zijn alvorens er een opgegeven dan wel beperkt wordt. Dit punt wordt ook expliciet benoemd in de bestaande luchtruimvisie 2012³. Alleen een inspannings- of onderzoeksverplichting is in dit proces onvoldoende waarbij enige garantie tot behoud van luchtruim(gebruik) ontbreekt. Mocht er al onverhoopt een locatie vanuit overheidsmaatregelen gesloten moeten worden dan zal daar tegenover dienen te staan dat er centrale regie is voor het zoeken en vinden van een geschikt alternatief en een financiële vergoeding voor dan te lijden inkomstenderving en verplaatsingskosten.

In het 'Tussentijds toetsingsadvies luchtvaartnota' van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 23 september 2019 wordt geadviseerd dat de GA ook aan bod dient te komen bij alle vier de hoekpunten, net zoals die voor commercieel handelsverkeer worden gehanteerd.⁴ Dit omdat GA onderdeel is van het verdelingsvraagstuk van luchtverkeer. Onduidelijk is in deze nota of dit advies is verwerkt, en waar een verdeling wordt voorgesteld deze niet op gelijkwaardige voet heeft plaatsgevonden en zeker niet voldoet aan de door de sector ingediende behoeftestelling.

Conclusie

De sector is altijd bereid tot overleg met het Ministerie van IenW en andere partijen over het aantal en de locatie van luchtsport activiteiten. Zij wil hier positief aan bijdragen, op korte termijn, en afgestemd met beslispartijen in de luchtruimherziening.

De sector kan en wil als reactie op de ontwerp luchtvaartnota zelf nu nog geen locaties noemen. Daar is het te vroeg voor gezien, de luchtruimherziening loopt nog. Voldoende vrij beschikbaar luchtruim is een randvoorwaarde voor een GA/luchtsport locatie. Luchtsportlocaties moeten toekomstvast zijn volgens door de sector zelf benoemde criteria aangezien zij deze sport uitvoeren.

Rekening houdend met het bovenstaande wordt verzocht wordt de tekst aan te passen:

*Het Rijk vindt dat alle luchtsporten in Nederland mogelijk moeten blijven, ~~maar dat kan niet (meer) overal~~. Centraal beleidevenementen. Voor parachutespringen moeten ~~op korte termijn~~ keuzes worden gemaakt voor ~~vaste toekomstvast~~ springlocaties, **rekening houdend met de sportbehoeftes en de mogelijkheden qua luchtruim volgend uit de luchtruimherziening**. De komende jaren bepaalt het kabinet welke onderwerpen prioriteit krijgen en welke niet (meer).*

³ Pagina 59: 'De voorkeur van de sector gaat er daarbij naar uit om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande locaties met de bestaande infrastructuur en bestaande vergunningen. Indien het noodzakelijk is om een locatie te verplaatsen zal met het bevoegd gezag voor de regionale luchthavens (provincies) dan wel luchthavens van nationale betekenis (Rijk) en het bevoegd gezag voor het luchtruim (Rijk) gezamenlijk overleg met de GA worden gevoerd. Daar waar nieuwe locaties dienen te worden gezocht moeten vergunningen met provincie en gemeenten worden geregeld of omgezet. Pas nadat een vervangende locatie volledig operationeel is, zal aan bestaande locaties een structurele gebruiksbeperking in regelgeving worden opgelegd.'

⁴ 'Tussentijds toetsingsadvies luchtvaartnota' van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 23 september 2019, paragraaf 2.1, pagina 4, *Plaats van militair verkeer en general aviation in het MER*.

2.1.3 Waarborgen vliegveiligheid (pagina 17)

Naast bestaande vliegtuigbewegingen komen er in hoog tempo nieuwe gebruikers bij van het luchtruim en de luchthavens, zoals bijvoorbeeld drones en onbemande vliegtuigen. Met de komst van personendrones zal verticaal landen en opstijgen zijn intrede doen. Deze nieuwe verkeersstromen moeten veilig naast de bestaande vliegtuigen door het luchtruim en van en naar luchthavens worden geleid.

Reactie GA sector

Vliegveiligheid is beleidsmatig uiteraard primair en kan op vele manieren verhoogd worden. Een belangrijke manier ontbreekt in deze nota en dat is de versimpeling van het Nederlandse luchtruim. Versimpeling qua indeling (minder kleine gebiedjes, zowel horizontaal als verticaal), qua luchtruimclassificatie (hoe lager de classificatie, hoe minder 'bemoeienis' van luchtverkeersleiders waardoor die minder werkbelasting hebben) en qua procedures. De luchtruimherziening is een separaat proces doch dient op dit punt wel specifiek vermeld te worden.

De GA sector staat ook voor een veilige opname van de nieuwe luchtruimgebruikers. Dit mag echter niet gaan plaatsvinden op basis van unilaterale verdringing van de GA, op basis van vermeende commerciële belangen van die nieuwe gebruikers. Een belangrijk punt hierbij is ontwikkeling en invoering van separatie technologie. Dit soort technologie ontbreekt ook in de opsommingen in 7.1 *Veilig, stil en schoon* (pagina 81) en 7.2 *Hoe daar te komen?* (pagina 82). Of het woord "veilig" wordt hier in het verkeerde verband genoemd.

2.3.4 Waarborgen vliegveiligheid: regels voor drones en onbemande luchtvaart (pagina 23)

Het gebruik van drones en onbemande luchtvaartuigen neemt sterk toe. Deze ontwikkeling biedt nieuwe kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige toepassingen. De overheid wil deze ontwikkeling de ruimte geven en innovatie in technologie en diensten mogelijk maken. Uiteraard moet dit veilig gebeuren.

Door drones ontstaan ook nieuwe risico's. Zoals het misbruik van drones voor terroristische doeleinden. Daarom laat de Rijksoverheid onderzoek doen naar mogelijkheden om drones te detecteren en te neutraliseren. Bijvoorbeeld met verdedigingsdrones, de zogeheten counterdrones. Vanaf 2020 gelden nieuwe Europese regels voor drones. Zo moeten professionele dronevliegers zich registreren en een theorie-examen afleggen over luchtvaartregels, veiligheid en privacy. Dit is een eerste en belangrijke stap naar een Europese dronemarkt met vrij en veilig verkeer van goederen en diensten in de EU.

De komende jaren komen er stapsgewijs meer Europese regels. Deze zijn gericht op een veilige operatie van drones en een veilige integratie in het luchtruim. Tijdige nationale implementatie van deze regels is een belangrijke voorwaarde om de Nederlandse dronesector toegang te geven tot de Europese markt. Rond 2030 is er een volledige set van Europese regels voor drones. Daardoor kunnen ook grote onbemande luchtvaartuigen veilig aan het luchtverkeer deelnemen.

Er zijn al plannen voor onbemande luchtvaartuigen voor vrachtvervoer en taxivervoer. Daarom testen onder meer Luchtverkeersleiding Nederland en TU Delft hoe deze op een veilige manier mee kunnen doen in het huidige luchtvaartstelsel.

U-Space (de U verwijst naar 'unmanned') is de naam van het Europese systeem dat verkeersleiding en andere diensten gaat leveren aan alle luchtvaartuigen in het luchtruim onder de 150 meter. Dit is de plek waar ook onbemande luchtvaartuigen nu al prominent aanwezig zijn. Het systeem werkt automatisch en zorgt ervoor dat bemande en onbemande luchtvaartuigen veilig samen kunnen vliegen. U-Space wordt in stapjes ingevoerd, waarbij de Rijksoverheid nauw samenwerkt met andere Europese partners.

Reactie GA sector

De GA sector verlangt bij het opstellen van regels voor drones, de integratie hiervan in het luchtruim en U-space betrokken te zijn. U-Space mag niet leiden tot het onnodig verliezen van beschikbare ruimte voor GA en luchtsporten die zich in dit specifieke lagere luchtruim (onder 150 meter) bevinden. Deze luchtsporten zijn schermvliegen,

deltavliegen, paramotorvliegen, ballonvaren, zweefvliegen, modelvliegsport en recreatief dronevliegen. Deze takken van sport vinden plaats vanaf vaste locaties zoals vermeld in de AIP, dan wel vanaf incidentele locaties volgens een TUG regeling. In ieder geval dient voorkomen te worden dat U-Space corridors ingericht worden door of te dicht bij bestaande luchtsportlocaties. Los van U-Space zal in het gehele lagere luchtruim waar een mix kan ontstaan van drones en GA technieken moeten worden ontwikkeld en ingevoerd om botsingen tussen beiden te voorkomen. Specifiek wordt bedoeld op separatietechnieken zoals hierboven bij 2.1.3 benoemd.

De GA sector mist een onderbouwing van nut en noodzaak waarom de focus in de nota zo veel op de onbemande luchtvaart is komen te liggen. Veel technische mogelijkheden zijn vooralsnog onbekend, duren langer dan verwacht en worden regelmatig positiever voorgesteld dan reëel is. Zo zal payload range een lastig vraagstuk zijn voor grotere drones die geschikt zouden moeten zijn voor personenvervoer. Voor wie wordt dit vervoer in drones aantrekkelijk? Dat zullen de happy few zijn die de al bestaande uitstekende infrastructuur in Nederland gaan omzeilen ten koste van de andere gebruikers van het luchtruim. Ook de veiligheid van grotere drones boven bewoonde gebieden is een punt van aandacht. Boven de bebouwde kom mag luchtverkeer nu niet lager dan 1000 voet vliegen, dit om een eventuele voorzorgslanding uit te kunnen voeren zonder personen op de grond in gevaar te brengen. Het is zeer voorbarig om dergelijke drones laag boven bebouwde gebieden te laten vliegen zonder dat veiligheidsrisico's in kaart zijn gebracht. In het concept "Regeling Nationale Veiligheidsvoorschriften Luchtvaartuigen" wordt o.a. bepaald dat een aantal luchtvaartuigen niet eens boven de bebouwde kom mogen vliegen of binnen een bepaalde horizontale afstand hiervan komen. Drones zouden ingezet kunnen worden om goederen tussen opslagcentra te vervoeren en aldus files te vermijden. In steden kan prima verder getransporteerd worden met kleine elektrische voertuigen. Dit zal mogelijk niet passen in plannen van potentiële pakketdrone exploitanten maar veiligheid is uiteraard primair.

Natuurlijk zijn er diverse toepassingen te verzinnen waar commerciële onbemande luchtvaart van nut kan zijn. Echter, deze sector dient zich dan aan te passen aan de huidige gebruikers en wet- en regelgeving en niet andersom. De euforie over de mogelijkheden van (commerciële) drones lijkt verblindend te werken waarbij alleen ingezoomd wordt op de positieve aspecten. Aan de andere kant van het spectrum is iedereen in rep en roer als er een enkele drone in de buurt van een luchthaven wordt gesignaleerd, of als er een met een camera boven de stad vliegt. Dan moet die drone zo snel mogelijk de lucht uit en de bestuurder daarvan een grote boete krijgen.

2.3.6 Waarborgen vliegveiligheid: kleine luchtvaart (general aviation) (pagina 25)

De kleine luchtvaart moet zich in de toekomst sterker inzetten voor veiligheid en duurzaamheid. Dat geldt zowel in de lucht als op de grond. De veiligheid in deze sector kenmerkt zich door een grote eigen verantwoordelijkheid van verschillende in de kleine luchtvaart werkzame partijen. Om de kleine luchtvaart verder te verbeteren, staat het leren van ervaringen van anderen en van incidenten en voorvallen bovenaan.

De Rijksoverheid maakt het voor de sector makkelijker om voorvallen intern en aan het Analysebureau luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT te melden. Ook bevordert het Rijk het vrijwillig gebruik van veiligheidsmanagementsystemen en blijvende aandacht voor het voorkomen van luchtruimschendingen (airspace infringements) binnen de kleine luchtvaart.

De sector en de Rijksoverheid wisselen periodiek informatie uit via het door de Rijksoverheid georganiseerde general aviation-platform. Daar wordt ook ieder jaar een actieplan opgesteld waarbij verbetering van veiligheid een belangrijk aandachtspunt is. De Rijksoverheid ontwikkelt de komende jaren verder beleid voor de kleine luchtvaart in Nederland. Naast voldoende ruimte voor kleine luchtvaart is daarbij ook de voortdurende verbetering van veiligheid binnen de kleine luchtvaart een belangrijk speerpunt.

Om goede uitvoering van vluchten in de kleine luchtvaart te waarborgen, streeft de Rijksoverheid naar een nationaal zoveel als mogelijk aaneengesloten lager luchtruim. Hiervoor zullen nieuwe nationale kaders moeten komen die ook rekening houden met nieuwe gebruikers in het lagere luchtruim. Zoals drones en onbemande vliegtuigen, hoge gebouwen en windturbines.

Reactie GA sector

In de eerste zin staat het woord “duurzaamheid” vermeld. Dit hoort daar niet thuis aangezien duurzaamheid in hoofdstuk 5 separaat behandeld wordt.

De algemene luchtvaart zet zich voortdurend in voor het verbeteren van de vliegveiligheid. De eerste zin in deze paragraaf suggereert dat de huidige inzet onvoldoende is, waarbij ook nog eens een onderbouwing van dit statement ontbreekt. Tegen deze zinsnede wordt dan ook bezwaar gemaakt, dit moet anders verwoord worden. De sector is al partner bij bestaande overleggen met het Ministerie van IenW en ILT over continue verbetering van de vliegveiligheid en werkt eraan om de meldingsbereidheid van voorvallen bij ABL te vergroten. Daarnaast is nog begin 2020 een nieuwe Taskforce Airspace Infringements is gestart. Onderdeel van deze taskforce zijn de werkgroepen Luchtruim en ICE (Informatie, Communicatie en Educatie).

Daarnaast mist de sector een definitie van de term “*lager luchtruim*”. Waar de parachutisten een kolom luchtruim nodig heeft om van grotere hoogte te kunnen springen hebben de zweefvlieg-, deltavlieg- en schermvliegbeoefenaars als ook ballonvaarders een groter aaneengesloten luchtruim nodig dat aansluit op het luchtruim van de buurlanden, waar zo min mogelijk luchtruimbepkeringen gelden en wat een zo laag mogelijke classificatie heeft. Dit alles draagt ook bij aan het verhogen van de veiligheid en het verminderen van voorvallen. Dit is duidelijk uitgelegd door de sector in de GA behoeftestelling, waarbij nadrukkelijk wordt gesteld dat de GA visie van lager luchtruim start op de grond en loopt tot FL100.

Opgemerkt wordt dat er steeds meer beslag wordt gelegd op het lagere luchtruim door bestaande luchtruimgebruikers en beheerders. Denk hierbij aan TRA's (Temporary Reserved Airspace) die steeds meer een vast karakter krijgen i.p.v. incidenteel, GLV gebieden (KLu laagvlieggebieden) en CTR's klasse D die na openingsuren RMZ (Radio Mandatory Zone) worden. CTR's die over het algemeen onnodig groot zijn, en de vorm efficiënter gemaakt kan worden.

Hoofdstuk 3 (pagina 27) en 3.2 Kenmerken Nederlands Luchtverkeer (pagina 28)

De luchtvaartmaatschappij (Air France-KLM) laat aankomende en vertrekkende vluchten goed op elkaar aansluiten en trekt daarmee overstappende (transfer)passagiers aan. Nederlandse reizigers kunnen daardoor vaker en naar meer verschillende bestemmingen vliegen

Reactie GA sector

Het aantal vluchten op Schiphol en de groei van het aantal vluchten van Air France-KLM komt voor een substantieel gedeelte voort uit overstappende (transfer)passagiers. Deze internationale vluchten vinden vaak aan de randen van de nacht, of zelfs in de nacht plaats om een korte overstaptijd te garanderen. Deze vluchten geven extra veel hinder voor omwonenden. De negatieve gevolgen hiervan (geluidhinder, CO₂, stikstof, fijnstof) voor Nederland worden derhalve door buitenlanders gegenereerd, waarbij slechts een partij voordeel heeft, Air France-KLM. Dat Nederlanders hierdoor vaker en naar meer verschillende bestemmingen kunnen vliegen is niet een op een hard te maken. Immers, er zijn diverse buitenlandse maatschappijen (Lufthansa, Emirates, Turkish Airlines, United Airlines, etc.) die via hun netwerk deze bestemmingen ook aanbieden. En vaak goedkoper dan KLM vanwege Europese belastingregels. Daarbij zijn het ook niet de Nederlanders die overstappen. Dat hierdoor de Nederlanders zelf uit moeten wijken naar andere luchthavens (voornamelijk wordt bedoeld op de rol van Lelystad in de huidige nota) is aldus extra wrang.

Kader ontwikkeling luchthavens (pagina 48)

Regionale luchthavens; Voor de overige regionale luchthavens blijven de provincies het bevoegd gezag. Zij beslissen zelf over die luchthavens. De Rijksoverheid verwacht van provincies dat zij daarbij rekening houden met alle publieke belangen in de Luchtvaartnota. En dat zij zich onder meer richten op het tegengaan van geluidshinder.

Reactie GA sector

Op 1 november 2009 is via de RBML het bevoegd gezag over de luchthavens van regionale betekenis van het Rijk naar de provincies overgegaan. Dit zijn in het algemeen luchthavens gericht op GA, waaronder helicopterhavens, zweefvliegvelden en MLA-luchthavens. Dit betekent dat een provincie voor deze velden de "grondgebonden" vergunningen afgeeft. Ook de afgifte van vergunningen voor TUG velden ligt bij de provincies, die nu onder verschillende criteria qua gebruik en horizontale buffers worden afgegeven. Dit is onwenselijk. Daarmee bepalen de provincies grotendeels de ontwikkeling van regionale luchtvaart, inclusief de sport- en recreatieve luchtvaart, en niet de landelijke overheid. Daardoor is er momenteel een wirwar van beleid, visie, uitvoering, regelingen, termijnen en kosten vanuit provincies voor luchthavens, TUG velden en het bijbehorende luchtverkeer. Dit terwijl een van de doelen van de RBML een verlichting van de administratieve lasten en kosten was wat in ieder geval voor de GA niet gelukt is. Dit alles is voor de GA sector zeer belemmerend en frustrerend. Een groot knelpunt dat al vele malen door de sector aan het Ministerie is gemeld en waarbij aangedrongen is op een gewenste evaluatie.

Aldus ontbreekt het aan landelijke beleid qua hoeveelheid en soort van activiteiten van en locaties voor sport- en recreatieve luchtvaart. In de nota wordt nu geschreven dat de Rijksoverheid van de provincies verwacht dat zij rekening houden met alle publieke belangen. Er wordt niet vermeld welke publieke belangen dit zijn, of voor welke provincies deze gelden en voor welke niet. Provincies kunnen dit dus blijkbaar blijven invullen op eigen belangen, die zijn immers ook publiek. Volstrekt onduidelijk blijft ook hoe de Rijksoverheid dit denkt te kunnen afdwingen. Zonder aanpassing van de RBML kan dit ook niet en is dit loze tekst.

Wat verder mist in dit kader is de toenemende invloed van gemeenten op luchtverkeer. Soms geldt een vrijstellingsregeling volgens de RBML, echter onder voorwaarden, waaronder een Verklaring van Geen Bezwaar. Gemeente weigeren soms die te verstrekken, of geven ze af met extra voorwaarden zonder landelijke consistentie. Ook worden er beperkingen of voorwaarden opgenomen in een APV of bestemmingsplan, wederom zonder landelijke consistentie.

Afsluitend, de sector wenst nadrukkelijk een inperking van de rol van de provincies en gemeenten en in plaats daarvan meer landelijke uniforme afstemming in een landelijke wettelijk kader. Dit schept duidelijkheid voor de GA sector én voor het Rijk, waarbij de Rijksoverheid de mogelijkheid krijgt om landelijk aan te sturen qua locatie en gebruik van luchthavens daardoor betere afstemming en spreiding van activiteiten, vluchten en milieu impact mogelijk is.

5.1 Klimaatopgave (pagina 60)

De luchtvaartsector moet daarbij zelf de uitstoot verminderen. De in Nederland getankte fossiele brandstof is hierbij de maatstaf.

Reactie GA sector

Deze tekst bevat een denkfout ten aanzien van de CO₂ reductie. Indien het tanken van fossiele brandstof in Nederland de maatstaf is zal dit tanken ontmoedigd moeten worden. Als dit door een prijsprikkel gebeurt dan zullen luchtvaartmaatschappijen hun brandstof elders tanken en 'tankering fuel' gaan toepassen. (het al meenemen van goedkopere brandstof voor de terugweg op de heenweg). Zeker bij commercieel handelsverkeer waar de marges klein zijn is de prijs van brandstof een bepalende factor, Emirates neemt nu al brandstof mee die in de VAE getankt is. Als dit gebeurt zou dit de Nederlandse statistieken verfraaien want er wordt minder brandstof getankt in Nederland. In wezen is dit natuurlijk slechter voor de absolute CO₂ (en andere) uitstoot want er wordt door het meenemen van die extra brandstof weer meer brandstof totaal verbruikt.

Dit alles is voor de GA minder significant. Het is nauwelijks zinvol om op een dergelijke manier in het buitenland te tanken. Daarbij gaat het ook om kleine hoeveelheden vergeleken met de tonnen kerosine door een airliner wordt getankt. De sector werkt intussen mee aan trajecten om de uitstoot te beperken en waar mogelijk over te stappen naar alternatieve brandstoffen. Zij is echter wel gebonden aan wettelijk eisen zoals gesteld door de overheid. Deze eisen moeten in overweging worden genomen bij de bovengenoemde overstap.

Figuur 5.1 Ontwikkeling CO₂-uitstoot van vluchten vanuit Nederland en indicatie bij bereiken van doelen (pagina 60)

Reactie GA sector

Deze grafiek laat overduidelijk een sterk stijgende trend zien van de CO₂ uitstoot. Deze trend reflecteert direct de groei van het aantal vluchten in Nederland, hetgeen ook blijkt uit de tijdelijke afname na de kredietcrisis van 2008. Het is volstrekt irrealistisch om de schetsen dat de CO₂ uitstoot volgens de grafiek gaat dalen met een slechts marginale bijmengverplichting van duurzame brandstoffen of gebruik van synthetisch brandstoffen. De daling is zo te zien volledig gebaseerd op aannames. Dit wordt ook aldus vermeld bij 6.1., 'groeschattingen gebaseerd op aannames'. Daarbij wordt ook nog een groei toegestaan aan commercieel handelsverkeer als die CO₂ (en hinder) zal beperken, waarbij derhalve deze beperkingen dan weer teniet worden gedaan. Ook in 6.1. wordt gesteld dat de overheid niet meer zal sturen op aantal vluchten maar op heldere randvoorwaarden. Wat die randvoorwaarden zijn en wat het de ijkpunten hiervan zijn (start meetmoment, hoe en waar te meten, etc.) wordt niet vermeld. Hierdoor kunnen beslissingen hieromtrent pas later genomen en zal er discussie ontstaan over hoe dit ingevuld, gewaarborgd en gehandhaafd gaat worden. De nota dient op dit punt concreter te zijn om geloofwaardig te zijn.

Feit is ook dat volgens deze nota groei van het aantal vluchten wordt toegestaan. Er staat nergens in de nota beschreven dat grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat worden aangepast (bedoeld wordt verhogen van veiligheid en verbeteren van leefomgeving en klimaat) alleen dat daarop gestuurd gaat worden. De enige manier om de CO₂ uitstoot - zoals die in de grafiek wordt getoond - écht omlaag te brengen is het aantal vluchten te verminderen en niet te laten groeien. Met groei van het aantal vluchten kan dit gewoon niet en wordt een onjuist en onhaalbaar beeld geschetst. In de nota wordt nu nog groei vermeld waarbij het vooralsnog onduidelijk is of deze groei überhaupt gerealiseerd gaat worden.

Een relatieve quick win is om vluchten boven Nederland efficiënter te laten plaatsvinden, zonder vectoring en zonder de vele baanwisselingen (Alders akkoorden gesloten met bij luchthavens om geluidshinder te beperken). Dit is een operationele aanpassing die door op instigatie van de overheid gerealiseerd kan worden en waarbij milieuwinst geboekt wordt. Ter illustratie: vanwege het huidige afhandelingsconcept wordt per ICA vlucht ca. 250 - 300 kg. brandstof méér verbruikt dan in geval van een CDA. Dat betekent dat bij aanvang van de vlucht ca. 750 tot 900 kg meer blockfuel moet worden getankt dan in geval van een structureel CDA concept. Dat is dus onnodig verbruik en dito uitstoot per vlucht.

Last but not least, luchtvaartmaatschappijen schaffen sowieso vliegtuigen aan die minder brandstof verbruiken en dus ook per gevlogen kilometer minder CO₂ uitstoten. Niet omdat er een straf staat op CO₂ uitstoot, maar omdat dit goedkoper is. Reden waarom veel maatschappijen nu de A380 uit dienst nemen.

5.2.1. Beleidsmatig kader: Beprijzen van luchtvaart - (pagina 63)

Voor het klimaatbeleid voor de luchtvaart is het belangrijk dat kosten voor de luchtvaartsector zoveel mogelijk bijdragen aan het halen van klimaatdoelen. De kosten voor de sector die voortkomen uit overheidsbeleid zullen periodiek inzichtelijk worden gemaakt en tegen elkaar worden afgewogen op basis van de bijdrage die zij leveren aan het halen van de klimaatdoelen.

Reactie GA sector

De luchtvaartsector als geheel, waaronder GA, dient kosten te maken om te vergroenen. Dit is begrijpelijk en wordt niet bestreden. De kosten van verduurzaming zouden moeten plaatsvinden op basis van verbruik. Opgemerkt wordt dat de CO₂ uitstoot van de GA sector marginaal is vergeleken bij de grote luchtvaart. De kosten om te vergroenen zijn voor een GA vliegtuig natuurlijk lager dan die voor een airliner, absoluut als bedrag. Echter die kosten variëren voor de eigenaar van een GA vliegtuig (privé, club of school) van substantieel tot onbetaalbaar. De grote luchtvaartbedrijven kunnen deze kosten wel dragen of zullen deze doorrekenen in ticketprijzen. Aldus is er een

ongelijk speelveld wat bij de genoemde afweging die door de overheid gemaakt gaat worden moet worden meegenomen. Tevens wordt opgemerkt dat de zinsnede 'zoveel als mogelijk' arbitrair is. Voorkomen moet worden dat luchtvaartmaatschappijen creatief om zullen gaan met het verantwoorden van kosten voor klimaatbeleid.

Eventuele extra belastingen zullen ten goede moeten komen aan verduurzaming van de gehele luchtvaart en niet voorbehouden blijft aan enkele partijen. Subsidies voor verbetermaatregelen en onderzoek dienen sectorbreed beschikbaar te zijn. De overheid dient het ontwikkelen van infrastructuur om nieuwe ontwikkelingen in de luchtvaart mogelijk te maken te faciliteren en te ondersteunen.

5.2.3 Aanvullende maatregelen (pagina 67)

Nieuwe vliegtuigontwerpen en aandrijvingen

Nieuwe vliegtuigontwerpen en nieuwe soorten aandrijving zijn nodig om de uitstoot van CO₂ door de luchtvaart te verminderen. De Nederlandse luchtvaartindustrie is onderdeel van een internationale opererende sector. Er is nog veel fundamenteel en toegepast onderzoek nodig om de mogelijkheden van radicale vernieuwingen in beeld te brengen. Dit kost tijd. Net als het proces van certificering voor veiligheidseisen en het in fases in gebruik nemen van nieuwe vliegtuigen.

Door de lange ontwikkelduur, terugverdientijd en de onzekerheid over de uiteindelijk toegepaste technologie is het voor private partijen lastig om hierin te investeren. Vanuit het maatschappelijk belang om de klimaatdoelstellingen te halen, is daarom versnelling van de innovaties nodig. Daarbij moet op een breed palet van innovaties voor vliegtuigontwerpen en aandrijvingen worden ingezet, ook in Nederland.

Nederland is van oudsher sterk, innovatief en ondernemend in de luchtvaart. Onder andere Fokker, KLM, Schiphol, TU Delft en het Koninklijke NLR hebben de sector tot ver buiten onze landsgrenzen beïnvloed. Aan de Duurzame Luchtvaarttafel is daarom afgesproken om die positie in te zetten voor de versnelling van innovaties.

Reactie GA sector

In deze opsomming ontbreekt de GA. Materialen, aandrijving, operatiën, en zelfs drones vallen allen binnen de GA. Het beeld wordt geschetst dat alleen de grotere partijen innovatief en ondernemend zouden zijn. De luchtvaart is één sector, waarbij alle partijen van elkaar kunnen leren en moeten leren. In dit proces moet over de eigen schaduw worden heengestapt, niet alle partijen hebben immers dezelfde motivatie. De ontwikkeling van nieuwe ontwerpen en aandrijvingen dient ook door de overheid gestimuleerd te worden, qua proces maar ook met regelgeving en middelen.

Nederland wil in 2030 horen bij de internationale koplopers op het gebied van hybride elektrisch vliegen. De Nederlandse kennisinfrastructuur en maakindustrie kunnen zo bijdragen aan de nieuwe vliegtuigconcepten met verbeterde aerodynamische eigenschappen, materialen, componenten, aandrijflijnen en energieopslag. De Rijksoverheid werkt samen met het bedrijfsleven en kennis- en onderzoeksinstituten aan het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV). Het programma brengt ook de elektrificatie van de kleine luchtvaart (general aviation) en de grondgebonden operaties in beeld.

Het Actieprogramma wordt uitgewerkt in een tweejaarlijks werkprogramma waarover jaarlijks wordt gerapporteerd aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Vijfjaarlijks wordt het programma herijkt.

Figuur 5.3 Ambities Duurzame Luchtvaart

	2030	2050	2070
Roadmap grondgebonden operaties	• De emissies van grondgebonden operaties met 100% te reduceren • Elektrisch taxiën is standaard-procedure		
Roadmap General Aviation	• 'Living lab' voor de innovaties in de commerciële luchtvaart • 15% reductie in 2030 van de binnenlandse luchtvaart ten opzichte van emissieniveau van 1990	• Zero emissie van de binnenlandse luchtvaart in 2050	
Roadmap commerciële luchtvaart	• Eerste hybride elektrische toestellen met 20-50 passagiers in gebruik • De internationale commerciële luchtvaartactiviteiten vanuit Nederland in 2030 rond het CO₂-emissieniveau van 2005	• Halvering CO₂-emissies t.o.v. 2005 (in lijn met ICAO-doelstelling) • Alle korte-afstandvluchten vanuit Nederland tot ongeveer 500 km volledig elektrisch	• Zero emissie van de internationale luchtvaart als stip op de horizon

Figuur 5.3 Ambities Duurzame Luchtvaart

Roadmap grondgebonden operaties

2030

- De emissies van grondgebonden operaties met 100% te reduceren
- Elektrisch taxiën is standaard-procedure

Roadmap General Aviation

2030

- 'Living lab' voor de innovaties in de commerciële luchtvaart
- 15% reductie in 2030 van de binnenlandse luchtvaart ten opzichte van emissieniveau van 1990

2050 Zero emissie van de binnenlandse luchtvaart in 2050

Reactie GA sector

De GA wordt in 2050 gelimiteerd tot zero emissie, terwijl de commerciële luchtvaart slechts een halvering van de CO₂ emissies wordt opgelegd. Derhalve is sprake van een ongelijk speelveld. Ook al is binnen de GA (hybride) elektrificering makkelijker te realiseren dan bij de (grote) commerciële luchtvaart, dat wil niet zeggen dat zero emissie in 2050 realistisch is. Er zijn diverse typen luchtvaartuigen die - zelfs in 2050 - niet geschikt zijn voor volledige elektrificatie. Denk hierbij een bepaalde typen helikopters zoals offshore, sommige (takken van) luchtsporten en de categorie historische luchtvaart. Dit laatste type luchtvaartuigen kan überhaupt niet geëlektrificeerd worden en zij dienen derhalve van de zero emissie voorwaarde uitgezonderd te worden.

Verder is het vreemd dat de zero emissie alleen geldt voor de binnenlandse luchtvaart. Indien met hetzelfde luchtvaartuig internationaal gevlogen zou worden dan zouden er mogelijk geen regelingen gelden. Indien dit te maken heeft met internationale afstemming dan dient dit punt verduidelijkt te worden. Immers, mag een luchtvaartuig uit het buitenland op basis van zero emissie dan de toegang tot Nederland ontzegd worden?

De sector hecht eraan dat er geen verschil wordt gemaakt tussen binnenlandse en internationale vluchten, dat de emissie van GA qua hoeveelheid en tijdpad gelijk wordt gesteld aan die van de commerciële luchtvaart en dat, bij aantoonbare noodzaak van de zero emissie norm specifieke types luchtvaartuigen worden vrijgesteld. Voor alles geldt ook dat er een goede overgangsregeling komt voor eigenaren van vliegtuigen, zowel privé als bedrijfsmatig. Voor elektrische auto's bestaan immers ook subsidieregelingen.

6. Capaciteit en capaciteitsverdeling (pagina 71)

Om ervoor te zorgen dat Nederland internationaal bereikbaar blijft, zijn investeringen nodig in de luchthavens en het wegen- en spoornet. Door een herindeling kan het luchtruim efficiënter worden gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en kleine luchtvaart. De nieuwe indeling houdt ook rekening met de komst van drones voor personen- en goederenvervoer. Er is meer regie op de inzet van regionale luchthavens, zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden op een manier die aansluit bij de behoefte vanuit de regio.

Reactie GA sector

Alle luchtruimgebruikers ondersteunen een efficiëntere indeling en gebruik van het luchtruim. De GA is verheugd dat er meer regie zal zijn op de inzet van regionale luchthavens. Vooralsnog ontbreekt het het Rijk echter aan formele middelen tot deze regie. Ook is niet duidelijk hoe de behoefte vanuit de regio - die per regio zeer verschillend kan zijn - bijvoorbeeld naar werkelijk en/of gewenst gebruik van het luchtruim - aanvullend op elkaar benut kan worden. Zonder concrete invulling hiervan roept dit meer vragen op dan antwoorden.

De komst van drones zal sowieso een vermindering van beschikbaar luchtruim voor de GA betekenen en niet voor commercieel handelsverkeer. Het hele luchtruim kan aldus wel efficiënter zijn maar de GA sector zou toch minder vrije ruimte tot haar beschikking kunnen hebben.

8.2.5 Provincies (pagina 93)

De Rijksoverheid en de provincies blijven samenwerken op het gebied van luchtvaart en aanverwante beleidsterreinen. Er komt een periodiek bestuurlijk overleg luchtvaart. Dit moet de afstemming verbeteren tussen de minister van IenW, de staatssecretaris van Defensie en de gedeputeerden. De provincies zijn medeverantwoordelijk voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, natuur en regionale economische ontwikkeling.

Reactie GA sector

De GA sector ondersteunt dit nauwere contact tussen Rijksoverheid en provincies van harte. Er is al regulier overleg van de GA met de Rijksoverheid. De wensen, behoefte en problemen van GA komen via de provincies nog onvoldoende tot hun recht, ondanks inspanningen van beide partijen. Een van de oorzaken zijn de beleidsverschillen voor luchtvaart bij de provincies, die weer afhankelijk is van zaken als politieke kleur, bevolkingsdichtheid en spreiding, natuur en milieu eisen, etc. Zo valt bij de ene provincie luchtvaart onder - uiteraard - luchtvaart, maar bij andere onder verkeer en vervoer of onder milieu. Het gevolg is dat een landelijke belangenbehartiging van GA zeer lastig is en door de sector gewenste landelijke normen, kosten en uitvoering frustreren. Daarbij moet er met 12 provincies gesproken worden in plaats van 1 Rijksoverheid.

Als dit periodieke bestuurlijk overleg luchtvaart gestart wordt dient geborgd te worden dat de belangen van de GA sector via de Rijksoverheid bij de provincies behartigd en desnoods ook afgedwongen kunnen worden. Anders leidt dit overleg niet tot concrete en gewenste resultaten, ook niet als dit in het algemene Rijksoverheidsbelang zou zijn. Tevens moet aangegeven worden dat de taak van de lagere overheid is om in deze te faciliteren en niet, zoals in sommige provincies plaatsvindt luchtsporten onmogelijk te maken. Dit faciliteren kan zowel slaan op een gedwongen verplaatsing van een GA/luchtsportterrein als op een vrijwillige, door een club zelf geïnitieerd.

8.3 Aansturing uitvoering door de Rijksoverheid (pagina 94)

Het begrip 'luchtvaartsector' verandert daardoor. Bij beleidsbeslissingen met een publiek karakter is sprake van een verschil tussen de luchtverkeersleiding (zelfstandig bestuursorgaan, zbo), luchthaven (vaak onderdeel van een overheidsdeelneming) en luchtvaartmaatschappijen. Betrokken partijen adviseren aan de Rijksoverheid vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid. In de uitvoering blijft goede samenwerking tussen deze partijen uiteraard noodzakelijk.

Reactie GA sector

Wat mist in deze opsomming is de rol van de Rijksoverheid bij het vaststellen van wetten met betrekking tot luchtvaart. Wetten die gaan over hoe luchtvaart moet worden uitgevoerd, onder welke condities en en met welke brevetten of bevoegdheden. Dit is een wezenlijk punt wat in de nota zeker opgenomen dient te worden. Immers, deze wetten beïnvloeden in hoge mate hoe luchtvaart in Nederland kan en mag worden uitgevoerd. Op dit vlak zijn er voor de GA diverse knelpunten. Luchtvaartregelgeving is soms conflicterend en niet op elkaar afgestemd, of niet afgestemd met andere (niet-luchtvaart)wetgeving. Nederlandse wet- en regelgeving wil ook nog wel eens afwijken van Europese wetgeving, of over hoe omringende Europese landen met luchtvaart omgaan. Ook bestaat er soms onduidelijkheid over de interpretatie van Nederlandse regelingen. Hier is verbetering mogelijk, waar de GA sector positief kan en wil bijdragen.

De afstemming van nationale wetgeving onderling alsook in Europees verband, de uitbanning van conflicterende wetgeving en een betere uitvoerbaarheid van wetten en regeling dienen als doelen in de nota opgenomen te worden. De Rijksoverheid is hierin nadrukkelijk partij.

Daarbij wordt in deze hele paragraaf de GA sector niet genoemd. Dit terwijl zij de grootste gebruiker is van het Nederlandse luchtruim, met het grootste aantal vliegbewegingen, piloten en luchtvaartuigen. Zij is gesprekspartner bij overheidsoverleggen. Dit punt dient in de nota benoemd te worden. Bij ontstentenis lijkt deze paragraaf daarvoor het beste geschikt maar het kan uiteraard ook in een ander hoofdstuk worden opgenomen waar het naar de mening van het Ministerie meer tot zijn recht komt.

9.2.2 Financiële opgaven op lange termijn (pagina 100)

- *Duurzame luchtvaart*

Een andere belangrijke kostenpost is het volledig elektrisch vliegen op korteafstandsvluchten (tot 500 kilometer) in 2050. Dit leidt tot forse investeringen in andere vervoersconcepten met nieuwe hybride en elektrische toestellen. De implementatie van EU ETS en CORSIA leidt tot aanzienlijke kosten voor de aanschaf van emissierechten. Ook het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen en het programmaplan Duurzame Luchtvaart vragen forse investeringen.

Reactie GA sector

Korteafstandsvluchten (tot 500 km) betreffen een klein deel van commercieel handelsverkeer, maar binnen Nederland alle vluchten van de GA. De GA sector zal aldus volledig haar vloot dienen te vervangen, en de grote luchtvaart slechts gedeeltelijk. Financieel wordt de GA sector dus zwaarder getroffen dan de grote luchtvaart, waarbij haar financiële draagkracht ook nog kleiner is. De huidige tekst laat in het midden wie de genoemde forse investeringen moet doen. Gezien het feit dat er geen gelijk financieel speelveld is wenst de GA sector op dit vlak een bijdrage vanuit de overheid.



LUCHTVAARTNOTA 2020 - 2050 - GENERAL AVIATION

Reactie General Aviation sector

Inleiding

Per 15 mei 2020 is de ontwerp luchtvaartnota 2020 - 2050 door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de 2de kamer aangeboden. Per 29 mei is een internetconsultatie over dit ontwerp gestart waarbij tot 9 juli commentaar kan worden geleverd. Tevens worden andere partijen (commissie planMER, OFL, ILT, LVNL, alsmede enkele wetenschapsbureau's) om advies en toetsing op een aantal specifieke punten gevraagd. Al deze commentaren en adviezen zullen door het ministerie worden verwerkt waarna het de bedoeling is eind 2020 de definitieve versie aan de 2de kamer aan te bieden.

KNVvL is in de zgn. klankbordgroep in de periode eind 2018 - begin 2020 betrokken geweest in de totstandkoming van dit ontwerp en heeft ook - samen met AOPA en NACA - haar toekomstvisie ingediend. General Aviation / algemene luchtvaart krijgt nog veel te vaak een zeer summiere rol toebedeeld in beleidsstukken over luchtvaart. Schiphol, de grote commerciële luchtvaart en KLM voeren de boventoon. In mindere mate de militaire luchtvaart. Dit is nog voortbouwend op eerdere nota's (de laatste is van 2009) en de luchtruimvisie van 2012. Derhalve wordt ook Lelystad nog genoemd in de rol zoals die in oudere nota's staat. Nieuw is wel de opzet van het ontwerp en de gelijkwaardige positie van leefbaarheid (waaronder stikstof en geluid) en duurzaamheid (klimaat, CO₂) naast veiligheid en verbondenheid (economie, Schiphol). Opgemerkt wordt wel dat de uiteindelijke afweging van deze vier publieke belangen ten opzichte van elkaar nog moet plaatsvinden. Daarbij kunnen er conflicterende belangen ontstaan waar bij de afweging hiervan een prioritering zal worden gehanteerd. Welke van deze vier de belangrijkste wordt zal een politiek besluit zijn.

De tekst die naar onze mening specifiek over GA gaat of daar impact op of gevolgen voor heeft is *cursief en blauw* gekopieerd. Dit om te verduidelijken waar specifiek op gereageerd wordt. Er is voor gekozen om separaat op de tekst van de nota te reageren, en niet om de tekst te redigeren. De enige uitzondering is de reactie op 'ruimte voor luchtsporten' op pagina 77. De sector vertrouwt erop dat haar commentaar wordt meegenomen en zoveel als mogelijk wordt verwerkt. Als er wijzigingen komen vanuit het Ministerie die de GA sector betreffen wenst zij die in te zien en nogmaals, indien nodig, van commentaar te voorzien voordat die naar de Kamer als voldongen feit worden aangeboden.

Het commentaar van de sector is qua volgorde ingedeeld beginnend met 'algemeen GA' en 'Lelystad' en daarna de specifieke reacties. Voor die laatste is begonnen met onze reactie op de paragraaf op pagina 77 "ruimte voor luchtsporten". Dit vanwege het evidente belang hiervan als bedreiging voor deze takken van GA.

Algemeen Luchtvaart

Deze (ontwerp) Luchtvaartnota is in opzet qua beleid meer kaderstellend dan concreet in maatregelen. De ontwerp nota mag niet los gezien worden van de daarmee gerelateerde documenten. Gezien de beleidstermijn van 30 jaar geen rekening gehouden met een mogelijke krimp van de luchtvaart als gevolg van de uitstoot van CO₂, stikstof, (ultra)fijnstof en de Corona crisis. Een eventuele krimp zal ook gevolgen hebben voor de luchthavens. De nota is, omdat alleen van een groeiscenario wordt uitgegaan al bij aanvang achterhaald. De bestaande mantra's van groei, Schiphol en Lelystad als overloop hiervan worden herhaald en niet aangepast rekening houdend met maatschappelijke weerstand. Dit is een gemiste kans op het realiseren van echt nieuw luchtvaartbeleid. Een alternatief voor Schiphol in zee is van tafel. Wel zijn voor het eerst nieuwe criteria toegevoegd, zijnde klimaat en milieu. Echter, er worden geen duidelijke keuzes gemaakt of concrete zaken benoemd waardoor er door alle partijen naar hartelust uit geshopt kan worden om hun wensen en besluiten te rechtvaardigen. Juist nu, in 2020 is het tijd voor een breuk met verouderde luchtvaartbeleid. Nu is het oude wijn in nieuwe zakken, met hooguit twee nieuwe ingrediënten.

In de nota is een summiere weergave van de belangen van GA en sport en recreatieve luchtvaart te vinden. Dit ondanks het recentelijk indienen van een GA visiedocument, behoeftstelling en input via de Klankbordgroep. De prioritering van luchtruimgebruikers is niet aangepast ten opzichte van eerdere beleidsdocumenten. De sector begrijpt dat er keuzes gemaakt moeten worden maar herkent in deze nota onvoldoende haar belangen. Met de voorgestelde groei van Schiphol, de opening van Lelystad en de invoering van U-space zal de GA ten onrechte nog meer in het gedrang komen dan nu al het geval is.

De gebruikte terminologie voor GA in de nota is ongelukkig gekozen en tendentius. In eerdere overheidsstukken wordt voor de GA sector de term "algemene luchtvaart" gebruikt, in deze ontwerpnota staat "kleine luchtvaart". Ondanks eerdere bezwaren van onze kant dat deze term voor niet-ingevoerd onder politiek, bestuurders en publiek de suggestie wekt dat 'klein' niet belangrijk is wordt die nu toch weer opgevoerd. Nadrukkelijk wordt uitgesproken af te zien van het woord 'klein', vanaf heden alleen "algemene luchtvaart" te hanteren en dit in de eindversie van de luchtvaartnota integraal te wijzigen.

In het document "Luchtvaartnota 2050: bouwen aan een nieuw perspectief. Uitwerking t.b.v. PlanMER Luchtvaartnota, ambtelijk concept d.d. 6 juni 2019" wordt gesproken over opties voor nieuwe GA luchthavens. Dit zou zeker een mogelijkheid kunnen zijn, er dient dan wel rekening gehouden te worden met het feit dat het creëren van nieuwe luchthavens een langdurig en procedureel complex proces is waar zeker 10 tot 15 jaar mee gemoeid is. Daar waar nieuwe locaties dienen te worden gezocht moeten vergunningen met provincie en gemeenten worden geregeld of omgezet. Volgens de Luchtruimvisie 2012 zal pas nadat een vervangende locatie volledig operationeel is aan bestaande locaties een structurele gebruiksbeperking in regelgeving (kunnen) worden opgelegd.¹

Sportieve en recreatieve luchtruimgebruikers maken zich ernstig zorgen over hetgeen op pagina 77 vermeld wordt. Er is al jaren een negatieve trend qua hoeveelheid luchtruim en de operationele en formele mogelijkheden tot beoefening van GA, sport en recreatie. In de nota wordt gemeld dat de sector er van uit moet gaan dat dit in de toekomst nog minder wordt, en derhalve verplicht keuzes moet maken. Specifiek wordt parachutespringen genoemd. De sector ziet hier vooralsnog de noodzaak niet van in. Het proces van de luchtruimherziening loopt nog, waarbij het doel is meer beschikbaar operationeel luchtruim te creëren. Deze vrijgekomen ruimte dient niet volledig besteed te worden aan de commerciële en militaire luchtvaart. Ook de GA sector heeft haar wensen en behoeften. De GA sector heeft daarbij in haar Position Paper de wens uitgesproken om een gelijke prioriteit te krijgen als het civiele groothandelsverkeer en militaire luchtvaart.

Lelystad

De geschetste opening van vliegveld Lelystad is en blijft een bedreiging voor de GA en de luchtsporten. Deze bedreiging is er nu al op de grond, met de verdringing van diverse bedrijven die GA beoefenen of aan GA gerelateerd

¹ Luchtruimvisie 2012, actiepunten 5.2.3, pagina 59.

zijn. In de lucht is die er in de buurt van het vliegveld; er is een CTR ingesteld met vliegprocedures die omslachtiger en minder flexibel geworden zijn, en waarbij enkele luchtsporten verdreven zijn. De zwaardere procedures zijn werkbaar maar het heeft wel al tot veiligheidsissues geleid. Vooralsnog zijn deze procedures onnodig. Verder van het vliegveld af zijn er in de lucht diverse TMA's ingericht en inbound en outbound routes ontworpen die, vooralsnog zonder nut of noodzaak, ook beperkend voor GA zijn.

Voor de GA zou het veruit het beste zijn als de ontwikkeling van Lelystad voor groothandelsverkeer integraal wordt afgeblazen. De luchthaven zou dan, met het meeste aantal GA vliegbewegingen in Nederland voor de sector behouden blijven. Vanuit andere perspectieven, zoals CO₂, fijnstof en stikstof beperking kunnen sowieso vraagtekens worden gesteld bij de in de nota voorgestelde groei van de luchtvaart. Schiphol kan groeien van 500.000 naar 540.000 en Lelystad van 0 naar 45.000 vliegbewegingen. Dat is een groei van 85.000 bewegingen, oftewel maar liefst 17%. Eindhoven en Rotterdam zijn bij deze cijfers bewust buiten beschouwing gelaten, immers alleen Lelystad wordt aangemerkt als overloop van Schiphol. De noodzaak van deze groei wordt niet overtuigend aangetoond. Daarbij wordt nog opgemerkt dat ook Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven willen groeien. Deze groei wordt niet beargumenteerd als overloop voor Schiphol, dat willen de luchthavens zelf.

Bij Rotterdam The Hague Airport maakt het vliegverkeer gebruik van één geluidsruimte. Nu deze geluidsruimte vol zit wenst de luchthaven voor trauma- en politiehelikopters een eigen geluidsruimte in het luchthavenbesluit. Hierdoor zal er meer ruimte gecreëerd worden voor lijnvluchten wat een toename zal betekenen van het aantal vliegbewegingen en zal leiden tot verdringing van GA activiteiten.

Naar verwachting zal het zakelijke vliegverkeer afnemen; bedrijven zien dat digitaal vergaderen - naast natuurlijke enige nadelen - tijd en geld bespaart, zonder veel aan effectiviteit in te leveren. Deze ontwikkeling is recentelijk onderkend door de minister van IenW zelf. Verder is de scheiding die er nog steeds gemaakt wordt tussen zakelijk en vakantie vliegverkeer is niet meer hard te maken. KLM vervoert mensen naar vakantiebestemmingen en Easyjet vervoert zakenreizigers die op de kosten letten. In elke vlucht van commercieel handelsverkeer zit heden ten dage een mix van zakelijke en vakantie passagiers. Dit gegeven ondergraaft de legitimering voor de opening van Lelystad zoals die door het Ministerie van IenW wordt gehanteerd. Het geeft ook te denken dan zogenaamde "vakantie" luchtvaartmaatschappijen niet van Schiphol weg willen.

Last but not least moet Corona crisis genoemd worden. Op basis van voortschrijdend inzicht zou de focus nu juist op een verantwoorde luchtruimherziening dienen te liggen en niet op een snelle opening van Lelystad voor commercieel handelsverkeer. Een luchtruimherziening voldoet aan alle vier de pijlers waarop deze nota gebaseerd is. Een snelle opening van Lelystad voldoet alleen op papier aan de pijler economie.

General Aviation algemeen

De GA sector brengt de volgende punten onder de aandacht:

Prioritering

In de ontwerpnota is bij conflicterende belangen de prioritering van vluchten als volgt:

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

Het is betreurenswaardig dat GA ondanks het grootste aantal luchtvaartuigen, piloten en vliegbewegingen in Nederland, en het feit dat de sector al jaren vraagt om op basis van gelijkwaardigheid met commercieel handelsverkeer en militaire luchtvaart beoordeeld en ingedeeld te worden, de algemene luchtvaart pas als vierde van

de vijf takken van luchtvaart genoemd wordt. Ook hier is geen sprake van een trendbreuk, dit was in eerdere nota's ook al zo. Waarbij de commerciële onbemande systemen - waarvan er slechts enkele vliegen - nu blijkbaar al belangrijker worden gevonden dan de GA en luchtsporten.

Op basis van deze prioritering wordt helaas ook een link gelegd naar de hoeveelheid beschikbaar luchtruim. Er wordt stelselmatig in stukken de suggestie gewekt als zou de GA belemmerend zijn voor met name commercieel handelsverkeer. Maar dat is alleen maar zo in de luchtlaag waar beide operaties plaatsvinden (tot circa FL100, met een enkele specifieke locaties die hoger gaan). Nooit lezen we dat commercieel handelsverkeer beperkend is voor de GA, wel dat GA zo goed als altijd moet wijken. Gezien de getalgrootte van GA dient er ook voldoende luchtruim beschikbaar te zijn om GA te kunnen beoefenen.

Belang General Aviation

Het punt kan niet genoeg herhaald worden: commercieel handelsverkeer kan niet voortbestaan zonder General Aviation. Als opleiding en training in de Nederlandse vliegscholen weg zou vallen zou er onvoldoende aanvulling zijn van piloten en technici. GA is de kraamkamer van de commerciële luchtvaart. Dit punt wordt onvoldoende onderkend en ontbreekt in deze nota. Dit is een zeer belangrijk punt wat in de nota beargumenteerd opgenomen moet worden. De sector geeft hieronder een kort overzicht van deze argumenten, op hoofdlijnen. Deze argumenten zijn verschillend van karakter.

Los daarvan creëren GA, de luchtsporten en de verdere activiteiten op de kleinere vliegvelden draagvlak voor luchtvaart bij de Nederlandse bevolking. Zie onder andere ook het grote aantal bezoekers op luchtvaartvertoningen, zowel civiel (o.a. Oostwold Airshow) als militair (Open Dagen KLu) en bij reguliere vliegactiviteiten.

Economisch

Hiervoor wordt integraal verwezen naar het Buck rapport van 2016.² Met 3.200 directe arbeidsplaatsen en een toegevoegde waarde van bijna een kwart miljard euro is de GA een luchtvaartsegment van belang. Daarbij zijn er nog net als in de commerciële luchtvaart vele indirecte arbeidsplaatsen. Jaarlijks vinden er zo'n half miljoen GA-vliegbewegingen plaats, niet alleen op luchthavens van nationale betekenis (met name Lelystad, Eelde en Rotterdam The Hague Airport), maar ook op een tiental luchthavens van regionale betekenis, zoals Teuge, Budel, Hilversum, Seppe en Texel. Van de 3.200 directe arbeidsplaatsen is 40% te vinden op de grotere Nederlandse luchthavens en 20% op de luchthavens van regionale betekenis. De resterende 40% van de arbeidsplaatsen is te vinden buiten de luchthavens zelf.

Opleiding en training

Ieder luchtvaartuig heeft een piloot nodig. Alle piloten beginnen hun vliegcarrière in de GA sector. Sommigen beginnen al heel jong; zweefvliegen kan al vanaf 14 jaar en er zijn grofweg 4000 actieve zweefvliegers in Nederland. De opleidingen vinden plaats op vliegscholen om pilot licenses te halen. Pas daarna kan doorgestroomd worden naar maatschappelijke vluchten en commercieel handelsverkeer. Als er onvoldoende mogelijkheden zijn qua aantal vliegscholen en luchtruim om op te leiden dan zal deze doorstroming in gevaar komen.

Sociaal: sport en recreatie

De luchtsporten worden in Nederland door grofweg 23.000 mensen actief beoefend. Dit is een respectabel aantal voor een niche in de sport. Niemand zal het belang van sporten ontkennen, het is onderdeel van vigerend overheidsbeleid. KNVvL is lid van NOC*NSF. De luchtsporten worden wel genoemd op pagina 7 van de nota als bron van plezierbeleving, maar op pagina 77 dat het niet meer overal kan. Blijkbaar weegt het plezier van één vliegvakantie per jaar zwaarder dan het plezier van het hele jaar een luchtsport beoefenen. Stel je eens voor dat dit over voetbal gezegd zou worden.

² Buck Consultancy. *General Aviation onder druk*, 2 mei 2016

Techniek en innovatie

Er zijn binnen de luchtvaart veel nieuwe ontwikkelingen qua materiaal, aandrijving en brandstoffen. Testen van deze ontwikkelingen begint altijd op kleinere schaal omdat dit goedkoper, sneller en ook minder risicovol is. De GA sector is derhalve bij uitstek geschikt om technische ontwikkelingen te testen en innovaties uit te voeren. Ontwikkelingen die met name in de nota genoemd worden, zoals elektrisch en hybride vliegen en alternatieve brandstoffen en die zullen bijdragen aan het verminderen van emissies. Deze ontwikkelingen worden steeds belangrijker. Genoemde technieken en innovaties kunnen dan binnen het commercieel handelsverkeer worden toegepast.

Maintenance

Alle luchtvaartuigen hebben onderhoud nodig, zonder onderhoud is het met vliegen snel gedaan. Er zijn onderhoudsbedrijven (de zogenaamde MRO sector) voor de commerciële, militaire en GA luchtvaart. Tussen deze bedrijven vindt doorstroming plaats van onderhoudspersoneel, waarbij er instroom is binnen de GA MRO die kan doorstromen naar die van de commerciële luchtvaart. Al deze bedrijven leiden ook intern personeel op. Deze hele onderhoudssector dient gekoesterd en bevorderd te worden. De aantrekkelijkheid van technische beroepen staat maatschappelijk onder druk. Daarbij gaat deze nota uit van groei van de luchtvaart.

6.4.1 Kleine luchtvaart (pagina 77)

Samenwerking tussen luchthavens voor de kleine luchtvaart (general aviation, GA) is van groot belang in verband met eventuele verdringingseffecten. Zo zal bij het doorgroeien naar 45.000 bewegingen op Lelystad Airport voor het grote commerciële vliegverkeer mogelijk een deel van het kleine vliegverkeer naar andere regionale luchthavens uitwijken. Samen met de Rijksoverheid ontwikkelen de regionale luchthavens en provincies (als regionaal bevoegd gezag) beleid dat zorgt voor voldoende ruimte.

Het Rijk vindt dat alle luchtsporten in Nederland mogelijk moeten blijven, maar dat kan niet (meer) overal. Centraal beleid en afstemming met regio's is nodig om alle luchtsporten te kunnen behouden en locaties te bepalen waar welke sport in de toekomst mogelijk blijft. De keuzes worden onder meer bepaald door de beschikbaarheid van het luchtruim. Dit is van belang voor het plannen van (inter)nationale evenementen. Voor parachutespringen moeten op korte termijn keuzes worden gemaakt voor vaste springlocaties. De komende jaren bepaalt het kabinet welke onderwerpen prioriteit krijgen en welke niet (meer).

Reactie GA sector

Indien er locaties komen te vervallen zal een verdringingseffect optreden. Vraag is dan of er überhaupt voldoende ruimte beschikbaar is op andere luchthavens. Zowel fysiek als formeel (toestemming provincies volgens de RBML) zal dit heel lastig zijn en in sommige gevallen zelfs onmogelijk. Fysiek omdat er onvoldoende ruimte is op de grond voor stalling van de luchtvaartuigen. Formeel, omdat het aanpassen van de bestaande luchthavenregelingen (waaronder onder andere opgenomen de geluidsruimte en aantallen vliegbewegingen) alleen door een provincie verruimd kan worden, provincies dit onafhankelijk van elkaar doen, landelijke regie ontbreekt en zonder aanpassing van de RBML überhaupt niet mag worden toegepast. De vraag hoe verdringing van GA en luchtsporten zich verhoudt met voldoende ruimte (op andere plekken) wordt in deze paragraaf in ieder geval niet beantwoord en zelfs vermeden. Met andere woorden, de Rijksoverheid creëert het probleem, de provincies moeten het oplossen, en de GA mag alleen maar hopen. Deze voor de GA negatieve ontwikkeling vindt momenteel voor enkele luchtsporten al plaats en zal zoals het er nu uit ziet zonder aanpassingen ook niet veranderen.

Tevens worden (inter)nationale evenementen in deze alinea genoemd. De sector hecht er aan dat zij, net als andere organisatoren van evenementen waarbij luchtruimgebruik een factor is dat die zoveel als mogelijk op basis van gelijkwaardigheid evenementen kan uitvoeren. De sector is in deze al formeel betrokken in het LVC-Strategisch Forum.

Een zeer belangrijk punt is echter dat geschreven wordt dat 'luchtsporten niet (meer) overal kunnen'. De sector is verrast door deze stelling. Tot op heden is hier nog geen overleg over geweest of enige aankondiging van gedaan. Ook bij de ontwerpdays in het kader van de luchtruimherziening is niet naar voren gekomen dat er geen (of veel minder) ruimte voor luchtsporten zou zijn. Eerder andersom, de vragen hadden betrekking op de behoefte van GA en

luchtsporten en waar kan deze behoefte geacommodeerd kan worden. De luchtruimherziening heeft als doelen onder andere efficiency, herinrichting en capaciteitsverbetering; doelen waarmee juist meer ruimte moet worden gecreëerd, ruimte voor alle luchtruimgebruikers en dit op elkaar afgestemd. Het past dan ook niet om in de luchtvaartnota op te nemen dat er geen ruimte meer is. De Rijksoverheid houdt onvoldoende rekening met de luchtruim behoeftes van de GA en luchtsporten. Er wordt op dit vlak veel overlegd, geluisterd en geïnventariseerd maar de behoeftes worden vooralsnog niet tot nauwelijks ingevuld. Deze behoeftes zijn binnen de GA verschillend, dit wordt hieronder verduidelijkt.

De GA en luchtsporten zijn zeer divers, qua luchtvaartuig, grond- en luchtruimgebruik. Zweefvliegen en schervvliegen bijvoorbeeld starten vanaf vaste locaties maar leggen na die start vluchten af over grotere afstanden (200 ~ 1000+ km) - ook internationaal - tot een hoogte van FL060 ~ FL095. Vluchten van ballons en paramotor starten vanaf veldjes in geheel Nederland en bewegen zich meestal tussen de 1000 en 4000 voet. Parachutespringen vindt bij voorkeur plaats vanaf FL130 ~ FL150, maar binnen een kleine verticale kolom. Er zijn echter ook zweefvliegclubs en paracentra die, permanent dan wel incidenteel slechts tot een lagere hoogte mogen opereren. Dit zijn beperkende voorwaarden die deze clubs en centra hebben moeten accepteren. Deze beperkingen zijn al een bedreiging voor voortbestaan van deze clubs en centra omdat daarmee niet voldaan wordt aan de toekomstvaste criteria zoals per luchtsport omschreven zijn in het GA position paper en TGAL. Deze beperkingen kunnen en mogen niet over geheel Nederland worden uitgerold, dan komen luchtsporten in het geheel ernstig in het gedrang.

Het is dan ook niet aan de nota om hier beleidsmatig een standpunt in te verwoorden. De nota zou integraal moeten verwijzen naar de mogelijkheden - en niet onmogelijkheden - zoals die, in goed overleg tussen de GA sector, betrokken luchtsportcentra, de luchtverkeersdienstverlening instanties en de Rijksoverheid kunnen worden bepaald. Uiteraard wil de KNVvL hier namens de luchtsporten aan bijdragen doch clubs en centra zijn zelfstandige rechtspersonen die hun qua belangen ook zelfstandig moeten kunnen behartigen. Tevens wordt niet duidelijk gemaakt waarom de keuze voor parachutespringen 'op korte termijn' gemaakt moeten worden al lijkt de link met de luchtruimherziening 2023 logisch. Onduidelijk is ook wat er precies met korte termijn bedoeld wordt, de nota heeft immers een termijn van 30 jaar. Deze korte termijn verhoudt zich daarnaast slecht tot een zorgvuldige belangenafweging waarbij de gebruikersbehoefte geanalyseerd en beoordeeld wordt, rekening houdend met capaciteit en lokale luchtsportbelangen.

Met name gaat het in 2023 om het behalen van resultaten inzake de herinrichting van het noordelijk deel van het Nederlandse luchtruim en de herinrichting van het oosten en zuidoosten van het Nederlandse luchtruim en de ontsluiting van Lelystad Airport. Pas na 2023-2035 vindt onder meer de doorontwikkeling van het Nederlandse luchtruim plaats waaronder het zuid en zuidwesten. In samenhang met de Luchtruimherziening & Integrale Aanpak Lagere luchtruim (IALL) volgt dat pas in de latere planuitwerking keuzes moeten worden gemaakt over gebruikerswensen. Dit is duidelijk iets anders dan 'op korte termijn'.

De huidige tekst roept de vraag op welke luchtsporten niet (meer) overal mogelijk zijn, naast parachutespringen dat expliciet genoemd wordt. Er wordt niet onderbouwd waarom het niet meer overal mogelijk kan zijn. Van toepassing zijnde mogelijkheden zoals Functioneel Use of Airspace, 3D-toets en de "Three Golden Rules of Airspace Design" worden niet genoemd. De randvoorwaarden van de Criteria Catalogus Luchtruim worden voor de luchtsporten onvoldoende geïmplementeerd, onder FL100 zou er zo min mogelijk gecontroleerd luchtruim moeten zijn, en ook de classificatie van het luchtruim in het algemeen kan en moet lager. Er wordt voorbijgegaan aan documenten over en van de GA zoals "Toekomstvaste General Aviation Locaties 2016" (hierna: TGAL), inclusief TGAL resterende onderwerpen - Side Letter 2017, "Integrale behoefte luchtruimherziening gebruikers luchtruim, 2019", "Tips en knelpunten luchtruimherziening gebruikers luchtruim, 2019" en het "General Aviation Position Paper 2020-2050 KNVvL, AOPA, NACA". Geconstateerd moet worden dat met TGAL weinig tot niets gedaan is. Wel zijn er in 2019 behoeftes en wensen geïnventariseerd in de behoeftestelling GA gebruikers bij het proces luchtruimherziening hetgeen gewaardeerd wordt.

De voorgestelde problematiek en gevraagde keuzes kunnen dus eigenlijk alléén beantwoord worden via deze luchtruimherziening, niet vanuit de nota. Als het uitgangspunt is dat met een verbeterde inrichting en beheer van het

luchtruim er niet alleen dezelfde hoeveelheid maar zelfs meer mogelijkheden zijn voor luchtsporten dan wordt in de huidige zin een voorbarige, tendentieuze en onnodige premisse verondersteld. De keuze van locaties, qua plek, hoogte en gebruik hangt volledig af van de luchtruimherziening en operatiën. Deze paragraaf dient derhalve aangepast te worden, onderaan deze paragraaf volgt een tekstvoorstel.

De criteria voor toekomstvast locaties van luchtsporten zijn al diverse malen aan het Ministerie en de twee luchtverkeersleiding dienstverleningorganisaties meegedeeld. Dit zijn criteria als voldoende hoogte, zo min mogelijk beperkingen, eigen verantwoordelijkheid en regelgeving, landelijke spreiding, reisafstand, starten en landen op het veld zelf, etc. Zoveel als mogelijk wordt vastgehouden aan bestaande locaties omdat het creëren van nieuwe lastig en tijdrovend is. Tevens ligt voor de hand dat bij een verplaatsing naar nieuwe locaties dezelfde issues bestaan of gaan ontstaan zoals die er op al bestaande locaties zijn. Denk hierbij aan bv. geluidhinder of aantal vliegbewegingen. Daarbij is het opgeven of beperken van locaties aan de clubs en centra zelf, niet aan de overkoepelende GA/luchtsportorganisaties. Ook zullen bij het opgeven of meer beperken van locaties er harde afspraken en garanties moeten zijn voor nieuwe locaties, of betere vlieg/luchtsport condities op bestaande locaties, waarbij die eerst gerealiseerd dienen te zijn alvorens er een opgegeven dan wel beperkt wordt. Dit punt wordt ook expliciet benoemd in de bestaande luchtruimvisie 2012³. Alleen een inspannings- of onderzoeksverplichting is in dit proces onvoldoende waarbij enige garantie tot behoud van luchtruim(gebruik) ontbreekt. Mocht er al onverhoopt een locatie vanuit overheidsmaatregelen gesloten moeten worden dan zal daar tegenover dienen te staan dat er centrale regie is voor het zoeken en vinden van een geschikt alternatief en een financiële vergoeding voor dan te lijden inkomstenderving en verplaatsingskosten.

In het 'Tussentijds toetsingsadvies luchtvaartnota' van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 23 september 2019 wordt geadviseerd dat de GA ook aan bod dient te komen bij alle vier de hoekpunten, net zoals die voor commercieel handelsverkeer worden gehanteerd.⁴ Dit omdat GA onderdeel is van het verdelingsvraagstuk van luchtverkeer. Onduidelijk is in deze nota óf dit advies is verwerkt, en waar een verdeling wordt voorgesteld deze niet op gelijkwaardige voet heeft plaatsgevonden en zeker niet voldoet aan de door de sector ingediende behoeftestelling.

Conclusie

De sector is altijd bereid tot overleg met het Ministerie van IenW en andere partijen over het aantal en de locatie van luchtsport activiteiten. Zij wil hier positief aan bijdragen, op korte termijn, en afgestemd met beslispartijen in de luchtruimherziening.

De sector kan en wil als reactie op de ontwerp luchtvaartnota zelf nu nog geen locaties noemen. Daar is het te vroeg voor gezien, de luchtruimherziening loopt nog. Voldoende vrij beschikbaar luchtruim is een randvoorwaarde voor een GA/luchtsport locatie. Luchtsportlocaties moeten toekomstvast zijn volgens door de sector zelf benoemde criteria aangezien zij deze sport uitvoeren.

Rekening houdend met het bovenstaande wordt verzocht wordt de tekst aan te passen:

Het Rijk vindt dat alle luchtsporten in Nederland mogelijk moeten blijven, ~~maar dat kan niet (meer) overal~~. Centraal beleidevenementen. Voor parachutespringen moeten ~~op korte termijn~~ keuzes worden gemaakt voor ~~vaste toekomstvast~~ springlocaties, rekening houdend met de sportbehoefte en de mogelijkheden qua luchtruim volgend uit de luchtruimherziening. De komende jaren bepaalt het kabinet welke onderwerpen prioriteit krijgen en welke niet (meer).

³ Pagina 59: 'De voorkeur van de sector gaat er daarbij naar uit om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande locaties met de bestaande infrastructuur en bestaande vergunningen. Indien het noodzakelijk is om een locatie te verplaatsen zal met het bevoegd gezag voor de regionale luchthavens (provincies) dan wel luchthavens van nationale betekenis (Rijk) en het bevoegd gezag voor het luchtruim (Rijk) gezamenlijk overleg met de GA worden gevoerd. Daar waar nieuwe locaties dienen te worden gezocht moeten vergunningen met provincie en gemeenten worden geregeld of omgezet. Pas nadat een vervangende locatie volledig operationeel is, zal aan bestaande locaties een structurele gebruiksbeperking in regelgeving worden opgelegd.'

⁴ 'Tussentijds toetsingsadvies luchtvaartnota' van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 23 september 2019, paragraaf 2.1, pagina 4, *Plaats van militair verkeer en general aviation in het MER*.

2.1.3 Waarborgen vliegveiligheid (pagina 17)

Naast bestaande vliegtuigbewegingen komen er in hoog tempo nieuwe gebruikers bij van het luchtruim en de luchthavens, zoals bijvoorbeeld drones en onbemande vliegtuigen. Met de komst van personendrones zal verticaal landen en opstijgen zijn intrede doen. Deze nieuwe verkeersstromen moeten veilig naast de bestaande vliegtuigen door het luchtruim en van en naar luchthavens worden geleid.

Reactie GA sector

Vliegveiligheid is beleidsmatig uiteraard primair en kan op vele manieren verhoogd worden. Een belangrijke manier ontbreekt in deze nota en dat is de versimpeling van het Nederlandse luchtruim. Versimpeling qua indeling (minder kleine gebiedjes, zowel horizontaal als verticaal), qua luchtruimclassificatie (hoe lager de classificatie, hoe minder 'bemoeienis' van luchtverkeersleiders waardoor die minder werkbelasting hebben) en qua procedures. De luchtruimherziening is een separaat proces doch dient op dit punt wel specifiek vermeld te worden.

De GA sector staat ook voor een veilige opname van de nieuwe luchtruimgebruikers. Dit mag echter niet gaan plaatsvinden op basis van unilaterale verdringing van de GA, op basis van vermeende commerciële belangen van die nieuwe gebruikers. Een belangrijk punt hierbij is ontwikkeling en invoering van separatie technologie. Dit soort technologie ontbreekt ook in de opsommingen in 7.1 *Veilig, stil en schoon* (pagina 81) en 7.2 *Hoe daar te komen?* (pagina 82). Of het woord "veilig" wordt hier in het verkeerde verband genoemd.

2.3.4 Waarborgen vliegveiligheid: regels voor drones en onbemande luchtvaart (pagina 23)

Het gebruik van drones en onbemande luchtvaartuigen neemt sterk toe. Deze ontwikkeling biedt nieuwe kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige toepassingen. De overheid wil deze ontwikkeling de ruimte geven en innovatie in technologie en diensten mogelijk maken. Uiteraard moet dit veilig gebeuren.

Door drones ontstaan ook nieuwe risico's. Zoals het misbruik van drones voor terroristische doeleinden. Daarom laat de Rijksoverheid onderzoek doen naar mogelijkheden om drones te detecteren en te neutraliseren. Bijvoorbeeld met verdedigingsdrones, de zogeheten counterdrones. Vanaf 2020 gelden nieuwe Europese regels voor drones. Zo moeten professionele dronevliegers zich registreren en een theorie-examen afleggen over luchtvaartregels, veiligheid en privacy. Dit is een eerste en belangrijke stap naar een Europese dronemarkt met vrij en veilig verkeer van goederen en diensten in de EU.

De komende jaren komen er stapsgewijs meer Europese regels. Deze zijn gericht op een veilige operatie van drones en een veilige integratie in het luchtruim. Tijdige nationale implementatie van deze regels is een belangrijke voorwaarde om de Nederlandse dronesector toegang te geven tot de Europese markt. Rond 2030 is er een volledige set van Europese regels voor drones. Daardoor kunnen ook grote onbemande luchtvaartuigen veilig aan het luchtverkeer deelnemen.

Er zijn al plannen voor onbemande luchtvaartuigen voor vrachtvervoer en taxivervoer. Daarom testen onder meer Luchtverkeersleiding Nederland en TU Delft hoe deze op een veilige manier mee kunnen doen in het huidige luchtvaartstelsel.

U-Space (de U verwijst naar 'unmanned') is de naam van het Europese systeem dat verkeersleiding en andere diensten gaat leveren aan alle luchtvaartuigen in het luchtruim onder de 150 meter. Dit is de plek waar ook onbemande luchtvaartuigen nu al prominent aanwezig zijn. Het systeem werkt automatisch en zorgt ervoor dat bemande en onbemande luchtvaartuigen veilig samen kunnen vliegen. U-Space wordt in stapjes ingevoerd, waarbij de Rijksoverheid nauw samenwerkt met andere Europese partners.

Reactie GA sector

De GA sector verlangt bij het opstellen van regels voor drones, de integratie hiervan in het luchtruim en U-space betrokken te zijn. U-Space mag niet leiden tot het onnodig verliezen van beschikbare ruimte voor GA en luchtsporten die zich in dit specifieke lagere luchtruim (onder 150 meter) bevinden. Deze luchtsporten zijn schermvliegen,

deltavliegen, paramotorvliegen, ballonvaren, zweefvliegen, modelvliegsport en recreatief dronevliegen. Deze takken van sport vinden plaats vanaf vaste locaties zoals vermeld in de AIP, dan wel vanaf incidentele locaties volgens een TUG regeling. In ieder geval dient voorkomen te worden dat U-Space corridors ingericht worden door of te dicht bij bestaande luchtsportlocaties. Los van U-Space zal in het gehele lagere luchtruim waar een mix kan ontstaan van drones en GA technieken moeten worden ontwikkeld en ingevoerd om botsingen tussen beiden te voorkomen. Specifiek wordt gedoeld op separatietechnieken zoals hierboven bij 2.1.3 benoemd.

De GA sector mist een onderbouwing van nut en noodzaak waarom de focus in de nota zo veel op de onbemande luchtvaart is komen te liggen. Veel technische mogelijkheden zijn vooralsnog onbekend, duren langer dan verwacht en worden regelmatig positiever voorgesteld dan reëel is. Zo zal payload range een lastig vraagstuk zijn voor grotere drones die geschikt zouden moeten zijn voor personenvervoer. Voor wie wordt dit vervoer in drones aantrekkelijk? Dat zullen de happy few zijn die de al bestaande uitstekende infrastructuur in Nederland gaan omzeilen ten koste van de andere gebruikers van het luchtruim. Ook de veiligheid van grotere drones boven bewoonde gebieden is een punt van aandacht. Boven de bebouwde kom mag luchtverkeer nu niet lager dan 1000 voet vliegen, dit om een eventuele voorzorgslanding uit te kunnen voeren zonder personen op de grond in gevaar te brengen. Het is zeer voorbarig om dergelijke drones laag boven bebouwde gebieden te laten vliegen zonder dat veiligheidsrisico's in kaart zijn gebracht. In het concept "Regeling Nationale Veiligheidsvoorschriften Luchtvaartuigen" wordt o.a. bepaald dat een aantal luchtvaartuigen niet eens boven de bebouwde kom mogen vliegen of binnen een bepaalde horizontale afstand hiervan komen. Drones zouden ingezet kunnen worden om goederen tussen opslagcentra te vervoeren en aldus files te vermijden. In steden kan prima verder getransporteerd worden met kleine elektrische voertuigen. Dit zal mogelijk niet passen in plannen van potentiële pakketdrone exploitanten maar veiligheid is uiteraard primair.

Natuurlijk zijn er diverse toepassingen te verzinnen waar commerciële onbemande luchtvaart van nut kan zijn. Echter, deze sector dient zich dan aan te passen aan de huidige gebruikers en wet- en regelgeving en niet andersom. De euforie over de mogelijkheden van (commerciële) drones lijkt verblindend te werken waarbij alleen ingezoomd wordt op de positieve aspecten. Aan de andere kant van het spectrum is iedereen in rep en roer als er een enkele drone in de buurt van een luchthaven wordt gesignaleerd, of als er een met een camera boven de stad vliegt. Dan moet die drone zo snel mogelijk de lucht uit en de bestuurder daarvan een grote boete krijgen.

2.3.6 Waarborgen vliegveiligheid: kleine luchtvaart (general aviation) (pagina 25)

De kleine luchtvaart moet zich in de toekomst sterker inzetten voor veiligheid en duurzaamheid. Dat geldt zowel in de lucht als op de grond. De veiligheid in deze sector kenmerkt zich door een grote eigen verantwoordelijkheid van verschillende in de kleine luchtvaart werkzame partijen. Om de kleine luchtvaart verder te verbeteren, staat het leren van ervaringen van anderen en van incidenten en voorvallen bovenaan.

De Rijksoverheid maakt het voor de sector makkelijker om voorvallen intern en aan het Analysebureau luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT te melden. Ook bevordert het Rijk het vrijwillig gebruik van veiligheidsmanagementsystemen en blijvende aandacht voor het voorkomen van luchtruimschendingen (airspace infringements) binnen de kleine luchtvaart.

De sector en de Rijksoverheid wisselen periodiek informatie uit via het door de Rijksoverheid georganiseerde general aviation-platform. Daar wordt ook ieder jaar een actieplan opgesteld waarbij verbetering van veiligheid een belangrijk aandachtspunt is. De Rijksoverheid ontwikkelt de komende jaren verder beleid voor de kleine luchtvaart in Nederland. Naast voldoende ruimte voor kleine luchtvaart is daarbij ook de voortdurende verbetering van veiligheid binnen de kleine luchtvaart een belangrijk speerpunt.

Om goede uitvoering van vluchten in de kleine luchtvaart te waarborgen, streeft de Rijksoverheid naar een nationaal zoveel als mogelijk aaneengesloten lager luchtruim. Hiervoor zullen nieuwe nationale kaders moeten komen die ook rekening houden met nieuwe gebruikers in het lagere luchtruim. Zoals drones en onbemande vliegtuigen, hoge gebouwen en windturbines.

Reactie GA sector

In de eerste zin staat het woord “duurzaamheid” vermeld. Dit hoort daar niet thuis aangezien duurzaamheid in hoofdstuk 5 separaat behandeld wordt.

De algemene luchtvaart zet zich voortdurend in voor het verbeteren van de vliegveiligheid. De eerste zin in deze paragraaf suggereert dat de huidige inzet onvoldoende is, waarbij ook nog eens een onderbouwing van dit statement ontbreekt. Tegen deze zinsnede wordt dan ook bezwaar gemaakt, dit moet anders verwoord worden. De sector is al partner bij bestaande overleggen met het Ministerie van IenW en ILT over continue verbetering van de vliegveiligheid en werkt eraan om de meldingsbereidheid van voorvallen bij ABL te vergroten. Daarnaast is nog begin 2020 een nieuwe Taskforce Airspace Infringements is gestart. Onderdeel van deze taskforce zijn de werkgroepen Luchtruim en ICE (Informatie, Communicatie en Educatie).

Daarnaast mist de sector een definitie van de term “*lager luchtruim*”. Waar de parachutisten een kolom luchtruim nodig heeft om van grotere hoogte te kunnen springen hebben de zweefvlieg-, deltavlieg- en schermvliegbeoefenaars als ook ballonvaarders een groter aaneengesloten luchtruim nodig dat aansluit op het luchtruim van de buurlanden, waar zo min mogelijk luchtruimbepkeringen gelden en wat een zo laag mogelijke classificatie heeft. Dit alles draagt ook bij aan het verhogen van de veiligheid en het verminderen van voorvallen. Dit is duidelijk uitgelegd door de sector in de GA behoeftestelling, waarbij nadrukkelijk wordt gesteld dat de GA visie van lager luchtruim start op de grond en loopt tot FL100.

Opgemerkt wordt dat er steeds meer beslag wordt gelegd op het lagere luchtruim door bestaande luchtruimgebruikers en beheerders. Denk hierbij aan TRA's (Temporary Reserved Airspace) die steeds meer een vast karakter krijgen i.p.v. incidenteel, GLV gebieden (KLu laagvlieggebieden) en CTR's klasse D die na openingsuren RMZ (Radio Mandatory Zone) worden. CTR's die over het algemeen onnodig groot zijn, en de vorm efficiënter gemaakt kan worden.

Hoofdstuk 3 (pagina 27) en 3.2 Kenmerken Nederlands Luchtverkeer (pagina 28)

De luchtvaartmaatschappij (Air France-KLM) laat aankomende en vertrekkende vluchten goed op elkaar aansluiten en trekt daarmee overstappende (transfer)passagiers aan. Nederlandse reizigers kunnen daardoor vaker en naar meer verschillende bestemmingen vliegen

Reactie GA sector

Het aantal vluchten op Schiphol en de groei van het aantal vluchten van Air France-KLM komt voor een substantieel gedeelte voort uit overstappende (transfer)passagiers. Deze internationale vluchten vinden vaak aan de randen van de nacht, of zelfs in de nacht plaats om een korte overstaptijd te garanderen. Deze vluchten geven extra veel hinder voor omwonenden. De negatieve gevolgen hiervan (geluidhinder, CO₂, stikstof, fijnstof) voor Nederland worden derhalve door buitenlanders gegenereerd, waarbij slechts een partij voordeel heeft, Air France-KLM. Dat Nederlanders hierdoor vaker en naar meer verschillende bestemmingen kunnen vliegen is niet een op een hard te maken. Immers, er zijn diverse buitenlandse maatschappijen (Lufthansa, Emirates, Turkish Airlines, United Airlines, etc.) die via hun netwerk deze bestemmingen ook aanbieden. En vaak goedkoper dan KLM vanwege Europese belastingregels. Daarbij zijn het ook niet de Nederlanders die overstappen. Dat hierdoor de Nederlanders zelf uit moeten wijken naar andere luchthavens (voornamelijk wordt gedoeld op de rol van Lelystad in de huidige nota) is aldus extra wrang.

Kader ontwikkeling luchthavens (pagina 48)

Regionale luchthavens; Voor de overige regionale luchthavens blijven de provincies het bevoegd gezag. Zij beslissen zelf over die luchthavens. De Rijksoverheid verwacht van provincies dat zij daarbij rekening houden met alle publieke belangen in de Luchtvaartnota. En dat zij zich onder meer richten op het tegengaan van geluidshinder.

Reactie GA sector

Op 1 november 2009 is via de RBML het bevoegd gezag over de luchthavens van regionale betekenis van het Rijk naar de provincies overgegaan. Dit zijn in het algemeen luchthavens gericht op GA, waaronder helicopterhavens, zweefvliegvelden en MLA-luchthavens. Dit betekent dat een provincie voor deze velden de "grondgebonden" vergunningen afgeeft. Ook de afgifte van vergunningen voor TUG velden ligt bij de provincies, die nu onder verschillende criteria qua gebruik en horizontale buffers worden afgegeven. Dit is onwenselijk. Daarmee bepalen de provincies grotendeels de ontwikkeling van regionale luchtvaart, inclusief de sport- en recreatieve luchtvaart, en niet de landelijke overheid. Daardoor is er momenteel een wirwar van beleid, visie, uitvoering, regelingen, termijnen en kosten vanuit provincies voor luchthavens, TUG velden en het bijbehorende luchtverkeer. Dit terwijl een van de doelen van de RBML een verlichting van de administratieve lasten en kosten was wat in ieder geval voor de GA niet gelukt is. Dit alles is voor de GA sector zeer belemmerend en frustrerend. Een groot knelpunt dat al vele malen door de sector aan het Ministerie is gemeld en waarbij aangedrongen is op een gewenste evaluatie.

Aldus ontbreekt het aan landelijke beleid qua hoeveelheid en soort van activiteiten van en locaties voor sport- en recreatieve luchtvaart. In de nota wordt nu geschreven dat de Rijksoverheid van de provincies verwacht dat zij rekening houden met alle publieke belangen. Er wordt niet vermeld welke publieke belangen dit zijn, of voor welke provincies deze gelden en voor welke niet. Provincies kunnen dit dus blijkbaar blijven invullen op eigen belangen, die zijn immers ook publiek. Volstrekt onduidelijk blijft ook hoe de Rijksoverheid dit denkt te kunnen afdwingen. Zonder aanpassing van de RBML kan dit ook niet en is dit loze tekst.

Wat verder mist in dit kader is de toenemende invloed van gemeenten op luchtverkeer. Soms geldt een vrijstellingsregeling volgens de RBML, echter onder voorwaarden, waaronder een Verklaring van Geen Bezwaar. Gemeente weigeren soms die te verstrekken, of geven ze af met extra voorwaarden zonder landelijke consistentie. Ook worden er beperkingen of voorwaarden opgenomen in een APV of bestemmingsplan, wederom zonder landelijke consistentie.

Afsluitend, de sector wenst nadrukkelijk een inperking van de rol van de provincies en gemeenten en in plaats daarvan meer landelijke uniforme afstemming in een landelijke wettelijk kader. Dit schept duidelijkheid voor de GA sector én voor het Rijk, waarbij de Rijksoverheid de mogelijkheid krijgt om landelijk aan te sturen qua locatie en gebruik van luchthavens daardoor betere afstemming en spreiding van activiteiten, vluchten en milieu impact mogelijk is.

5.1 Klimaatopgave (pagina 60)

De luchtvaartsector moet daarbij zelf de uitstoot verminderen. De in Nederland getankte fossiele brandstof is hierbij de maatstaf.

Reactie GA sector

Deze tekst bevat een denkfout ten aanzien van de CO₂ reductie. Indien het tanken van fossiele brandstof in Nederland de maatstaf is zal dit tanken ontmoedigd moeten worden. Als dit door een prijsprikkel gebeurt dan zullen luchtvaartmaatschappijen hun brandstof elders tanken en 'tankering fuel' gaan toepassen. (het al meenemen van goedkopere brandstof voor de terugweg op de heenweg). Zeker bij commercieel handelsverkeer waar de marges klein zijn is de prijs van brandstof een bepalende factor, Emirates neemt nu al brandstof mee die in de VAE getankt is. Als dit gebeurt zou dit de Nederlandse statistieken verfraaien want er wordt minder brandstof getankt in Nederland. In wezen is dit natuurlijk slechter voor de absolute CO₂ (en andere) uitstoot want er wordt door het meenemen van die extra brandstof weer meer brandstof totaal verbruikt.

Dit alles is voor de GA minder significant. Het is nauwelijks zinvol om op een dergelijke manier in het buitenland te tanken. Daarbij gaat het ook om kleine hoeveelheden vergeleken met de tonnen kerosine door een airliner wordt getankt. De sector werkt intussen mee aan trajecten om de uitstoot te beperken en waar mogelijk over te stappen naar alternatieve brandstoffen. Zij is echter wel gebonden aan wettelijk eisen zoals gesteld door de overheid. Deze eisen moeten in overweging worden genomen bij de bovengenoemde overstap.

Figuur 5.1 Ontwikkeling CO₂-uitstoot van vluchten vanuit Nederland en indicatie bij bereiken van doelen (pagina 60)

Reactie GA sector

Deze grafiek laat overduidelijk een sterk stijgende trend zien van de CO₂ uitstoot. Deze trend reflecteert direct de groei van het aantal vluchten in Nederland, hetgeen ook blijkt uit de tijdelijke afname na de kredietcrisis van 2008. Het is volstrekt irrealistisch om de schetsen dat de CO₂ uitstoot volgens de grafiek gaat dalen met een slechts marginale bijmengverplichting van duurzame brandstoffen of gebruik van synthetisch brandstoffen. De daling is zo te zien volledig gebaseerd op aannames. Dit wordt ook aldus vermeld bij 6.1., 'groeschattingen gebaseerd op aannames'. Daarbij wordt ook nog een groei toegestaan aan commercieel handelsverkeer als die CO₂ (en hinder) zal beperken, waarbij derhalve deze beperkingen dan weer teniet worden gedaan. Ook in 6.1. wordt gesteld dat de overheid niet meer zal sturen op aantal vluchten maar op heldere randvoorwaarden. Wat die randvoorwaarden zijn en wat het de ijkpunten hiervan zijn (start meetmoment, hoe en waar te meten, etc.) wordt niet vermeld. Hierdoor kunnen beslissingen hieromtrent pas later genomen en zal er discussie ontstaan over hoe dit ingevuld, gewaarborgd en gehandhaafd gaat worden. De nota dient op dit punt concreter te zijn om geloofwaardig te zijn.

Feit is ook dat volgens deze nota groei van het aantal vluchten wordt toegestaan. Er staat nergens in de nota beschreven dat grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat worden aangepast (bedoeld wordt verhogen van veiligheid en verbeteren van leefomgeving en klimaat) alleen dat daarop gestuurd gaat worden. De enige manier om de CO₂ uitstoot - zoals die in de grafiek wordt getoond - écht omlaag te brengen is het aantal vluchten te verminderen en niet te laten groeien. Met groei van het aantal vluchten kan dit gewoon niet en wordt een onjuist en onhaalbaar beeld geschetst. In de nota wordt nu nog groei vermeld waarbij het vooralsnog onduidelijk is of deze groei überhaupt gerealiseerd gaat worden.

Een relatieve quick win is om vluchten boven Nederland efficiënter te laten plaatsvinden, zonder vectoring en zonder de vele baanwisselingen (Alders akkoorden gesloten met bij luchthavens om geluidshinder te beperken). Dit is een operationele aanpassing die door op instigatie van de overheid gerealiseerd kan worden en waarbij milieuwinst geboekt wordt. Ter illustratie: vanwege het huidige afhandelingsconcept wordt per ICA vlucht ca. 250 - 300 kg. brandstof méér verbruikt dan in geval van een CDA. Dat betekent dat bij aanvang van de vlucht ca. 750 tot 900 kg meer blockfuel moet worden getankt dan in geval van een structureel CDA concept. Dat is dus onnodig verbruik en dito uitstoot per vlucht.

Last but not least, luchtvaartmaatschappijen schaffen sowieso vliegtuigen aan die minder brandstof verbruiken en dus ook per gevlogen kilometer minder CO₂ uitstoten. Niet omdat er een straf staat op CO₂ uitstoot, maar omdat dit goedkoper is. Reden waarom veel maatschappijen nu de A380 uit dienst nemen.

5.2.1. Beleidsmatig kader: Beprijzen van luchtvaart - (pagina 63)

Voor het klimaatbeleid voor de luchtvaart is het belangrijk dat kosten voor de luchtvaartsector zoveel mogelijk bijdragen aan het halen van klimaatdoelen. De kosten voor de sector die voortkomen uit overheidsbeleid zullen periodiek inzichtelijk worden gemaakt en tegen elkaar worden afgewogen op basis van de bijdrage die zij leveren aan het halen van de klimaatdoelen.

Reactie GA sector

De luchtvaartsector als geheel, waaronder GA, dient kosten te maken om te vergroenen. Dit is begrijpelijk en wordt niet bestreden. De kosten van verduurzaming zouden moeten plaatsvinden op basis van verbruik. Opgemerkt wordt dat de CO₂ uitstoot van de GA sector marginaal is vergeleken bij de grote luchtvaart. De kosten om te vergroenen zijn voor een GA vliegtuig natuurlijk lager dan die voor een airliner, absoluut als bedrag. Echter die kosten variëren voor de eigenaar van een GA vliegtuig (privé, club of school) van substantieel tot onbetaalbaar. De grote luchtvaartbedrijven kunnen deze kosten wel dragen of zullen deze doorrekenen in ticketprijzen. Aldus is er een

ongelijk speelveld wat bij de genoemde afweging die door de overheid gemaakt gaat worden moet worden meegenomen. Tevens wordt opgemerkt dat de zinsnede 'zoveel als mogelijk' arbitrair is. Voorkomen moet worden dat luchtvaartmaatschappijen creatief om zullen gaan met het verantwoorden van kosten voor klimaatbeleid.

Eventuele extra belastingen zullen ten goede moeten komen aan verduurzaming van de gehele luchtvaart en niet voorbehouden blijft aan enkele partijen. Subsidies voor verbetermaatregelen en onderzoek dienen sectorbreed beschikbaar te zijn. De overheid dient het ontwikkelen van infrastructuur om nieuwe ontwikkelingen in de luchtvaart mogelijk te maken te faciliteren en te ondersteunen.

5.2.3 Aanvullende maatregelen (pagina 67)

Nieuwe vliegtuigontwerpen en aandrijvingen

Nieuwe vliegtuigontwerpen en nieuwe soorten aandrijving zijn nodig om de uitstoot van CO₂ door de luchtvaart te verminderen. De Nederlandse luchtvaartindustrie is onderdeel van een internationale opererende sector. Er is nog veel fundamenteel en toegepast onderzoek nodig om de mogelijkheden van radicale vernieuwingen in beeld te brengen. Dit kost tijd. Net als het proces van certificering voor veiligheidseisen en het in fases in gebruik nemen van nieuwe vliegtuigen.

Door de lange ontwikkelduur, terugverdientijd en de onzekerheid over de uiteindelijk toegepaste technologie is het voor private partijen lastig om hierin te investeren. Vanuit het maatschappelijk belang om de klimaatdoelstellingen te halen, is daarom versnelling van de innovaties nodig. Daarbij moet op een breed palet van innovaties voor vliegtuigontwerpen en aandrijvingen worden ingezet, ook in Nederland.

Nederland is van oudsher sterk, innovatief en ondernemend in de luchtvaart. Onder andere Fokker, KLM, Schiphol, TU Delft en het Koninklijke NLR hebben de sector tot ver buiten onze landsgrenzen beïnvloed. Aan de Duurzame Luchtvaarttafel is daarom afgesproken om die positie in te zetten voor de versnelling van innovaties.

Reactie GA sector

In deze opsomming ontbreekt de GA. Materialen, aandrijving, operatiën, en zelfs drones vallen allen binnen de GA. Het beeld wordt geschetst dat alleen de grotere partijen innovatief en ondernemend zouden zijn. De luchtvaart is één sector, waarbij alle partijen van elkaar kunnen leren en moeten leren. In dit proces moet over de eigen schaduw worden heengestapt, niet alle partijen hebben immers dezelfde motivatie. De ontwikkeling van nieuwe ontwerpen en aandrijvingen dient ook door de overheid gestimuleerd te worden, qua proces maar ook met regelgeving en middelen.

Nederland wil in 2030 horen bij de internationale koplopers op het gebied van hybride elektrisch vliegen. De Nederlandse kennisinfrastructuur en maakindustrie kunnen zo bijdragen aan de nieuwe vliegtuigconcepten met verbeterde aerodynamische eigenschappen, materialen, componenten, aandrijflijnen en energieopslag. De Rijksoverheid werkt samen met het bedrijfsleven en kennis- en onderzoeksinstituten aan het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV). Het programma brengt ook de elektrificatie van de kleine luchtvaart (general aviation) en de grondgebonden operaties in beeld.

Het Actieprogramma wordt uitgewerkt in een tweejaarlijks werkprogramma waarover jaarlijks wordt gerapporteerd aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Vijfjaarlijks wordt het programma herijkt.

Figuur 5.3 Ambities Duurzame Luchtvaart

	2030	2050	2070
Roadmap grondgebonden operaties	• De emissies van grondgebonden operaties met 100% te reduceren • Elektrisch taxiën is standaard-procedure		
Roadmap General Aviation	• 'Living lab' voor de innovaties in de commerciële luchtvaart • 15% reductie in 2030 van de binnenlandse luchtvaart ten opzichte van emissieniveau van 1990	• Zero emissie van de binnenlandse luchtvaart in 2050	
Roadmap commerciële luchtvaart	• Eerste hybride elektrische toestellen met 20-50 passagiers in gebruik • De internationale commerciële luchtvaartactiviteiten vanuit Nederland in 2030 rond het CO₂-emissieniveau van 2005	• Halvering CO₂-emissies t.o.v. 2005 (in lijn met ICAO-doelstelling) • Alle korte-afstandsvluchten vanuit Nederland tot ongeveer 500 km volledig elektrisch	• Zero emissie van de internationale luchtvaart als stip op de horizon

Figuur 5.3 Ambities Duurzame Luchtvaart

Roadmap grondgebonden operaties

2030

- De emissies van grondgebonden operaties met 100% te reduceren
- Elektrisch taxiën is standaard-procedure

Roadmap General Aviation

2030

- Living lab' voor de innovaties in de commerciële luchtvaart
- 15% reductie in 2030 van de binnenlandse luchtvaart ten opzichte van emissieniveau van 1990

2050 Zero emissie van de binnenlandse luchtvaart in 2050

Reactie GA sector

De GA wordt in 2050 gelimiteerd tot zero emissie, terwijl de commerciële luchtvaart slechts een halvering van de CO₂ emissies wordt opgelegd. Derhalve is sprake van een ongelijk speelveld. Ook al is binnen de GA (hybride) elektrificering makkelijker te realiseren dan bij de (grote) commerciële luchtvaart, dat wil niet zeggen dat zero emissie in 2050 realistisch is. Er zijn diverse typen luchtvaartuigen die - zelfs in 2050 - niet geschikt zijn voor volledige elektrificatie. Denk hierbij een bepaalde typen helikopters zoals offshore, sommige (takken van) luchtsporten en de categorie historische luchtvaart. Dit laatste type luchtvaartuigen kan überhaupt niet geëlektrificeerd worden en zij dienen derhalve van de zero emissie voorwaarde uitgezonderd te worden.

Verder is het vreemd dat de zero emissie alleen geldt voor de binnenlandse luchtvaart. Indien met hetzelfde luchtvaartuig internationaal gevlogen zou worden dan zouden er mogelijk geen regelingen gelden. Indien dit te maken heeft met internationale afstemming dan dient dit punt verduidelijkt te worden. Immers, mag een luchtvaartuig uit het buitenland op basis van zero emissie dan de toegang tot Nederland ontzegd worden?

De sector hecht eraan dat er geen verschil wordt gemaakt tussen binnenlandse en internationale vluchten, dat de emissie van GA qua hoeveelheid en tijdpad gelijk wordt gesteld aan die van de commerciële luchtvaart en dat, bij aantoonbare noodzaak van de zero emissie norm specifieke types luchtvaartuigen worden vrijgesteld. Voor alles geldt ook dat er een goede overgangsregeling komt voor eigenaren van vliegtuigen, zowel privé als bedrijfsmatig. Voor elektrische auto's bestaan immers ook subsidieregelingen.

6. Capaciteit en capaciteitsverdeling (pagina 71)

Om ervoor te zorgen dat Nederland internationaal bereikbaar blijft, zijn investeringen nodig in de luchthavens en het wegen- en spoornet. Door een herindeling kan het luchtruim efficiënter worden gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en kleine luchtvaart. De nieuwe indeling houdt ook rekening met de komst van drones voor personen- en goederenvervoer. Er is meer regie op de inzet van regionale luchthavens, zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden op een manier die aansluit bij de behoefte vanuit de regio.

Reactie GA sector

Alle luchtruimgebruikers ondersteunen een efficiëntere indeling en gebruik van het luchtruim. De GA is verheugd dat er meer regie zal zijn op de inzet van regionale luchthavens. Vooralsnog ontbreekt het het Rijk echter aan formele middelen tot deze regie. Ook is niet duidelijk hoe de behoefte vanuit de regio - die per regio zeer verschillend kan zijn bijvoorbeeld naar werkelijk en/of gewenst gebruik van het luchtruim - aanvullend op elkaar benut kan worden. Zonder concrete invulling hiervan roept dit meer vragen op dan antwoorden.

De komst van drones zal sowieso een vermindering van beschikbaar luchtruim voor de GA betekenen en niet voor commercieel handelsverkeer. Het hele luchtruim kan aldus wel efficiënter zijn maar de GA sector zou toch minder vrije ruimte tot haar beschikking kunnen hebben.

8.2.5 Provincies (pagina 93)

De Rijksoverheid en de provincies blijven samenwerken op het gebied van luchtvaart en aanverwante beleidsterreinen. Er komt een periodiek bestuurlijk overleg luchtvaart. Dit moet de afstemming verbeteren tussen de minister van IenW, de staatssecretaris van Defensie en de gedeputeerden. De provincies zijn medeverantwoordelijk voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, natuur en regionale economische ontwikkeling.

Reactie GA sector

De GA sector ondersteunt dit nauwere contact tussen Rijksoverheid en provincies van harte. Er is al regulier overleg van de GA met de Rijksoverheid. De wensen, behoefte en problemen van GA komen via de provincies nog onvoldoende tot hun recht, ondanks inspanningen van beide partijen. Een van de oorzaken zijn de beleidsverschillen voor luchtvaart bij de provincies, die weer afhankelijk is van zaken als politieke kleur, bevolkingsdichtheid en spreiding, natuur en milieu eisen, etc. Zo valt bij de ene provincie luchtvaart onder - uiteraard - luchtvaart, maar bij andere onder verkeer en vervoer of onder milieu. Het gevolg is dat een landelijke belangenbehartiging van GA zeer lastig is en door de sector gewenste landelijke normen, kosten en uitvoering frustreren. Daarbij moet er met 12 provincies gesproken worden in plaats van 1 Rijksoverheid.

Als dit periodieke bestuurlijk overleg luchtvaart gestart wordt dient geborgd te worden dat de belangen van de GA sector via de Rijksoverheid bij de provincies behartigd en desnoods ook afgedwongen kunnen worden. Anders leidt dit overleg niet tot concrete en gewenste resultaten, ook niet als dit in het algemene Rijksoverheidsbelang zou zijn. Tevens moet aangegeven worden dat de taak van de lagere overheid is om in deze te faciliteren en niet, zoals in sommige provincies plaatsvindt luchtsporten onmogelijk te maken. Dit faciliteren kan zowel slaan op een gedwongen verplaatsing van een GA/luchtsportterrein als op een vrijwillige, door een club zelf geïnitieerd.

8.3 Aansturing uitvoering door de Rijksoverheid (pagina 94)

Het begrip 'luchtvaartsector' verandert daardoor. Bij beleidsbeslissingen met een publiek karakter is sprake van een verschil tussen de luchtverkeersleiding (zelfstandig bestuursorgaan, zbo), luchthaven (vaak onderdeel van een overheidsdeelneming) en luchtvaartmaatschappijen. Betrokken partijen adviseren aan de Rijksoverheid vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid. In de uitvoering blijft goede samenwerking tussen deze partijen uiteraard noodzakelijk.

Reactie GA sector

Wat mist in deze opsomming is de rol van de Rijksoverheid bij het vaststellen van wetten met betrekking tot luchtvaart. Wetten die gaan over hoe luchtvaart moet worden uitgevoerd, onder welke condities en en met welke brevetten of bevoegdheden. Dit is een wezenlijk punt wat in de nota zeker opgenomen dient te worden. Immers, deze wetten beïnvloeden in hoge mate hoe luchtvaart in Nederland kan en mag worden uitgevoerd. Op dit vlak zijn er voor de GA diverse knelpunten. Luchtvaartregelgeving is soms conflicterend en niet op elkaar afgestemd, of niet afgestemd met andere (niet-luchtvaart)wetgeving. Nederlandse wet- en regelgeving wil ook nog wel eens afwijken van Europese wetgeving, of over hoe omringende Europese landen met luchtvaart omgaan. Ook bestaat er soms onduidelijkheid over de interpretatie van Nederlandse regelingen. Hier is verbetering mogelijk, waar de GA sector positief kan en wil bijdragen.

De afstemming van nationale wetgeving onderling alsook in Europees verband, de uitbanning van conflicterende wetgeving en een betere uitvoerbaarheid van wetten en regeling dienen als doelen in de nota opgenomen te worden. De Rijksoverheid is hierin nadrukkelijk partij.

Daarbij wordt in deze hele paragraaf de GA sector niet genoemd. Dit terwijl zij de grootste gebruiker is van het Nederlandse luchtruim, met het grootste aantal vliegbewegingen, piloten en luchtvaartuigen. Zij is gesprekspartner bij overheidsoverleggen. Dit punt dient in de nota benoemd te worden. Bij ontstentenis lijkt deze paragraaf daarvoor het beste geschikt maar het kan uiteraard ook in een ander hoofdstuk worden opgenomen waar het naar de mening van het Ministerie meer tot zijn recht komt.

9.2.2 Financiële opgaven op lange termijn (pagina 100)

- *Duurzame luchtvaart*

Een andere belangrijke kostenpost is het volledig elektrisch vliegen op kortereafstandsvluchten (tot 500 kilometer) in 2050. Dit leidt tot forse investeringen in andere vervoersconcepten met nieuwe hybride en elektrische toestellen. De implementatie van EU ETS en CORSIA leidt tot aanzienlijke kosten voor de aanschaf van emissierechten. Ook het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen en het programmaplan Duurzame Luchtvaart vragen forse investeringen.

Reactie GA sector

Kortereafstandsvluchten (tot 500 km) betreffen een klein deel van commercieel handelsverkeer, maar binnen Nederland alle vluchten van de GA. De GA sector zal aldus volledig haar vloot dienen te vervangen, en de grote luchtvaart slechts gedeeltelijk. Financieel wordt de GA sector dus zwaarder getroffen dan de grote luchtvaart, waarbij haar financiële draagkracht ook nog kleiner is. De huidige tekst laat in het midden wie de genoemde forse investeringen moet doen. Gezien het feit dat er geen gelijk financieel speelveld is wenst de GA sector op dit vlak een bijdrage vanuit de overheid.



E: info@stichtingabrel.nl T:

Kelvinbaan 40, 3439 MT NIEUWEGEIN

Postbus 1475, 3430 BL NIEUWEGEIN

www.stichtingABReL.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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 (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 nú 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)



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

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

Datum:	3 juli 2020	Project:	Maastricht-Aken-Airport (MAA)
Uw kenmerk:	-	Locatie:	Maastricht
Ons kenmerk:	B065452aa.200P11U.pdv	Betreft:	zienswijze CRO-
Versie:	01_001		bewonersvertegenwoordigers MAA

Geachte

De afgelopen jaren hebben de bewonersvertegenwoordigers in de CRO MAA zich ingespannen om te komen tot een verbetering van het woon- en leefklimaat in de omgeving van MAA. Tot op heden heeft dat nog onvoldoende resultaat gehad. De luchthaven blijft bijvoorbeeld onverkort vasthouden aan het vliegen in de nacht (tussen 06.00 en 07.00 uur) en legt om economische redenen geen beperkingen op aan de meest lawaaiige vliegtuigen. Tegelijkertijd is er geen private ondernemer meer die de commerciële exploitatie van de luchthaven ter hand wil nemen en blijft MAA ook afhankelijk van financiële bijdragen van de provinciale overheid.

Van daaruit hebben wij ook naar de diverse voornemens uit de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 gekeken en willen in aanvulling op de zienswijze die al namens de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL) is ingediend nog de volgende zienswijze indienen.

De positie van de regionale luchthavens

In de ontwerp-luchtvaartnota wordt uitgesproken dat regionale luchthavens zich moeten ontwikkelen in lijn met de regio's waarin ze liggen en regionaal verankerd moeten zijn, "Regionale luchthavens zijn er voor de regio". Dit voornemen klinkt positief, maar wordt niet verder geconcretiseerd en laat allerlei vragen open. Zo wordt niet duidelijk wat die regionale verankering inhoudt en waar die regio ophoudt of begint. Ook is volstrekt onduidelijk wat die regionale verankering vervolgens betekent voor de operatie op de betreffende luchthaven. Verder staat te lezen dat de regionale luchthavens intensief met Schiphol willen samenwerken en dat de rijksoverheid daarvan een voorstander is.

Dat lijkt in tegenspraak met die gewenste regionale verankering, regionale luchthavens hengelen de afgelopen jaren allemaal naar het overnemen van vluchten van Schiphol. Wij staan op het standpunt dat het aan MAA is om binnen de kaders van de luchtvaartnota een duidelijke strategie te ontwikkelen om die regionale ontwikkeling en verankering gestalte te geven. In de zienswijze van de stichting ABReL is daaromtrent ook iets over opgemerkt als het gaat om GAE en de voormalige vliegbasis Twente. Hierbij willen we aantekenen dat een op de regionale vraag gerichte luchthaven niet automatisch minder hinder geeft voor de omgeving. Daarvoor is vooral het geheel aan vliegbewegingen bepalend (van zowel groot als klein vliegverkeer), zodat ook hier geldt dat een en ander (vliegen in relatie tot hinder) in samenhang moet worden beoordeeld.

Hinderbeperking

In de ontwerp-luchtvaartnota besteedt u terecht veel aandacht aan 'Hinder en Hinderbeperking'. Daarbij wordt gesteld dat groei van de luchtvaart alleen mogelijk is als dat gepaard gaat met minder hinder en overlast. Groei betekent meer vliegtuigbewegingen, maar onduidelijk is wat bij die groei de referentiesituatie is. Waar bijvoorbeeld bij Schiphol, Eindhoven en straks Lelystad het aantal bewegingen met groot handelsverkeer is gemaximaliseerd, is dat bij MAA niet het geval. Wij zijn van mening dat met minder hinder en overlast wordt bedoeld dat bij groei van het aantal vliegtuigbewegingen de totale hinder en overlast van het nieuwe totale aantal toegestane vliegtuigbewegingen moet worden verminderd in vergelijking met de huidige feitelijke situatie.

Wij zijn verheugd over de uitspraak in de ontwerp-luchtvaartnota t.a.v. nachtvluchten, welke uitspraak beschouwd kan worden als een aanscherping van het beleid. Bij MAA is er echter een regime dat het mogelijk maakt dat er al vanaf 06.00 uur wordt gevlogen. Waar Schiphol, Eindhoven en Rotterdam bij de aanscherping van het beleid inzake nachtvluchten nadrukkelijk worden genoemd, blijft dit voor MAA echter achterwege. Wij pleiten er voor dat de openstellingsuren van MAA op dit punt worden aangepast, dus geen vluchten tijdens de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur).

In de ontwerp-Luchtvaartnota besteedt u expliciet ook aandacht aan de verscherping van de extensieregeling bij RTHA. Opgemerkt moet worden dat ook de extensieregeling bij MAA verscherpt moet worden. Hier doen zich dezelfde vraagstukken voor als bij RTHA. Wij pleiten voor een identieke extensieregeling bij alle regionale luchthavens, zodat op dit punt luchthavens elkaar niet kunnen gaan beconcurreren. Daarbij moet nog opgemerkt worden dat een extensieregeling bedoeld is voor incidentele gevallen. Het veelvuldig een beroep doen op de extensieregeling als gevolg van ATC slots valt daar ons inziens niet onder. ATC slots zijn in de huidige luchtvaartwereld eerder regel dan uitzondering. Bovendien werden er de afgelopen 2 gebruiksjaren op MAA door Corendon Dutch Airlines dusdanige vliegschema's gehanteerd dat die bij de minste tegenslag in de vluchtoperatie hebben geleid tot veel extensies op jaarbasis.

In de ontwerp-luchtvaartnota heeft u een en ander gezegd over het weren van de meest lawaaiige vliegtuigen. Wij hebben al eerder opgemerkt dat op MAA deze vliegtuigen om economische redenen nog steeds worden toegelaten, terwijl die categorie vliegtuigen op andere Nederlandse burgerluchthavens of worden geweigerd (Eindhoven) of met beperkingen te maken hebben (Schiphol). Het lijkt ons wenselijk dat u uw voornemens op dit punt nog verder verduidelijkt, temeer omdat deze vliegtuigen binnen Europa steeds minder ruimte krijgen. Brussels Airport bijvoorbeeld heeft aangegeven binnenkort de havengelden/tarieven voor de meest lawaaiige vliegtuigen met zelfs een factor 10 tot 20 te verhogen.

Bij MAA is een preferent baangebruikstelsel in het verleden altijd verplicht geweest om te voorkomen dat groot handelsverkeer tijdens windstille periodes zowel bij aankomst als vertrek over dezelfde woonkernen dichtbij de luchthaven zou vliegen. Om onduidelijke redenen is dat principe enige tijd geleden los gelaten voor de regionale luchthavens. Voor MAA had dit onder meer tot gevolg dat in het gebruiksjaar 2019 meteen vanaf het begin tegengesteld baangebruik zoveel mogelijk werd toegepast (in dit geval landen op baan 21 en starten baan 03) om zoveel mogelijk het geprognoseerde verkeer voor dat gebruiksjaar in die geluidszone te accommoderen. Achterliggende redenen waren de ervaringen in het gebruiksjaar 2018 in combinatie met feit dat het meest kritieke handhavingspunt aan de zuidkant van de luchthaven ligt. Het decennialang verplichte preferent baangebruikstelsel dat altijd bedoeld was als een hinder beperkende maatregel verwerd aldus tot een bedrijfseconomische maatregel. Een verplicht preferent baangebruikstelsel voor groot handelsverkeer waarbij tegengesteld baangebruik zoveel mogelijk wordt voorkomen, zou ons inziens een voorwaarde moeten zijn bij het uitvoeren van vliegoperaties vanaf regionale luchthavens.

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

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

Met vriendelijke groet,
Namens de CRO-bewonersvertegenwoordigers MAA,

Zienswijze bij de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 2050

QuickScan

Voorwoord

Graag maakt BV te Capelle aan den IJssel gebruik van de mogelijkheid een zienswijze in te brengen bij de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 2050. Als bijlage en als onlosmakelijke deel van onze zienswijze ontvangt een opinie van , gepubliceerd in het Financieele Dagblad, FD 29 mei 2020.

Enkele cijfers

Vervoer door de lucht 2017, bbp 2017 **6 promille** van landelijk totaal, werkgelegenheid **3 promille** (CBS, 2018). Schiphol bbp en fte **0,8 tot 0,9 procent** (zie de nota). Bijdrage CO₂ luchtvaart **6 procent**

Ratio's: Luchthavenproduct Schiphol werkgelegenheid **114 fte** per **honderdduizend** vliegtuigbewegingen, **803 fte** per **miljoenpassagiers**.

Conclusie: de bijdrage van de luchtvaart en Schiphol aan onze economie laten zich eerder duiden in promillages, dan in procenten. Meer capaciteit voor de luchtvaart draagt marginaal bij aan onze economie, maar substantieel aan de vervuiling van het milieu. Vraag beperkende maatregelen moeten prevaleren boven het faciliteren van de groei.

Tijdshorizon

Het is bevreemdend dat de Ontwerp-Luchtvaartnota de periode 2020 2050 bestrijkt. Het verschil moet worden verklaard met de Ontwerp Havennota die niet verder gaat dan 2030. Mede met oog op de actuele situatie verdient aanbeveling behandeling van de Luchtvaartnota op te schorten en eerst een nota uit te brengen voor de periode 2020 – 2030.

Voer voor NEXIT

Voorstanders voor Nexit vinden munitie in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 2050

De ontwerpnota ademt de sfeer uit van "Nederland eerst", de EU-kaders worden als belemmering gezien voor het te voeren nationale beleid en niet als kans. Dit moet worden gelezen als verborgen staatssteun voor de KLM, protectie.

Handelsbarrières

In de nota wordt geen aandacht besteed aan de barrières in de internationale handel van transportdiensten, noch in enge zin, noch in brede zin (uitwisseling van data, toegang tot reserveringssystemen). De luchtvaart levert diensten, de betekenis voor onze in- en uitvoer voor de dienstenbalans/betalingsbalans ontbreekt. Geen woord wordt besteed aan Brexit.

Consumentenbelang

Consumentenvoorlichting; de luchtvaartmarkt is weinig transparant voor de gebruiker/consument als gevolg van overeenkomsten tussen de luchtvaartmaatschappen. Het belang van marktwerking, concurrentie, wordt eenzijdig belicht met een verwijzing naar de positie van de luchtvaartmaatschappijen zonder oog voor de gebruikers, de consumenten of verladers.

Voorwaardenscheppend beleid

Het taalgebruik is storend. Als voorbeeld pagina 38, het Rijk wil Nederland via Schiphol verbinden met intercontinentale bestemmingen. Minimaal had hier moeten staan: "de voorwaarden scheppen". Verder getuigt de nota niet van respect voor de buurlanden, Zaventem en Frankfurt. Voor velen een goed alternatief en dichterbij dan Schiphol. Deze luchthavens moeten worden gezien als complementair en niet als concurrenten.

Luchthaven in zee

Een luchthaven in zee, definitief afschrijven en geen ambtelijke uren in steken. Een luchthaven in zee is luchtfietsrij (Holst, van, 2018). De ruimte op zee is beperkt.

Causale verband en maatschappelijke kosten-batenanalyses

De beleidskeuzen stoelen op emoties, maar niet op een doorwrochte maatschappelijke kosten-batenanalyse. Een goede analyse van het probleem ontbreekt, alsook het inzicht in het causale verband tussen doelstelling, instrumenten en middelen, de klassieke aanbeveling van Tinbergen (zie ook CPB 2020). Met doorwrocht wordt in deze ook bedoeld aandacht voor de verdeling van lusten en lasten over alle belanghebbenden naar regio's, in binnen- en buitenland. Slechts een derde deel van de passagiers op Schiphol is woonachtig in ons land. De baten komen vooral niet-ingezetenen ten goede. Uit onderzoek van SEO naar de baten van het netwerk op Schiphol (SEO, 2019) valt op te maken dat de verbindingen binnen Europa per verbinding een hogere welvaartsbijdrage voor ons land hebben dan intercontinentale verbindingen. Voorrang verlenen aan intercontinentale bestemmingen lijkt daarmee niet opportuun en dient nader te worden onderbouwd.

Staatsdeelnemingen en staatssteun

Staatsdeelnemingen en staatssteun kunnen instrumenten zijn om doelstellingen te bereiken. Het onderwerp doel, nut en noodzaak van staatsdeelnemingen en staatssteun in de luchtvaart wordt nog gemist. Lusten en lasten voor de schatkist moeten worden belicht.

Kosten

De kosten voor het Rijk blijven onderbelicht, de kosten voor de bereikbaarheid van de luchthavens worden zelfs niet genoemd. Een mogelijke verklaring kan zijn dat 5,4 miljard euro voor de A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere in de Ontwerp Havennota 2020 2030 worden gekwalificeerd als achterlandverbinding van de **zeehaven**. Misleidend, beter ware het geweest deze investering te benoemen in de Luchtvaartnota in het kader van de ambities voor Luchthaven Lelystad, de achterlandverbinding van Schiphol naar Lelystad of als schakel tussen deze luchthavens.

Het vliegverkeer is schadelijk voor het milieu, schadelijk voor de volksgezondheid. Veel van deze kosten komen uiteindelijk voor rekening van de burger, al-of-niet via de premies voor zorgverzekeringen of via de begroting. De kosten moeten worden geraamd en plaats krijgen op de begrotingen bij bevoegd gezag.

Kennisleemten

Uit het rapport van het CPB Kansrijk mobiliteitsbeleid (CPB, 2020) valt op te maken dat het CPB zich niet wil wagen uitspraken te doen over de economische betekenis van de luchtvaart, het is een complex

geheel. Een kennisleemte die niet mag ontbreken in de nota en van bijzondere betekenis voor een interpretatie van een kosten-batenanalyse.

De kennisleemten benoemd in de nota betreffen een substantieel deel van de effecten die thuishoren in een maatschappelijke kosten- batenanalyse. Minimaal moet hieraan worden

toegevoegd de cijfers voor de reistijdwaardering van niet-ingezetenen als ook de waardering van de verblijfstijd op een luchthaven, de tijd om een luchthaven te verlaten en van aanmelden voor vertrek.

De kans op vertraging ware ook in geld te waarderen in een maatschappelijk kosten-batenanalyse. Het maatschappelijk belang van de luchtvaart voor niet-ingezetenen moet worden belicht in relatie tot het belang van ingezetenen van ons land. Tot slot uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM, 2018) blijkt dat de bereikbaarheid van een luchthaven nauwelijks van belang is voor de keuze wel of niet te vliegen, de prijs van de ticket is het belangrijkste. De wijze waarop het consumentensurplus wordt berekend vraagt derhalve om verdieping, de reistijd lijkt minder relevant dan gedacht. De gehele waardeketen moet in acht worden genomen, van plaats van verblijf bij vertrek tot de plaats van verblijf op de eindbestemming.

Capelle aan den IJssel, 3 juli 2020

Verwijzingen;

(2018) Schiphol op de Noordzee blijft luchtvaartserij, Esb-online.

CPB (2020) Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020, Den Haag

CBS (2018) Dossier luchtvaart, Den Haag.

Decisio (2019) Actualisatie economische betekenis Schiphol, Amsterdam.

KIM (2018) De vliegende Hollander, Den Haag.

SEO (2019) Het maatschappelijk belang van het Schiphol netwerk, Amsterdam.

BINNENLAND

Coronapandemie biedt kansen voor vernieuwing van mainportbeleid



is directeur-
eigenaar van bv en
econoom.

De coronapandemie zal ongetwijfeld blijvend van invloed zijn op de internationale verdeling van arbeid en kapitaal, en daarmee op onze welvaart. Bedrijven en burgers zullen meer bewust zijn van het feit dat een pandemie altijd mogelijk is, zoals microbiologen voorspellen. Begrippen als strategische voorraad en kritische massa zullen meer dan ooit op de agenda komen. Zo zullen bedrijven bijvoorbeeld zorgen voor een betere spreiding van hun toeleveranciers, zullen ziekenhuizen een grotere voorraad ic-bedden aanhouden, en zal het openbaar vervoer nog zorgvuldiger met de capaciteit moeten omgaan.

Vanuit dit gezichtspunt is het vreemd dat het kabinet in de onlangs uitgebrachte Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 ervan uitgaat dat de strategische vraagstukken voor de lange termijn dezelfde zullen blijven. Dit kan worden gelezen als vasthouden aan een koers gericht op het voorzien in zoveel mogelijk capaciteit voor het luchtverkeer. De eind maart uitgebrachte concept-Havennota ademt dezelfde sfeer. Er is geen ruimte voor voortschrijdend inzicht.

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) vroeg in 2016 om aandacht voor de vraag welke kritische massa er in de mainports nodig is om de welvaart in ons land op peil te houden. Deze vraag wordt in beide nota's niet beantwoord en dat is een gemiste kans.

De huidige crisis kunnen we evenwel benutten om plaats in te ruimen voor nieuwe inzichten. Bijvoorbeeld door meer aandacht te besteden aan waardecreatie, ook onder buitengewone omstandigheden zoals bij een pandemie. Meerdere keren naar de winkel moeten voor wc-papier is vanuit welvaartsoptiek suboptimaal en vraagt om een betere voorraad en aanvoer. Miljarden euro's steken in KLM zonder te bezien of de baten niet weggleken naar het buitenland, heeft veel weg van paniekvoetbal.

De coronacrisis overvalt ons en terecht roept het kabinet op ons voor te bereiden op een nieuwe werkelijkheid. In dat opzicht zou het de Tweede Kamer sieren de nota's niet verder te behandelen. In plaats daarvan moet de Kamer het kabinet verzoeken om voorstellen te ontwikkelen voor een duurzaam pandemiebestendig mainportbeleid. Een beleid met een nieuw elan in het belang van onze welvaart onder alle omstandigheden.



provincie **HOLLAND**
ZUID

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

Contact

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
Zie verzenddatum linksonder
Oms kenmerk
PZH-2020-744283808
DOS-2018-0005825
Uw kenmerk

Bijlagen

Onderwerp
Zienswijze provincie Zuid-Holland

Hooggeachte

De provincie Zuid-Holland heeft met interesse kennisgenomen van Verantwoord vliegen naar 2050, ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050. Voor onze provincie zijn de volgende uitgangspunten leidend in onze reactie op de nota:

1. Hinder moet omlaag.
2. Innovatie: voor de noodzakelijke hinderreductie en verduurzaming van de luchtvaartsector, met behoud van zijn economische voordelen, zien wij de belangrijkste oplossing in substantiële inzet op innovatie.
3. Gebruiksruimte: de regionale gebruiksruimte moet vooral worden ingezet om in de regionale behoeftes te voorzien.
4. Ruimtelijke ordening: de ontwikkelingen in de luchtvaart kunnen niet los worden gezien van opgaven in de ruimtelijke ordening.
5. Governance: de provincie wil een substantiële rol spelen bij alle besluiten op luchtvaartgebied die invloed hebben in de provincie.

Langs deze vijf lijnen is deze zienswijze opgesteld. Deze zienswijze is aanvullend op de zienswijzen van de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol, waaraan de provincie heeft bijgedragen en die de provincie onderschrijft.

De ontwerp-luchtvaartnota stelt vier publieke belangen centraal:

- Nederland veilig in de lucht en op de grond.
- Nederland goed verbinden.
- Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.
- Nederland duurzaam.

De provincie vindt het belangrijk dat deze vier belangen gebalanceerd worden meegewogen in

besluiten over de toekomst van de luchtvaart. Daarom hebben wij deze publieke belangen ook zorgvuldig in deze zienswijze verwerkt.

1. Hinder moet omlaag

Kwaliteitsdoelstellingen ontbreken

De Ontwerp Nationale Omgevingsvisie presenteert een integrale langetermijnvisie op de toekomst en ontwikkeling van de leefomgeving. De verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid komt voor een groot deel bij de decentrale overheden te liggen. Het gaat dan om taken zoals woningbouw, energietransitie en natuur. Deze taken raken ook het luchtvaartbeleid en voelen de gevolgen van het luchtvaartbeleid. Hoewel de ontwerp-luchtvaartnota vaststelt dat het belangrijk is dat de kwaliteit van de omgeving en de natuur rond de luchthavens verbetert, geeft het geen kwaliteitsdoelstellingen of kaders mee waaraan men de ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthavens kan toetsen.

Integraliteit van Rijksbeleid

Daarnaast zien wij het als een gemiste kans om de luchtvaartregelgeving, voor zover dit impact heeft op de leefomgeving, niet in de Omgevingswet op te nemen. De Omgevingswet beoogt immers een integrale afweging van alle belangen. Nu de luchtvaart daarin niet is opgenomen, is het risico op een sectorale belangenafweging groot en levert dit uitvoeringsproblemen bij het omgevingsbeleid op. Illustratief is de Aanvullingsregeling geluid die uw ministerie momenteel ter inzage heeft liggen, en waarin regels over de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluidniveau zijn opgenomen. Deze regels leiden de facto tot een bouwstop in een groot gebied rondom Schiphol (veel groter dan de nu gehanteerde 20 Ke-contour) en Rotterdam The Hague Airport vanwege luchtvaartgeluid. Wij vinden het niet consistent dat u regels over een aanvaardbaar geluidniveau eenzijdig oplegt aan de omgeving, maar bij de verdere ontwikkeling van Schiphol voorbij gaat aan uw eigen regels en de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluidniveau niet afweegt.

U geeft aan dat u wil verkennen of de instrumenten van de Omgevingswet kunnen helpen bij een betere afstemming en verdeling van de ruimte voor luchtvaart, wonen, bedrijfsactiviteiten, energietransitie en de natuur. Al deze aspecten raken het werkveld van de provincie. Illustratief is het toestaan van General Aviation boven Natura 2000 gebied. Wij constateren dat het publieke belang, een gezonde- en aantrekkelijke leefomgeving, voor het grootste deel nog uitgewerkt moet worden. Er zijn geen kwalitatieve doelstellingen meegegeven. Zonder de verantwoordelijkheid voor het brede luchtvaartbeleid te willen overnemen, denken wij graag vanuit onze rol in het ruimtelijke domein mee over de ontwikkelingen van de luchtvaart.

Groei van de luchtvaart

Uw verwachting is dat de luchtvaart met een bepaald percentage per jaar kan groeien. U geeft in de ontwerp-luchtvaartnota aan dat deze groei verdiend moet worden. Een nadere uitwerking van dit principe met concrete afspraken, 'targets' en randvoorwaarden ontbreekt echter. Daar waar u een duidelijk gekwantificeerde groei-ambitie noemt van 1 - 1,5%, blijft uw ambitie met betrekking tot het verbeteren van de leefomgeving en het welzijn van mensen zonder gekwantificeerd doel of

een duidelijk "stip op de horizon" waar u naartoe wilt werken.

In het Tweede Kamerdebat van 18 juni zegt u: "U zegt: deze minister gaat voor groei. Maar dat is onzin. Deze minister gaat voor hinderbeperking. En als het resultaat daarvan nul is, dan is er ook nul groei." Wij onderschrijven deze uitspraak van harte.

De provincie Zuid-Holland verkent graag met u hoe een groeiverdienmodel er in de toekomst uit zou kunnen zien, met betrekking tot Schiphol in BRS¹ verband en bij Rotterdam The Hague Airport (RTHA) in BRR² verband. Daarbij zijn wij zeer benieuwd op welke termijn dit model zou kunnen functioneren. In onze beleving kan de invulling van groei niet eerder ingaan dan het moment waarop de reductie van hinder een feit is. Oorzaak en gevolg mogen hier beslist niet worden omgedraaid.

Concluderend vinden wij dat vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving, de ontwerp-luchtvaartnota te weinig kaders biedt om op een volwaardige wijze alle relevante belangen af te wegen. Wij vinden het belangrijk om bij de verdere uitwerking actief te worden betrokken.

Aparte geluidsruimte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken

Bij de provincie Zuid-Holland bestaat de zorg dat bij het splitsen van geluidsruimten het harde plafond, dat goed functioneerde bij één geluidsruimte, verdampt. Deze zorg komt onder meer door de jarenlange trendmatige groei van de inzet van de traumahelikopters, en het ontbreken van mogelijkheden om hierin sturend op te treden, of tot werkafspraken te komen met de sector. Zonder aanvullende maatregelen zou het resultaat van twee geluidsruimten kunnen zijn dat het totale vliegverkeer binnen afzienbare tijd meer gebruikruimte benut dan de huidige 100%. Op het bewaken van deze harde bovengrens aan het gebruik van de luchthaven heeft de provincie Zuid-Holland jarenlang consequent, succesvol en tot grote tevredenheid van vele belanghebbenden, ingezet. Wij zien in de ontwerp-luchtvaartnota geen maatregelen die onze zorg op dit punt inperken.

Wij vinden dat het traumahelikopter verkeer altijd doorgang moet kunnen vinden en tegelijkertijd dat de totale geluidsruimte van RTHA niet mag groeien.

Daarbij vinden wij het belangrijk dat, als een dergelijke aparte geluidsruimte vorm krijgt, deze alleen van toepassing is op operationele vluchten (daadwerkelijke politie-inzet en traumavluchten). Training- en demonstratievluchten van zowel de politie- als de traumahelikopters dient men dan zorgvuldiger in te plannen. Deze zouden wat ons betreft dus niet onder een aparte gebruikruimte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken moeten vallen.

¹ Bestuurlijke Regie Schiphol, een samenwerkingsverband van 4 provincies en 56 gemeenten rondom Schiphol

² Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport, een samenwerkingsverband van de provincie, Rotterdam, Lansingerland en Schiedam

Tenslotte zien wij, dat de provincie een faciliterende rol heeft bij het registreren en analyseren van hindermeldingen, maar dat de Rijksoverheid hierin bevoegd gezag is. Wij willen daarom graag de samenwerking tussen de provincie en de Rijksoverheid rondom hindermeldingen verbeteren.

Baangebruik en banenstelsel Schiphol

Wat de provincie Zuid-Holland betreft is de ligging en functie van Schiphol een vast gegeven. Datzelfde geldt voor het huidige banenstelsel en het huidige baangebruik. De provincie is tegenstander van het uitbreiden of wijzigen van het banenstelsel als dit vanuit het oogpunt van groei van Schiphol nodig is. Een Tweede Kaagbaan kunnen wij niet steunen omdat deze leidt tot het (nog) zwaarder belast worden van woongebieden in Zuid-Holland.

Metten en berekenen geluid

Met u onderschrijft de provincie het belang van het eenduidig meten van (geluids-) hinder. Wij zoeken hierin de samenwerking en denken graag mee in het ontwikkelen van een meetprogramma dat u ontwikkelt voor Rotterdam The Hague Airport. In dat kader wijst de provincie u ook op het belang dat de omgeving hierin betrokken wordt. In onze provincie kennen wij een geslaagd voorbeeld van een goede samenwerking tussen Ministerie, Provincie en belanghebbenden. Dit gebeurt momenteel bij een verkenning naar een burgermeetnet geluid rond de Rotterdamse luchthaven. In de ontwerp-luchtvaartnota zien wij een aanleiding om verder te gaan op deze ingeslagen weg. Ook lezen wij er een bevestiging in dat wij bij het zetten van verdere stappen blijvend mogen rekenen op inbreng vanuit het Ministerie. Graag zetten wij dan ook onze samenwerking op dit onderwerp voort, onder andere via de programmatistische aanpak meten en berekenen van vliegtuiggeluid van het ministerie.

2. Innovatie

Innovatie synthetische brandstoffen

De provincie Zuid-Holland deelt uw mening dat een grote inzet op innovatie nodig is om de duurzaamheids- en leefbaarheidsdoelstellingen van de ontwerp-luchtvaartnota te bereiken. De ontwikkeling van synthetische brandstoffen lijkt voor met name de grote, commerciële luchtvaartuigen een veelbelovende kanshebber om binnen de termijnen van de ontwerp-luchtvaartnota een substantiële bijdrage te leveren aan reductie van de CO₂-uitstoot. Deze ontwikkeling belooft ook een verbetering, door vermindering, van de ultrafijnstof emissies.

Binnen de provincie Zuid-Holland zien wij mogelijkheden om bij te dragen aan deze ontwikkelingen. Zoals u al stelt in de ontwerp-luchtvaartnota, is Nederland van oudsher sterk, innovatief en ondernemend in de luchtvaart. Nederland in het algemeen, maar vooral ook de provincie Zuid-Holland, beschikt over een goede mix van petrochemische industrie, innovatieve kennis en een behoorlijk grote afzetmarkt in de luchtvaart om de ontwikkeling van synthetische brandstoffen mogelijk te maken. Wij denken daarom graag met u mee hoe wij deze ontwikkelingen verder kunnen ondersteunen en over de verdere vormgeving van de innovatiestrategie.

Energietransitie

De Provincie Zuid-Holland verwelkomt de bijmengverplichting van bio- en synthetische kerosine (14% in 2030; 100% in 2050) voor verduurzaming van de luchtvaart en de ambitie van het rijk om de productie hiervan aan te jagen. De verplichting draagt vanuit de vraagkant bij aan het momentum voor een circulaire economie. De productie van kerosine geschiedt in zo'n circulaire economie niet langer op basis van aardolie, maar op basis van koolstof uit biomassa, reststromen en afgevangen CO₂ (Carbon Capture and Utilisation), in combinatie met groene waterstof uit water-elektrolyse. Omdat de Haven van Rotterdam een groot deel van de kerosine voor luchthavens in Noordwest-Europa levert ligt hier een groot economisch belang met exportpotentieel voor Zuid-Holland en Nederland bij ontwikkeling van deze gecombineerde koolstof- en waterstofwaardeketen. De productie van bio- en synthetische kerosine sluit goed aan bij de ketenbenadering en prioriteiten in de Waterstofvisie Zuid-Holland van 18 februari 2020.

Innovatie hybride elektrisch vliegen

In de ontwerp-luchtvaartnota heeft u een substantiële reductie van luchtvaartemissies tot doel gesteld voor 2050. De provincie ondersteunt deze doelstelling en voorziet net als u de noodzaak om ook hier innovatie te stimuleren en te ondersteunen. Daarom denkt de provincie ook voor deze doelstelling graag mee over de verdere invulling van het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen en de Duurzame Luchtvaarttafel.

3. Gebruiksruimte regionale luchthavens naar regionale behoeftes

Netwerk Rotterdam The Hague Airport (RTHA) vooral regionaal

Wij zien in de ontwerp-luchtvaartnota een ambitie beschreven die regionale luchthavens betreft in een nationaal schaarstevraagstuk. Nederland is als het ware beschreven als één luchtvaartregio. De schaarse gebruiksruimte van de luchthavens moet volgens de ontwerp-luchtvaartnota optimaal bijdragen aan welvaart en welzijn van Nederland. Dit voorstel hoeft niet altijd samen te gaan met de belangen van hinderbeperking en afspraken daarover met de omgeving. De provincie is het niet eens met deze eenzijdige doelstelling. Wat ons betreft is Rotterdam The Hague Airport in de eerste plaats een regionale luchthaven voor zakelijk luchtverkeer die ten dienste staat van de regio, en pas daarna ten dienste van de verdeling van nationale schaarste.

Economische waarde Schiphol

Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven. Wij onderschrijven de keuze om voorrang te geven aan luchtvaart met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Hierbij vragen wij uitdrukkelijk aandacht voor vracht. Ook heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. Wij vinden het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld. Dat vraagt dat verschillende vraagstukken en thema's in onderlinge samenhang worden beschouwd.

4. Ruimtelijke ordening

Ruimtelijk ordening - Geluidadaptief bouwen

De provincie is tegen geluidadaptief bouwen als dit als middel wordt gebruikt om op plekken te bouwen waar de woningbouw nu al is verboden of gelimiteerd op grond van te hoge geluidbelasting. Daarmee zouden we het aantal potentieel geluidgehinderden vergroten; dat is in de ogen van de provincie ongewenst. Geluidadaptief bouwen vinden wij wél een goede methode om de blootstelling aan geluid te beperken op plaatsen waar woningbouw op grond van de huidige regels is toegestaan. Op geluidadaptief bouwen van kantoren en andere werkgerelateerde functies bij hogere geluidbelastingen dan nu is toegestaan, is de provincie niet a priori tegen.

Zoals eerder genoemd, vinden wij het in dit kader ook belangrijk, dat de geluidsbelasting niet alleen berekend, maar ook gemeten wordt.

Ruimtelijke ordening - Windenergie

De provincie Zuid-Holland vindt dat de ruimte voor de luchtvaart niet ten koste mag gaan van ruimte op de grond. De provincie Zuid-Holland wil een bijdrage leveren aan de duurzame energieopgave onder andere door het realiseren van windparken op reeds aangewezen locaties voor windenergie, maar ook de mogelijkheid openhouden tot uitbreiding van de bestaande locaties. De trend dat de windturbines op land steeds hoger worden leidt tot kostendaling in de exploitatie van windparken waardoor minder rijks subsidie (SDE+) nodig is. Nu al is de hoogtebeperking voor een aantal windlocaties in de Rotterdamse regio een belangrijke reden waarom windparken niet tot ontwikkeling komen waardoor de provincie afspraken uit het energieakkoord niet kan realiseren. Met een strengere regelgeving zal dat voor meer locaties in Zuid-Holland gelden.

Verder vragen we aandacht voor de verlichting van windturbines die in het kader van de veiligheid van de luchtvaart verplicht zijn voor turbines van meer dan 150 meter tiphoogte. De verlichting leidt tot veel visuele overlast bij een grote groep omwonenden van een windpark. We kijken met belangstelling uit naar de resultaten van het onderzoek naar vermindering van de lichthinder van obstakelverlichting op hoge objecten voor omwonenden en worden graag betrokken bij het vormgeven van de maatregelen die u gaat treffen naar aanleiding hiervan.

Zorg over bouwopgave en luchtvaart

De binnenstedelijke verdichtingsopgave en de bouwopgave in de Randstad staan op gespannen voet met luchtvaart. Wij bieden aan om met u mee te denken over mogelijke uitwerkingsrichtingen om dit conflict op te lossen.

5. Governance

Luchthavenbesluit RTHA

De ontwerp-luchtvaartnota benoemt dat Rotterdam The Hague Airport in 2020 start met de voorbereidingen van een nieuw luchthavenbesluit. Daarbij neemt eveneens de afstemming met de regio een belangrijke plaats in voor het te nemen luchthavenbesluit. In dat kader levert de provincie Zuid-Holland graag een actieve bijdrage aan het gezamenlijke proces van de

luchthaven en het ministerie. Bovendien zien wij de invulling van draagvlak vanuit de omgeving als een proces dat verder reikt dan het betrekken van de provincie. Daar horen regionale partners bij als (vertegenwoordigers van) omwonenden, bedrijfsleven, natuur- en milieuorganisaties, gebruikers van de luchthaven, gemeentebesturen en overige belanghebbenden.

Evaluatie van het RBML

In hoofdstuk 8 beschrijft u de uitvoering van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). U spreekt de bereidheid uit om over specifieke vraagstukken en knelpunten in gesprek te gaan. In de overleggen over de uitvoering van de RBML is herhaaldelijk door zowel de provincies als de sectorpartijen aangegeven dat een gezamenlijke evaluatie noodzakelijk is. Wij ervaren problemen op het terrein van de uitvoering voor wat betreft helihavens, de afstemming met de verschillende handhavende instanties. Ook zijn er uitvoeringsproblemen in verband met de natuurtaken die ook bij de provincie zijn gekomen na de inwerkingtreding van de RBML, de gewijzigde rol van ILT en de consequenties daarvan voor de provincies. Het is een feit dat er geen totaaloverzicht van alle luchtvaartactiviteiten meer is. Conform de afspraken uit 2009 vragen wij u hiervoor spoedig een grondige evaluatie te starten. De problematiek rond de bevoegdheidsverdeling in het RBML en het voorstel voor een grondige evaluatie van de RBML-regelgeving zien wij graag prominenter terug in de definitieve Luchtvaartnota.

Governance en participatie

De provincie Zuid-Holland ondersteunt de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden waar het ruimtelijke ordening, natuur en regionale economische ontwikkeling betreft, zoals verwoord in LVN 8.2.5.

"De provincies zijn medeverantwoordelijk voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, natuur en regionale economische ontwikkeling.

De provincies vervullen een adviserende rol in de ontwikkelingen van luchtvaart, nu en in de toekomst, bij:

- alle luchtvaart- en luchtruimwijzigingen waarvan relevante merkbare effecten zijn te voorzien*
- binnen een provincie, maar die ook provincie- en landsgrensoverstijgend kunnen zijn;*
- evaluatiemomenten rondom inrichting van luchtruim en capaciteitsverdeling van luchthavens;*
- inhoudelijke ontwikkelingen op de grond die de luchtvaart raken of door de luchtvaart geraakt worden."*

Deze verdeling zal zich ook moeten uiten bij de dialoog voor de uitvoeringsagenda van de luchtvaartnota. Daar waar gezamenlijke verantwoordelijkheden zijn dient men deze ook gezamenlijk te besluiten. De provincie wil graag betrokken worden bij de uitvoeringsagenda en bepalen op welke onderwerpen de provincie en Rijk samen optrekken.

De participatie voor gemeenten en burgers is volgens de provincie Zuid-Holland onvoldoende. Bij de totstandkoming van de ontwerp-luchtvaartnota zijn de gemeenten – die buiten de bestaande overlegstructuren van Schiphol en RTHA vallen – onvoldoende betrokken. Ook de gemeenten binnen deze overlegstructuren voelen zich niet tijdig geïnformeerd. Voor de toekomst zouden

deze gemeenten in een apart traject tussen Rijk en gemeenten moeten worden betrokken. Een alternatief is de CRO+, waarbij enkele gemeenten aansluiten bij een bestaand overleg van CRO, om zodoende te kunnen participeren.

Voor bewoners vindt onder andere via (nationale) klankbordgroepen participatie plaats. De provincie is van mening dat participatie via klankbordgroepen effectiever kan zijn, als er transparantie is over de input en output van dit overleg. In de afgelopen periode is onvoldoende duidelijk geweest welke input er is geleverd door de bewoners en wat hiermee is gedaan bij de uitwerking van de verschillende luchtvaartprogramma's. Daarnaast is het wenselijk een evenredigere vertegenwoordiging te hebben van de verschillende stakeholders bij de klankbordgroepen, waarbij niet voornamelijk sectorpartijen zijn vertegenwoordigd.

6. Conclusie

De ontwerp-luchtvaarnota geeft een goede aanzet tot de ontwikkeling van de luchtvaart op de langere termijn. De provincie mist echter de doelstellingen om de leefomgeving te verbeteren en de emissies en hinder omlaag te brengen. De provincie vindt ook dat regionale belangen voorrang moeten krijgen bij het verdelen van de schaarse gebruiksruimte en is bezorgd over de voorgenomen aparte gebruiksruimte voor maatschappelijk helikoptertransport. Daarnaast is het belangrijk om de mogelijkheden voor maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid bij besluiten, die consequenties hebben voor inwoners van de provincie, te verbeteren.

Graag ziet de provincie uw inhoudelijke reactie op deze zienswijze tegemoet. Wij gaan daarbij uit van een positieve samenwerking bij de verdere uitwerking.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, voorzitter,

Aan:
Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Onderwerp: Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 + bijlage

Oegstgeest, 4 juli 2020.

Excellentie,

U heeft onlangs de Ontwerp-Luchtvaartnota vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Graag maken wij als OZV van de gelegenheid gebruik om onze Zienswijze in te dienen. Onze Zienswijze bestaat uit twee onderdelen. Het eerste deel, waarin wij in algemene zin onze visie op uw beleidsvoornemens schetsen, treft u onderstaand aan. In het tweede deel, treft u als bijlage onze paginagewijze (detail-) opmerkingen op de Ontwerp-Luchtvaartnota aan.

Het is schokkend te moeten constateren dat, hoewel de zorg voor een gezonde leefomgeving van burgers in de Luchtvaartnota opvallend benoemd wordt, het perspectief op concrete maatregelen hieromtrent afwezig is. Dit, ondanks dat binnen de kaders van de huidige milieu- en geluidsproblematiek en de daaruit voortkomende gezondheidsrisico's de situatie urgent is.

Er wordt in de nota erkend dat er een brede consensus is over het negatieve effect dat vliegverkeer heeft op gezondheid. Deze effecten worden enerzijds veroorzaakt door emissie van gezondheidsschadelijke stoffen zoals CO₂, NOx en ultrafijnstof en anderzijds door te hoge geluidsproductie. Ondanks de erkenning van de negatieve effecten van vliegverkeer wordt in de Luchtvaartnota toch de aanpak van emissie ondergebracht in de categorie "groei" onder het motto van: "de luchtvaartsector kan groei verdienen". Directe wettelijke maatregelen, waar de omwonenden van Schiphol wat aan hebben blijven nadrukkelijk "in de lucht hangen". Op eenzelfde manier wordt omgegaan met het beperken van het schadelijke effect van teveel geluidsbelasting. Hier is het ook weer, "groei (moet verdiend worden)". In dat kader wordt zelfs de WHO-geluidsrichtlijn genoemd, maar of deze WHO-richtlijn wettelijk geëffectueerd gaat worden, inclusief een tijdpad, komt niet voor in de Luchtvaartnota.

Hoewel CO₂ en N₂ uitstoot inmiddels wettelijk aan banden is gelegd, geldt voor begrenzing van geluidsbelasting helaas nog geen wettelijke norm. Dit houdt in dat sancties bij overtreding niet mogelijk zijn. Dat is een ongewenste situatie. Wij vinden dat de WHO-richtlijn voor Europa (45 dBLden en 40 dBLnight) uitgangspunt van een wettelijk beleid moet zijn. Op dit moment, door het ontbreken van een wettelijke norm heeft de Nederlandse Staat de vrijheid om aanzienlijk naar boven af te wijken van het advies van de WHO. Verder dient de berekende norm voor geluidshinder vervangen te worden door een norm die gebaseerd is op heldere grenswaarden voor gemeten geluid. Hierbij moet rekening worden gehouden met:

1. Piekbelasting
2. maximale frequenties per tijdseenheid per baan
3. tijdsduur rustpauzes
4. cumulatie van geluid
5. maximale hinder per persoon

Kortom, wat de Luchtvaartnota schrijnend ontbeert is dat er een wettelijk verankerd, goed (d.w.z. met inachtneming van de 5 hierboven genoemde parameters) en betrouwbaar, meetsysteem komt om de geluids(over)belasting te registreren inclusief wetgeving om overtredingen te sanctioneren.

In de Luchtvaartnota wordt genoemd dat het beperken van geluidsoverlast "prioriteit heeft in het luchtruim tot een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter)", maar evenals



bovengenoemde onderwerpen wordt dit ook niet uitgewerkt. Het Ministerie is er al jaren van op de hoogte dat de protocollen voor een geleidelijke dalingsmethode vanaf 2000 meter, de continuous decent operation (CDO), bekend zijn en dat de CDO op andere drukke luchthavens wordt uitgevoerd. Door de CDO als dalingsmethode te gebruiken wordt een algemeen belang gediend want zowel de emissie- als geluidsbelasting nemen af. Toch wordt deze specifieke adaptatie in dalingsmethode niet in de Luchtvaartnota genoemd.

Ingezet wordt op utopische maatregelen zoals stillere vliegtuigen. En dan nog, er is geen "rocket science" voor nodig om te bedenken dat als er meer vliegbewegingen zijn, er ook meer geluidsbelasting is. Daarmee is het perspectief op 780.000 vliegbewegingen per jaar, dat de Luchtvaartnota ons biedt, uiterst zorgwekkend.

Hoe kan het Ministerie van IenW in haar Luchtvaartnota zeggen de gezondheidsbelangen van haar burgers voorop te stellen? In feite worden deze belangen flagrant genegeerd. Dit, ondanks de brede maatschappelijke (óók wetenschappelijk onderbouwde) discussie over dit onderwerp. Het kan niet anders, dan dat u als Minister en uw adviseurs weten wat er leeft onder de bevolking. Of is deze discussie alleen maar pro forma gevoerd? Wij kunnen niet anders dan vaststellen dat de overheid haar verantwoordelijkheid, zoals bedoeld in het Verdrag van de rechten van de mens, niet wenst te nemen. Hierdoor komt een gezonde leefomgeving voor de burger in gevaar. De Luchtvaartnota legt de nadruk op groei van de luchtvaart, i.c. Schiphol, als dé motor voor de economie tot 2050, terwijl men weet dat andere sectoren zeker zo belangrijk zijn en naar verwachting, Schiphol zullen voorbijstreven (zie: ondermeer de rapportage "Mainports voorbij"). Kennelijk telt voor de Staat het korte termijn economische belang meer dan het bieden van een robuust langere termijn perspectief zoals bijvoorbeeld het verplaatsen van Schiphol naar de Noordzee.

Hoogachtend,
Namens het Bestuur van de Stichting OZV

voorzitter

Correspondentieadres: info@vlieghinder-oegstgeest.nl
www.ozv.nu
telefoon:

Aan:

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Onderwerp: Zienswijze (Samenvatting) PlanMER Luchtvaartnota 2020-2050 en PlanMER LVN Trends en ontwikkelingen

Oegstgeest, 4 juli 2020.

Excellentie,

U heeft onlangs de (Samenvatting) PlanMER Luchtvaartnota en PlanMER LVN Trends en ontwikkelingen behorend bij de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Graag maken wij als Stichting OZV van de gelegenheid gebruik om bij deze onze Zienswijze op de voornoemde documenten in te dienen. Het betreft onze Zienswijze op 1. PlanMER LVN Samenvatting, 2. PlanMER Luchtvaartnota en 3. PlanMER LVN Trends en Ontwikkelingen.

Leeswijzer

(per opmerking zijn de tekst delen uit documenten *cursief* weergegeven)

1. PlanMER LVN Samenvatting

- P 5. *Belangrijkste thema's luchtvaart: Geluidshinder: Hoe kunnen we in NL vliegen met minimale geluidshinder voor mensen?* Het gaat er om dat specifieke niveau van geluidsbelasting te bereiken waarbij geen gezondheidsschade optreedt.
- P 8. *Verminderen negatieve gezondheidseffecten luchtvaart.* Doel moet: zijn negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart te beperken tot het niveau waarop geen gezondheidsschade plaatsvindt. Relevantie noties zijn in dit verband de WHO richtlijn + piekgeluid. Er is al veel onderzoek gedaan naar de negatieve effecten van vliegtuiggeluid op de gezondheid. De beleidsaanpak gericht op het 'verminderen van de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart' (=quote van door Rijk geformuleerd beleidsdoel) dient op deze onderzoeksresultaten te zijn gebaseerd. Het RIVM beveelt aan het beleid voor omgevingsgeluid te versterken door gezondheidsverbeteringen als op zichzelf staand doel te verankeren in de Nederlandse wet- en regelgeving (RIVM-rapport 2019-0227, pag 126). De berekende norm voor geluidshinder moet vervangen worden door een norm die is gebaseerd op heldere grenswaarden voor gemeten geluid. Hierbij moet rekening gehouden worden met piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Minder gehinderden is niet hetzelfde als minder hinder (per individu).
- P 8. *Beperken nachtvluchten.* In relatie tot gezondheidsschade is het stopzetten van nachtvluchten de enige optie. Verder moet worden aangegeven dat landingen alleen mogen worden uitgevoerd wanneer zo lang als vliegtechnisch verantwoord zo hoog mogelijk wordt aangevlogen. Landingen mogen alleen dmv CDO's; gelijkmatig dalende nadering worden uitgevoerd.
- P 12 en 15. *Tabel Effecten van het beleid in de Luchtvaartnota.* De symbolen wekken de indruk dat in de huidige (referentie-) situatie ten aanzien van het aantal 'ernstig gehinderden' en 'slaapverstoring' sprake is van een redelijke staat, waarbij zich verspreid knelpunten voordoen. Dit is een te rooskleurig beeld. Dit geldt ook voor de tabel op pag 15

tav het aspect Gezondheid. Het RIVM geeft aan dat in 2015 ruim 2.000.000 personen zijn blootgesteld aan een geluidsniveau van meer dan 45 dB(Lden). 's Nachts worden 219.800 personen geconfronteerd met een geluidsniveau boven de WHO richtlijn (40 dB(Lnight)). Deze gegevens hebben betrekking op op jaarbasis gemiddelde geluidsniveaus. Het aantal personen dat te maken heeft met piekgeluiden van overvliegende vliegtuigen, ook als ze buiten de geluidscontouren wonen, ligt zowel overdag als 's nachts beduidend hoger.

- P 15. *Leefomgeving. Het schoner en stiller worden van vliegtuigen en duurzame technologieën.* Dit levert onvoldoende bijdrage aan hinderreductie voor de komende tientallen jaren.
- P 15. *...meten en berekenen moeten beter op elkaar aansluiten.* Alleen meten en berekenen lost niets op. Het gaat erom dat wettelijk afdwingbare maatregelen worden benoemd + sancties op overtredingen.
- P 15. *Gezondheid. ...een afname van het aantal geluidgehinderden verwacht tov de huidige situatie door het stiller worden van vliegtuigen en de introductie van elektrisch vliegen en de afname van het aantal vliegbewegingen gedurende de nacht.* Effect 'stiller worden van vliegtuigen' en 'elektrisch vliegen' zullen niet leiden tot zodanige reductie vliegtuiggeluid dat geen sprake meer is van gezondheidsschade als gevolg hiervan. Alleen bij volledig stoppen van nachtvluchten zal in de nacht sprake kunnen zijn van reductie van geluid met een gunstig effect op de gezondheid omdat dan van slaapverstoring door vliegtuiggeluid tussen 23.00 en 7.00 uur geen sprake meer zal zijn.

2. PlanMER Luchtvaartnota

- P 19. *Denkrichting leefomgeving. We streven naar het minimaliseren van de hinder en het verhogen van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.* Goed streven; kan alleen worden gerealiseerd dmv wettelijk vastgelegde normen voor hinder en kwaliteit leefomgeving, inclusief sancties ingeval normen worden overtreden.
- P 21. Tabel 2.1 *Bouwsteen Voortbouwen. Verminderen van hinder en verhogen van de veiligheid...* Verminderen van de hinder dient als aparte bouwsteen benoemd te worden. Nu wekt de tabel de suggestie dat in 2030 en 2050 sprake zal zijn van hindervermindering. Hiervan kan in de referentiesituatie, waarbij een groei van het aantal vliegbewegingen naar 730.000 in 2050 mogelijk is, geen sprake zijn.
- P 22. Figuur 2.3 *Overzicht van de maatregelen in hoekpunt Voortbouwen (referentiesituatie). Leefomgeving, L3. Luchtruimherindeling richten op sneller hoger vliegen en..* Aanvullen met: Landingen alleen hoger aanvloegend en uitvoeren als 'gelijkmatig dalende nadering' (Continuous Descent Operation).
- P 25. Figuur 2.5 *Overzicht van de maatregelen in hoekpunt Normeren. Leefomgeving, L1. Max geluidsniveau ...bij opstijgen.* Extra punt toevoegen: Bij landingen afzien van over grote afstand laag vliegen. Landingen hoger aanvloegend en uitvoeren als 'gelijkmatig dalende nadering'. De berekende norm voor geluidshinder moet vervangen worden door een norm die is gebaseerd op heldere grenswaarden voor gemeten geluid. Hierbij moet rekening gehouden worden met piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Minder gehinderden is niet hetzelfde als minder hinder (per individu).
- P 27. Tabel 2.3. *De luchtvaart groeit mee met de ontwikkeling van BBP...Investeren in de kwaliteit van de leefomgeving..wordt gefinancierd uit de meeropbrengst van de belasting op*

vliegtickets. Dit betekent dus meer hinder, die echter wordt afgekocht. Ongewenste situatie. Groei luchtvaart dient gekoppeld te zijn aan 'vliegtuiglawaai-plafond'.

- P 25. *Figuur 2.7 Overzicht van de maatregelen van hoekpunt Concentreren (denkrichtingen Veiligheid en Economie). Aanleg 2^e Kaagbaan*. Leidt tot bovenmatige toename van hinder in Oegstgeest eo (+70%, onderzoek To70). Om die reden onaanvaardbaar.
- P 28. *Figuur 2.8 Overzicht van de maatregelen van hoekpunt Concentreren (denkrichtingen leefomgeving en klimaat). L6. Isolatieprogramma binnen de 60 Lden contour*. Keuze 60 Lden is willekeurig. Keuze voor internationale maatstaf; WHO 45 Lden teneinde enig effect op gezondheid omwonenden te hebben.
- P 28. *Figuur 2.8 Leefomgeving, Investeren in kwaliteit Leefomgeving Schiphol L6. Nieuw criterium ernstige hinder introduceren, niet gerelateerd aan een specifieke Lden-contour maar aan een vast gebied, waardoor ernstig gehinderden die toevallig net buiten de contour wonen ook meetellen*. Het gaat niet alleen om ernstig gehinderden; het criterium dient ook voor gehinderden te gelden. Volgens onderzoek RIVM worden ruim 2 miljoen personen in Nederland blootgesteld aan geluidsniveaus hoger dan 40 dB(Lden) (RIVM-raport 2019-0227, tabel 5.1). Dit is de kritische grens waarboven sprake is van gezondheidsschade als gevolg van vliegtuiggeluid. Verder goede maatregel, in alle denkbare situaties te hanteren.
- P 30. *Figuur 2.10 Overzicht van de maatregelen van hoekpunt Verdelen. Klimaat K7 Gedragsinterventies op minder ver, minder vaak vliegen*. Deze maatregel bij alle hoekpunten toepassen.
- P 35. *Denkrichting leefomgeving. Voor Schiphol ..een afname van het aantal slaapverstoorden....omdat het aantal vluchten tijdens de nacht nauwelijks toeneemt ten opzichte van 2018 en vliegtuigen gemiddeld stiller worden*. De slaapverstoring in 2018 is vanuit gezondheidsoogpunt onaanvaardbaar hoog. Er is dus geen sprake van verbetering.
- P 35. *Denkrichting leefomgeving. Daarnaast is de verwachting dat door herindeling van het luchtruim vliegtuigen sneller zullen gaan hoger vliegen....* Hieraan dient te worden toegevoegd: Landend vliegverkeer zal via de gelijkmatig dalende nadering (Continuous Descent Operation) aanvliegen. Hierdoor zal, omdat er dan hoger wordt gevlogen dan in de huidige praktijk gebruikelijk, het vliegtuiggeluid op afstanden vanaf 15 km van de landingsbaan verminderen.
- P 36. *Leefomgeving. Concentreren. Tweede Kaagbaan. Het aantal slaapverstoorden rondom Schiphol zal afnemen....stillere motoren en elektrisch vliegen*. In het noordelijk deel van Zuid Holland zal sprake zijn van een onaanvaardbare toename van het vliegtuiggeluid (tabellen To70) Het effect van stillere motoren wordt, zo dit al een reëel punt is, vanwege een toename van het aantal vliegbewegingen teniet gedaan. Elektrisch vliegen is de komende decennia geen reële optie.
- P 37. *Doelstelling leefomgeving / Conclusie: De negatieve effecten van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen op een gezonde aantrekkelijke leefomgeving zullen door andere maatregelen wel verzacht worden*. Volstrekt ongeloofwaardig. Niet hard wordt gemaakt over welke maatregelen het gaat, wat hun effect is en wanneer ze worden geïmplementeerd. Dit is een voorbeeld van een van de vele passages in de voorliggende documenten die niet voldoet aan toetsingscriteria van de Commissie voor de MER; zoals 1) het goed onderbouwd zijn van de relatie tussen de doelen en de maatregelen en 2) de doelen, maatregelen en de randvoorwaarden zoveel mogelijk meetbaar moeten zijn geformuleerd (Commissie voor de MER, Luchtvaartnota, tussentijds toetsingsadvies, 23 september 2019, pag 2).

- P 39. *Tabel 3.1 Effecten van het beleid in de Luchtvaartnota.* De symbolen wekken de indruk dat in de huidige (referentie-) situatie ten aanzien van het aantal 'ernstig gehinderden' en 'slaapverstoring' sprake is van een redelijke staat, waarbij zich verspreid knelpunten voordoen. Dit is een te rooskleurig beeld. Dit geldt ook voor de tabel op pag 15 tav het aspect Gezondheid. Het RIVM geeft aan dat in 2015 ruim 2.000.000 personen zijn blootgesteld aan een geluidsniveau van meer dan 45 dB(Lden). 's Nachts worden 219.800 personen geconfronteerd met een geluidsniveau boven de WHO richtlijn (40 dBLnight). Deze gegevens hebben betrekking op op jaarbasis gemiddelde geluidsniveaus. Het aantal personen dat te maken heeft met piekgeluiden van overvliegende vliegtuigen, ook als ze buiten de geluidscontouren wonen, ligt zowel overdag als 's nachts beduidend hoger.
- P 41. *Referentiesituatie. Door onder andere het stiller worden van motoren en elektrisch vliegen.* Tot hoeveel minder vliegtuiggeluid leidt dit? Als het verminderen van het vliegtuiggeluid moet komen van stillere motoren en elektrisch vliegen, in combinatie met veel meer vliegbewegingen, is duidelijk dat hiervan niets terecht komt.
- P 50. *Voorkeursstrategie Leefomgeving. Belangrijke besluiten vliegen.. zal het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden ondanks de groei...zijn afgenomen.* Tot hoeveel minder vliegtuiggeluid leidt dit? Als het verminderen van het vliegtuiggeluid moet komen van stillere motoren en elektrisch vliegen, in combinatie met veel meer vliegbewegingen, is duidelijk dat hiervan niets terecht komt.
- P 53. *Belangrijkste besluiten 2. Het Rijk wil zoveel mogelijk de vraag naar luchtvaart ondersteunen die de grootst mogelijke waarde heeft voor de Nederlandse economie.* In het rapport van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart van 3 juni 2020 wordt een helder beeld geschetst van een toekomstbestendige luchtvaart met een optimale waarde voor de nationale economie en een zo leefbaar mogelijke omgeving.
- P 54. *Door de nieuwe indeling van het luchtruim kunnen vliegtuigen sneller stijgen naar grotere hoogtes.* Aanvullen met: 'en hoger aanvliegend landen door deze uit te voeren als 'gelijmatig dalende nadering' (Continuous Descent Operation).'
- P 54. *Voorkeursstrategie Leefomgeving. Belangrijke besluiten. Het gaat hier om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen.* Ook bij geluidshinder is sprake van een negatief gezondheidseffect, deze passage dus toevoegen.
- P 54. *Voorkeursstrategie Leefomgeving. Belangrijke besluiten. Luchthavens moeten de geluidsoverlast steeds verder verminderen. Hoe legt de Rijksoverheid vast in luchthavenbesluiten.* De vraag is tot welk niveau de geluidsoverlast moet worden beperkt. De berekende norm voor geluidshinder moet vervangen worden door een norm die is gebaseerd op heldere grenswaarden voor gemeten geluid. Hierbij moet rekening gehouden worden met piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Minder gehinderden is niet hetzelfde als minder hinder (per individu).
- P 54. *Punt 3. Minder nachtvluchten....De rijksoverheid onderzoekt de economische aspecten.* Ook de gezondheidseffecten (en vermindering van zorgkosten) van het stopzetten van nachtvluchten dient onderzocht te worden. Gezondheidsaspecten dienen explicieter afwegingscriterium te zijn bij besluitvorming over nachtvluchten.
- P 54. *Punt 5. Vormgeven geluidbeleid dat beter aansluit bij de geluidshinder die bewoners ervaren..* Het gaat hierbij om Lmax en Piekgeluid. De berekende vrije norm voor geluidshinder moet vervangen worden door een norm die is gebaseerd op wettelijke heldere

grenswaarden voor gemeten geluid. Hierbij moet rekening gehouden worden met piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Minder gehinderden is niet hetzelfde als minder hinder (per individu).

- P 54. *Punt 5. Het rijk gebruikt daarbij het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het advies van de WHO.* Het advies van de WHO dient uitgangspunt van beleid te zijn. 'Het rijk gebruikt..' biedt geen enkele wettelijke garantie.
- P 54. *Punt 6. Het RIVM onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof.* Ook het negatieve effect van vliegtuiggeluid op gezondheid dient in het onderzoekprogramma te worden opgenomen.
- P 55. *Punt 3. Parallelle Kaagbaan. In 2021 besluitvorming over aanvullend onderzoek.* Start onderzoek ongewenst. Gebruik 2^e Kaagbaan leidt tot onaanvaardbare geluidsoverlast in Leidse regio (Leiden, Oegstgeest, Teylingen en Katwijk). Onderzoek naar haalbaarheid verplaatsing (deel van) Schiphol naar Noordzee is zinvoller investerings.
- P 62. *Leefomgeving. In de VKS worden minder hoge gezondheidsambities gehanteerd dan in Normeren en Verdelen.* Dit staat op gespannen voet met de verantwoordelijkheid van de overheid voor een gezonde leefomgeving, zoals bedoeld in het verdrag van de rechten van de mens.
- P 64. *Effectbeoordeling VKS, tabel 4.4. Voor het aspect Gezondheid is de beoordeling van de Staat van de Leefomgeving als oranje beoordeeld.* Dit is een te positief oordeel. Dient rood ingekleurd te zijn.
- P 65. *Gezondheid. ...ondanks de groei van het aantal vliegtuigbewegingen een afname van het aantal geluidsgehinderden.....door het stiller worden van vliegtuigen, de introductie van elektrisch vliegen.* Dit is een boterzachte inschatting. Waarom hier geen verifieerbare verwachtingen tav de afname van het aantal geluidsgehinderden en hoeveel stiller (in decibellen, gemeten op de grond) als gevolg van technologische ontwikkelingen.
- P 70. *Aspecten en indicatoren Figuur 5.2, Aspect Gezondheid, indicator Geluidshinder, Specificatie. Aantallen ernstig gehinderden (obv Lden) en slaapverstoorden (obv Lnight).* Specificaties over het piekgeluid (Lmax), en hoe vaak dit binnen een tijdseenheid voorkomt dienen eveneens meegenomen te worden. (Lden = gemiddelde waarde; daar schrik je niet wakker van. Dat gebeurt wel als gevolg van het piekgeluid Lmax).
- P 74. *...opgesteld op basis van enquêtes bij omwonenden van Schiphol die zijn uitgevoerd in 2002.* Dat is dus 20 jaar oud materiaal. Er is nu meer vliegtuiggeluid rond Schiphol, hetgeen extra negatieve effecten op nachtrust kan hebben.
- P 93. *Het gebruik van laagvliegroutes....Lelystad Airport.* Het over grote afstanden laagvliegen is ook een issue bij Schiphol.
- P 97. *Gezondheid, Geluidshinder. Onderzoek door de Milieufederatie NH en meerdere GGD's met bewoners enquêtes wijzen op minimaal 198.000 ernstig gehinderden.* Onderzoek OZV (Ongehoorde geluidsschade van Schiphol, okt 2019) geeft aan dat minimaal 1,5 miljoen mensen wonen in een gebied met vliegtuiggeluid dat boven de WHO richtlijn (45 dBALden en 40 dBALnight) uitkomt. Het RIVM (rapport 2019-0227, tabel 5.1) geeft aan dat op basis van data over de periode 2011-2016 sprake is van 2.097.000 personen die zijn blootgesteld aan een geluidsniveau dat groter is, of gelijk aan 45 dB(Lden).
- P 98. *Effecten geluid op gezondheid. Op 10 oktober 2018 heeft de WHO een onderzoek gepubliceerd. De WHO beveelt ...aan om de geluidsbelasting die wordt geproduceerd door*

vliegverkeer te reduceren tot onder de 45 dBA (Lden). Het document geeft echter ook aan dat in veel gevallen het bewijs voor de gedane aanbevelingen niet sterk is voor vliegtuiggeluid. Daarom is aanvullend onderzoek wenselijk. Dit is een wel heel selectief citaat uit dit onderzoek.

- *P 99. Trends en ontwikkelingen. ...reductie van geluid.. zoals stillere motoren, aerodynamische verbeteringen, elektrisch vliegen...* Deze ontwikkelingen worden wel erg positief beschreven. Wat is het feitelijke effect ervan op het terugdringen van vliegtuiggeluid?
- *P 134. Geluidshinder. Schattingen van het aantal ernstig gehinderde mensen in 2016.* Onderzoek door OZV (Ongehoorde geluidsschade van Schiphol, okt 2019) geeft aan dat minimaal 1,5 miljoen mensen wonen in een gebied met vliegtuiggeluid dat boven de WHO richtlijn (45 dBALden en 40 dBALnight) uitkomt. Het RIVM komt zelfs met schokkende cijfers. Zij stelt dat in Nederland (op basis van data over periode 2011-2016) ongeveer 2,1 miljoen personen worden blootgesteld aan geluidsniveaus groter of gelijk aan de WHO-advieswaarde van 45dB(Lden) veroorzaakt door vliegverkeer (RIVM-rapport 2019-0227, pag 86).
- *P 139. Geluidgevoelige objecten bij regionale luchthavens. 48 Lden contour.* In het verlengde van het WHO advies en de RIVM rapportage daarover 45 Lden als kritische contour hanteren.
- *P 151, 152. Referentiesituatie en Concentreren. ...maximale capaciteit voor Schiphol 630.000 vliegbewegingen in 2030 en 730.000 ..in 2050. 600.000 vliegtuigbewegingen in 2030 en 800.000 bewegingen in 2050.* Deze aantallen vliegtuigbewegingen zullen de leefbaarheid in een straal van 50 km rond Schiphol onaanvaardbaar aantasten. Teveel geluidsschade en teveel emissieschade.
- *P 155. Gezondheid. Referentiesituatie. Verandering geluidbelasting. In 2050 zullen vluchten korter dan 500 km elektrisch zijn, dit zorgt voor een geluidsreductie van ongeveer 30% per elektrische vlucht. In 2050 zal in vergelijking met de huidige situatie op Schiphol de geluidbelasting afnemen ook al neemt het vliegverkeer toe.* Boterzachte conclusies. Indien niet onderbouwd met harde feiten (referenties) zijn deze conclusies ongeloofwaardig.
- *P 156. Gezondheid. Referentiesituatie. Ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Met name rondom Schiphol is het aantal ernstige gehinderden en slaapverstoorden hoog. Echter door stillere vliegtuigen is te verwachten dat de hinder rondom Schiphol in 2050 lager is dan in 2018.....Voor Schiphol vindt een afname van het aantal slaapverstoorden plaats... het aantal vluchten tijdens de nacht nauwelijks toeneemt ten opzichte van 2018 en vliegtuigen gemiddeld stiller worden.* Deze conclusies dienen onderbouwd te worden met feiten en referenties. Nu is het wishfull thinking. In 2018 was reeds sprake van een onaanvaardbaar hoog niveau van vliegtuiggeluid; dit geldt zeker ook voor het aantal slaapverstoorden. Als verbetering van de leefomgeving een serieus beleidsdoel is kan 2018 daardoor niet als referentie dienen als het gaat om een vergelijking met hoe het in 2050 zou kunnen zijn.
- *P 157. Gezondheid. Referentiesituatie. Ernstig gehinderden en slaapverstoorden. L3. Luchtruimherindeling richten op sneller hoger vliegen.* Ook Continuous Descent Operations (Gelijkmatig Dalende Nadering) als methode om landingsbaan te naderen dient als maatregel te worden opgenomen.
- *P 158. Gezondheid. Hoekpunt Normeren. Verandering geluidbelasting. Gelijkmatig Dalende Nadering en sneller hoger vliegen dragen ook in het scenario Normeren bij aan vermindering van de geluidbelasting: dus als maatregel opnemen.*

- *P 161. Gezondheid. Hoekpunt Concentreren. Stille perioden. V2. Aanpassen banenstelsel tbv verlagen complexiteit: aanleggen parallelle Kaagbaan en extra noord-zuidbaan.. Aanleg parallelle Kaagbaan leidt tot onaanvaardbare toename van geluidsoverlast in regio Teylingen-Leiden-Oegstgeest-Katwijk. Extra noord-zuidbaan idem voor grote delen Noord Holland die nu al geconfronteerd worden met te hoog niveau vliegtuiggeluid agv Polderbaan.*
- *P 162. L6 Nieuw criterium ernstige hinder introduceren, niet gerelateerd aan een specifieke Lden contour maar aan een vast gebied (buiten 48Lden) waardoor ernstig gehinderden die toevallig net buiten de contour wonen ook meetellen. Goed voorstel. Dit meenemen in alle scenario's; zeker ook het VKS. Het RIVM beveelt aan om bij het ontwikkelen en implementeren van het beleid rekening te houden met personen buiten het huidige aandachtsgebied (bepaald door vastgelegde contouren). Uit de verdeling van de huidige ziektelast blijkt dat het grootste deel van de personen die negatieve gezondheidseffecten door geluid van vliegverkeer ondervinden, zich buiten de bepalende contouren bevindt. (RIVM rapport 2019-0227, pag 130)*
- *P 162, 164. Hinderbeleving. Omwonenden van Schiphol zijn reeds gewend aan vliegtuiggeluid waardoor de relatieve toename van geluid daar kleiner is dan de afname elders (p 162). Doordat het vliegtuiggeluid verplaatst wordt naar groepen die minder gewend zijn aan vliegtuiggeluid..(p 164). De consequentie van deze denkfijn kan zijn dat sprake is van rechtsongelijkheid. Omwonenden van Schiphol hebben evenveel recht als bewoners van andere delen van Nederland om te leven in een leefomgeving zonder dat sprake is van vliegtuiggeluid dat schade toebrengt aan hun gezondheid.*

3. PlanMER LVN Trends en ontwikkelingen

- *P 5. Par 2.1 Geluidshinder. Belangrijke technologische ontwikkelingen stillere motoren, aerodynamische verbeteringen en elektrisch vliegen. Levert onvoldoende en niet aantoonbare bijdrage aan hinderreductie.*
- *P 7. Hinderbeleving. Onderzoek naar inzicht krijgen op effect dat geluid heeft op mensen in omgeving van vliegvelden. Uitkomsten bestaand onderzoek tonen overtuigend negatief effect vliegtuiggeluid op gezondheid aan¹.*

¹ 1. https://www.easa.europa.eu/eaer/system/files/usr_uploaded/P219473_EASA%20EAER%202019-NL.pdf Zie: conclusie

2. Swiss National Cohort Study Group. Aircraft noise, air pollution, and mortality from myocardial infarction. *Epidemiology* 2010, 21, 829–836.

3. Aircraft noise and cardiovascular disease near Heathrow airport in London: Small area study. *BMJ* 2013, 347, doi:10.1136/bmj.f5432.

4. Exposure to aircraft and road traffic noise and associations with heart disease and stroke in six European countries: A cross-sectional study. *Environ. Health* 2013, 12, doi:10.1186/1476-069X-12-89

5. exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases: Multi-airport retrospective study. *BMJ* 2013, 347, doi:10.1136/bmj.f5561.

6. Does traffic-related air pollution explain associations of aircraft and road traffic noise exposure on children's health and cognition? A secondary analysis of the United Kingdom sample from the RANCH project. *Am. J. Epidemiol.* 2012, 176, 327–337.

- P 7. *Hinderbeleving. ANIMA onderzoek. Lange termijn. Onderzoek om methoden om hinder nabij vliegvelden te verminderen te identificeren. Zicht krijgen op niet akoestische factoren die geluidshinder beïnvloeden om de kwaliteit van leven ...nabij vliegvelden te verbeteren.* Het betreft louter onderzoek om inzicht te krijgen; concrete maatregelen om tot hinderreductie komen worden niet genoemd, zelfs niet in het vooruitzicht gesteld.
- P 10. *50-50 regeling. '...In de nacht kan een eventuele afname van het aantal bewegingen voor een afname van de geluidsbelasting zorgen en zal ook het stiller worden van vliegtuigen leiden tot een lagere geluidsbelasting'.* Kenmerkend vage tekst: 'kan een eventuele afname van het aantal bewegingen voor een afname van de geluidsbelasting zorgen'. Onduidelijk: kan, aantal, een afname. Waarom geen concrete en verifieerbare doelstellingen geformuleerd.
- P 27. *Analyse per groep. Direct omwonenden.* Toevoegen: Voor omwonenden die op grotere afstand van Schiphol, maar niet in de grote steden wonen, zal de hinder toenemen. Tenzij hinderbeperkende vliegtechnieken, zoals CDO's en hoger aanvliegen worden geïmplementeerd en nachtvluchten worden stopgezet. Zelfs de suggestie hiervoor ontbreekt. Het RIVM constateert dat circa de helft van het totaal aantal ernstig gehinderden zich buiten het aandachtsgebied dat wordt begrensd door de 48 dB (Lden)-contour bevindt (RIVM rapport 2019-0227, pag 107). Zij beveelt aan om bij het ontwikkelen en implementeren van beleid rekening te houden met personen buiten het huidige aandachtsgebied. Dit gebied wordt bepaald door vastgelegde contouren. Uit de verdeling van de huidige ziektelast blijkt dat het grootste deel van de personen die negatieve gezondheidseffecten door geluid van vliegverkeer ondervinden, zich buiten de bepalende contouren bevindt (RIVM-rapport 2019-0227, pag 130).

Als bestuur van de Stichting OZV zijn wij benieuwd naar uw reactie op onze opmerkingen en suggesties.

Hoogachtend,

voorzitter Stichting OZV

Correspondentieadres: info@vlieghinder-oegstgeest.nl

www.ozv.nu ;

7. Neurobehavioral effects of exposure to traffic-related air pollution and transportation noise in primary schoolchildren. Environ. Res. 2012, 115, 18–25.

8. Environmental burden of disease in Europe: Assessing nine risk factors in six countries. Environ. Health Perspect. 2014, 122, 439–446.

9. Bronzaft Impact of Noise on Health: The Divide between Policy and Science Open Journal of Social Sciences 05(05):108-120

Bijlage bij OZV Zienswijze Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050, paginagewijze opmerkingen
(de passage uit de nota waarop wordt gereageerd is per opmerking cursief aangegeven)

- P 7. *'Luchtvaart heeft ook negatieve effecten. Bewoners worden in hun slaap gestoord en ervaren ook overdag hinder door het toenemend aantal vliegtuigen.'* De erkenning dat het scheppen van voorwaarden voor een goede gezondheid van de bevolking de verantwoordelijkheid van de overheid is, ontbreekt.
- P 7. *Ook maken zij zich zorgen over hun gezondheid door de gevolgen van (ultra)fijnstof...* Hieraan toevoegen: , de gezondheidsschade als gevolg van vliegtuiggeluid.
- P 10. *'Minder negatieve gezondheidseffecten zijn een voorwaarde voor de toekomstige ontwikkelingen van de luchtvaart. Het rijk werkt uit hoe metingen en berekeningen van luchtvaartgeluid verbeterd kunnen worden en elkaar meer kunnen versterken. Ook wordt gewerkt aan een beter inzicht op de aspecten van het vliegtuiggeluid die bepalend zijn voor de door mensen ervaren geluidshinder, om hier met beleid beter op te kunnen sturen.'* Veel aandacht aan 'papieren exercities'. Alleen met het hebben van inzicht op aspecten van vliegtuiggeluid is het probleem niet opgelost. Nodig is ook concreet maatregelenpakket om gezondheidsschade te mitigeren. Er worden geen concrete maatregelen gericht op reductie van het vliegtuiggeluid benoemd. Een beleidsdoelstelling gericht op het verminderen van vliegtuiggeluid irt wat mbt gezondheidsschade toelaatbaar is, ontbreekt. Zelfs het streven hierna wordt niet benoemd.
- P 12. *Ruimtelijke reservering voor parallelle Kaagbaan wordt aangehouden.* Onaanvaardbaar. Leidt tot ernstige toename geluids- en emissie overlast en daarmee gezondheidsschade voor de inwoners van Leiden, Teylingen, Oegstgeest en Katwijk. (tabellen To70)
- P 12. *Rijksoverheid: regie en eindverantwoordelijkheid. Het rijk stelt voor de luchtvaart ondermeer de normen vast voor veiligheid, hinder en de uitstoot van vervuilende stoffen.* Het is de verantwoordelijkheid van de overheid om de burger een gezonde leefomgeving te bieden. Het schadelijk effect van teveel geluidsbelasting op gezondheid dient erkend te worden door de vaststelling van wettelijke normen voor maximale geluidsbelasting.
- P 40. *Grondvervoer als alternatief voor korte vluchten. ...bestemmingen tot 800 km. Dan moet de reistijd, de frequentie, prijs en comfort wel verbeteren.* Belangrijke voorwaarde voor grondvervoer om te kunnen concurreren is dat de voor vliegen een reële prijs wordt bepaald. Dus net zo als bij andere vervoersvormen gewoon accijns en BTW betalen. Daarnaast vanwege negatieve milieueffecten vliegtax 'die er toe doet'. Dus substantieel hoger dan 7 Euro per vlucht. Moet gelden voor alle passagiers, ook transferpassagiers.
- P 45. *Belangrijke beslissingen. 1. Het gaat om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen.* Gezondheidseffecten ontstaan niet alleen door de uitstoot van schadelijke stoffen; ook geluidshinder (vliegtuiggeluid) heeft een negatief effect op de gezondheid. Dit dient dus ook te worden benoemd.
- P 45. *Belangrijke beslissingen. 5. Vormgeven geluidsbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder toenemen. Bijvoorbeeld op basis van onderzoek naar meer rustmomenten.* Daarbij ook andere manier van aanvliegen betrekken. Niet meer 'level flight', maar 'gelijkmatig dalende nadering'. De gelijkmatig dalende nadering, in te zetten vanaf 7000ft maakt het mogelijk hoger aan te vliegen met een

lager motorvermogen. Hierdoor is aanzienlijk minder geluid hoorbaar op de grond. Tevens wordt er minder brandstof verbruikt en is er dus ook minder uitstoot. Een ander belangrijk aspect is het beleid ook te richten op de gebieden die buiten de gehanteerde contouren (48dBLden) liggen. Het RIVM constateert, dat voor het geluid van vliegverkeer circa de helft van het aantal ernstig gehinderden personen zich buiten het aandachtgebied, dat wordt begrensd door de 48 dB(Lden) contour bevindt. (RIVM-rapport 2019-0227, pag 107). Het RIVM geeft in dit verband verder aan, dat het grootste deel van de mensen die ernstig zijn slaapverstoord door geluid van vliegverkeer wonen in gebieden met een geluidsniveau van 32 en 37 dB(Lnight). Geluidsniveaus in de range van 45-50 dB(Lden) bepalen vooral de omvang van het aantal ernstig gehinderden door geluid van vliegverkeer (RIVM-rapport 2019-0227, pag 98).

- P 46. *Afname negatieve gezondheidseffecten. Het Rijk stelt als doel de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart te verminderen. Hierbij gaat het om geluidsbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en klimaat. Het RIVM onderzoekt hoe schadelijk ultrafijnstof is voor de mens.* Er is al veel onderzoek gedaan naar de negatieve effecten van vliegtuiggeluid op de gezondheid. Deze resultaten /uitkomsten /bevindingen dienen onderdeel uit te maken van de beleidsaanpak gericht op het 'verminderen van de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart' (=quote van door Rijk geformuleerd beleidsdoel). Het RIVM beveelt aan het beleid voor omgevingsgeluid te versterken door gezondheidsverbeteringen als op zichzelf staand doel te verankeren in de Nederlandse wet- en regelgeving (RIVM-rapport 2019-0227, pag 126).
- P 46. *WHO: geluid beïnvloedt gezondheid.* Terechte constatering. Echter welk beleid wordt gevoerd om negatieve effecten van vliegtuiggeluid op gezondheid te mitigeren. Hiertoe dienen in de Luchtvaartnota reële concrete maatregelen te worden benoemd, danwel in het vooruitzicht gesteld, anders dan enerzijds stillere motoren en electrisch vliegen en anderzijds de toename van het aantal vluchten naar 730.000. Dit zal per saldo hoe dan ook een toename in geluidsbelasting opleveren.
- P 46. *Groeiverdienmodel. Neemt de geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen af ? Dan kan de luchtvaart groei verdienen.* Het vliegtuiggeluid heeft in huidige situatie al een onaanvaardbaar niveau. Het 'groeiverdienmodel' leidt dus tov de huidige situatie niet tot een verbetering, ic vermindering van het vliegtuiggeluid.
- P 48. *Minder geluidshinder. ...aanvullende indicatoren die de hinder kunnen verklaren. Zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en rustmomenten.* Naast frequentie is het piekgeluid (LAmax) een belangrijke indicator voor vliegtuiggeluid; dit dient dus als indicator te worden toegevoegd.
- P 49. *Hierbij wordt het advies van de WHO meegenomen.* WHO advies behoort leidend te zijn.
- P 49. *De WHO adviseert geluidswaarden van 45 dBLden en 40 dBlnight. Volgens de WHO zijn passende maatregelen nodig voor gebieden boven deze advieswaarden. De rijksoverheid bepaalt vervolgens welke maatregelen passend zijn....De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat lokaal maatregelen worden genomen om ernstige geluidshinder te beperken. De luchtvaartsector is hier als veroorzaker primair voor verantwoordelijk. Het Rijk vraagt luchthavens in overleg met omgevingspartijen maatregelen te nemen waarmee hinder door vliegtuiggeluid wordt verminderd.* Het nemen van maatregelen om vliegtuiggeluid te verminderen dient dwingend opgelegd te worden.

- P 49. *Meetstrategie geluid vliegtuigen. Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid.* Geluid meten is belangrijk. Echter alleen in combinatie met het gelijktijdig implementeren van maatregelen om het vliegtuiggeluid terug te dringen, alsmede sancties (op basis van wetgeving) om overtredingen aan te pakken. Het RIVM constateert dat er momenteel bij de normering van geluid van vliegverkeer geen landelijk normenstelsel met bandbreedtes is (RIVM-rapport 2019-0227, p 98). Dit normenstelsel voor vliegtuiggeluid, inclusief sancties dient er dus te komen wil er sprake kunnen zijn van effectief beleid gericht op het verminderen van de gezondheidsschade door vliegtuiggeluid.
- P 50. *Minder nachtvluchten.* Moet zijn: Stop met nachtvluchten.
- P 51. *Vaste naderingsroutes.* Hiervan kan geen sprake zijn als over (relatief dunner) bevolkt gebied wordt gevlogen. Er dient bij landingen boven bewoond gebied gebruik te worden gemaakt van variabele aanvliegroutes (in combinatie met CDO's). Het RIVM beveelt aan om bij het ontwikkelen en implementeren van het beleid rekening te houden met personen buiten het huidige aandachtsgebied (bepaald door vastgelegde contouren). Uit de verdeling van de huidige ziektelast blijkt dat het grootste deel van de personen die negatieve gezondheidseffecten door geluid van vliegverkeer ondervinden, zich buiten de bepalende contouren bevindt. (RIVM rapport 2019-0227, pag 130).
- P 54. *Ruimtelijke ontwikkeling rond luchthavens.* Woningbouwopgave Randstad staat haaks op groeiscenario's Schiphol.
- P 62. *Klimaataanpak. ..beprijzing van de luchtvaart in de vorm van een belasting...kosten door vertaald in ticketprijzen....vraagafname...minder vliegverkeer en minder CO2-uitstoot.* Beprijzing, in combinatie met afschaffing van de vrijstelling van BTW en accijns op kerosine zal leiden tot minder vliegverkeer. Dit is gunstig voor vermindering CO2-uitstoot, alsook, in combinatie met bij 'gelijkmatig dalende naderingen' tot vermindering van minder vliegtuiglawaai. Verder dient kostenvoordeel luchtvaart als gevolg van het niet betalen van belasting en accijnsen beëindigd te worden teneinde een einde te maken aan het hierdoor ontstane concurrentievoordeel ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten.
- P 63. *Beprijzing. Transferpassagiers hoeven geen vliegbelasting te betalen.* Dit is een onjuiste beleidskeuze. Alle passagiers, dus ook transferpassagiers betalen vliegbelasting.
- P 63. *Beprijzing. Uit onderzoek door CEDelft (2019b) blijkt dat bij gelijke bestemmingen de kosten van de luchtvaart meer zijn geïnternaliseerd dan die van trein en bus.* Merkwaardige onderzoeksbevinding. Is de kostenopbouw van de vervoersmodaliteiten gelijk, met dien verstande dat BTW en accijns ook in de berekeningen voor de luchtvaart zijn meegenomen?
- P 71, 72, 73. *Capaciteit en capaciteitsverdeling. Parallele Kaagbaan.* Aanleg hiervan is ongewenst. Leidt tot ernstige toename geluids- en emissie overlast en daarmee gezondheidsschade voor de inwoners van Leiden, Teylingen, Oegstgeest en Katwijk. (tabellen To70)
- P 74. *Luchthaven in zee. Aanvullend onderzoek heroverwegen als: de beoogde verbetering van de gezondheid en leefomgeving in de gebieden rondom Schiphol niet kan worden gerealiseerd.* Ingeval de huidige capaciteit (500.000 vliegbewegingen) gehandhaafd blijft danwel dat sprake is van groei, zal dit ten nadele zijn van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Leiden-Bollenstreek, met alle gevolgen voor de gezondheid van de inwoners van dien. De krimp in het vliegverkeer die zich thans, als gevolg van de corona-crisis voordoet doet aan deze duiding niets af. Immers vanuit de sector en het ministerie van IenW wordt verwacht dat de capaciteit van vlak voor de coronacrisis binnen enkele jaren weer zal zijn

bereikt. Alsdan ontstaat er wederom een situatie waarin bewoners aan te veel vliegtuiggeluid worden blootgesteld. Nader onderzoek naar de haalbaarheid van een luchthaven in zee is om die reden –ook nu- opportuun. Alleen ingeval zodanig beleid wordt gevoerd dat structureel sprake is van een significant beperktere omvang van het vliegverkeer dan voor de coronacrisis is het –voorlopig- afzien van nader onderzoek naar de haalbaarheid van een luchthaven in zee, verdedigbaar.

- P 79. *Keuzes indeling luchtruim. Hoogte bepaalt voorrang verminderen geluidshinder of klimaatimpact. ...Daarbij bepaalt de hoogte of het terugdringen van de uitstoot of het verminderen van geluidsoverlast voorrang krijgt. Het VK gebruikt een hoogte van 7000ft en Canada 6000ft. ... Het Rijk kiest voor 6000ft. De vraag is waarom. Vanuit het perspectief van het verminderen van het vliegtuiggeluid heeft 7000ft de voorkeur.*

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Minister

Twisk, 4 juli 2020

**Zienswijze van de Stichting Minder Hinder Boven Westfriesland, gevestigd te Medemblik, KvK
nummer , op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050**

Excellentie,

De Luchtvaartnota moet de koers uitzetten naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. Ook wordt een nieuwe balans tussen leefomgeving en luchtvaart gezocht. De Stichting constateert dat de ontwerp-Luchtvaartnota echter kiest voor maximale groei van de luchtvaart en minimale verbeteringen voor gezondheid, klimaat, milieu, natuur en de leefomgeving. Het ontwerp houdt geen rekening met de gevolgen van Brexit en van de COVID-19 crisis voor de luchtvaart. Het ontwerp is achterhaald en dient herschreven te worden. De Stichting wil met deze zienswijze hieraan een bijdrage leveren.

1. Overmatige inzet op groei, minimale inzet op gezondheid, klimaat, milieu, natuur en leefomgeving
Figuur 3.2 van het ontwerp geeft aan dat Schiphol in 10 jaar tijd van de zesde naar de tweede plaats in de top 20 luchthavens van Europa wat betreft directe connectiviteit is opgerukt. Gelet op de doelstelling – ons land goed te blijven verbinden met de rest van de wereld – een overmatige groei. Alleen Frankfurt heeft in Europa een betere connectiviteit. Er is verschil tussen “goed verbinden” en met sterke overheidssteun ten koste van de belastingbetaler Europees kampioen connectiviteit te willen worden. Er is ook verschil tussen “goed verbinden” en ons luchtruim te belasten met extreem hoge overlast door vliegtuigbewegingen, wat ten koste gaat van de doelstellingen om tot vermindering van schade aan de gezondheid, klimaat, milieu, natuur en de leefomgeving te komen, vooral door de reductie van de CO2 uitstoot en geluidshinder.

Blz. 60 van het ontwerp toont de sterke toename van CO2 uitstoot door de luchtvaart vanuit Nederland. De aanname in het ontwerp dat de technologische ontwikkelingen zullen bijdragen aan vermindering van de uitstoot zal in het licht van de COVID-19 crisis moeten worden gevalideerd. Welke gevolgen hebben de verminderde financiële capaciteit van vliegtuigbouwers op hun bereidheid om op middellange termijn milieuvriendelijkere vliegtuigen te ontwikkelen? Wanneer krijgen de vliegtuigmaatschappen de financiële ruimte om milieuvriendelijkere toestellen aan te schaffen? Welke gevolgen zijn te verwachten op de CO2 uitstoot door deze ontwikkelingen? Welke impact heeft het door Nederland gesteunde besluit van ICAO om de wereldwijde CO2 doelstellingen te versoepelen op de bereidheid van de vliegtuigbouwers om te investeren in vernieuwing?

2. Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving (hoofdstuk 4 van de ontwerp-Luchtvaartnota)
Het katern op blz. 45 van het ontwerp stelt “belangrijke beslissingen” in het vooruitzicht om een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving te creëren. Echter, de zeggingskracht hiervan vermindert doordat het om “sturing” op geluidshinder en gezondheidseffecten gaat; de vaststelling dat Luchthavens geluidsoverlast “moeten” verminderen (waar de Stichting het graag mee eens is), maar waarbij het “hoe” overgelaten wordt aan toekomstige beslissingen; het terugdringen van de nachtvluchten, waaraan echter “onderzoek” vooraf moet gaan; “afspraken” met partijen in de regio over het “vergroten” van de leefbaarheid (Kan

moeilijk betrekking hebben op Lelystad Airport); "vormgeven" van geluidsbeleid, waarbij het Rijk het landelijk programma gericht op meten en berekenen en het advies van de WHO "gebruikt"; "onderzoek" naar ultrafijnstof en het "vragen" aan luchthavens om de uitstoot zo veel mogelijk te beperken. Waar zijn de beslissingen?

Een sleutelaanname hierbij is, ook in het plan-MER Luchtvaartnota, dat vliegtuigen stiller worden met een gemiddelde van 1% per jaar. Zoals hierboven is aangegeven houdt deze aanname geen rekening met de effecten van COVID-19. Welke vliegtuigbouwer heeft de middelen om binnen afzienbare termijn stillere vliegtuigen te bouwen (laat staan elektrische)? Welke vliegtuigmaatschappij heeft de middelen om deze nu te kopen? Welke incentives heeft de vliegtuigindustrie om miljardeninvesteringen hiervoor te bestemmen? De Stichting vraagt om heroverweging van het plan-MER Luchtvaartnota op dit punt.

De ontwerp-Luchtvaartnota stelt (blz. 8) dat beleidsinstrumenten zullen worden ontwikkeld die een betere aansluiting moeten bieden bij de manier waarop geluidshinder wordt ervaren. Erkend wordt dat zowel aandacht nodig is voor de ervaren geluidshinder dicht bij een luchthaven als voor verder gelegen gebieden. Echter, het is onbegrijpelijk en teleurstellend dat de nota aangeeft dat hiervoor een passende participatiestructuur moet worden opgezet wat enkele jaren kan duren.

De Stichting ziet niet in waarom deze participatiestructuren niet onverwijld opgezet kunnen worden en dat burgers en belangengroeperingen uit de regio's waarover structureel gevlogen zal worden hierin zullen worden opgenomen. De voormalige Alders-tafels gingen aan de belangen van burgers op enige afstand van de luchthavens voorbij, mede omdat zij niet in deze tafels zitting hadden. Voor Westfriesland is de Stichting Minder Hinder Boven Westfriesland graag bereid aan de nieuwe participatiestructuur deel te nemen. Geluidshinder komt nu eenmaal akoestisch harder aan op het platteland dan in de stad.

Geen nacht- of vrachtluchten Lelystad Airport (hoofdstuk 4.2.4 van de ontwerp-Luchtvaartnota)

Op blz. 50, punt 4.2.4, laatste alinea wordt gesteld: "Voor de lange termijn wil de Rijksoverheid naar een gestandaardiseerde gebruiksregeling voor alle regionale luchthavens" in de context van de geleidelijke afname van het aantal nachtluchten. De minister heeft bij herhaling verklaard dat er geen nachtluchten of vrachtluchten op Lelystad Airport komen. Het is belangrijk dat de laatste alinea in het ontwerp voor de Luchtvaartnota wordt aangepast om eenduidig aan te geven dat er geen nachtluchten op Lelystad Airport komen.

3. Duurzame luchtvaart (hoofdstuk 5 van de ontwerp-Luchtvaartnota)

Het ontwerp heeft geen rekening gehouden met de mogelijke effecten van het besluit van ICAO om de CO2 doelstellingen te versoepelen op de Nederlandse doelstelling om de CO2-uitstoot vanuit Nederland in 2030 terug te brengen tot het niveau van 2005. De definitieve Luchtvaartnota dient hierover uitsluitsel te geven.

4. Capaciteit en Capaciteitsverdeling (hoofdstuk 6 van de ontwerp-Luchtvaartnota)

De ontwerp-Luchtvaartnota verlaat het uitgangspunt van sturing op aantallen vluchten. Punt 6.1 (blz. 71) vermeldt: "De Rijksoverheid wil daarom niet langer sturen op aantallen vluchten maar op heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen". De Stichting stelt duidelijkheid op prijs.

a. Blijft het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport gelden (katern blz. 48 en 76)?

- b. Als het antwoord op de vraag onder a. bevestigend is, wat worden de heldere randvoorwaarden voor sturing binnen het kader van 45.000 vliegtuigbewegingen en worden zij in regelgeving vastgelegd?
- c. De Stichting stelt zich op het standpunt dat niet getornd mag worden aan het maximum vliegtuigbewegingen van 45.000 op Lelystad Airport. Dit zal ook wettelijk verankerd dienen te worden.

5. Luchtruimherziening (ontwerp-Luchtvaartnota hoofdstuk 6.5)

De Luchtvaartnota introduceert het criterium voor de herziening van het luchtruim dat de beperking van geluidsoverlast prioriteit krijgt tot 6.000 voet (1.828 meter). Voorgesteld wordt om boven deze grens van 6.000 voet prioriteit te geven aan het terugdringen van de CO2 uitstoot. Dit is oude wijn in nieuwe zakken: namelijk het formaliseren van een bestaande praktijk. Kan dat niet ambitieuzer?

- a. In de Luchtvaart-nota wordt aangegeven dat deze keuze mede is gebaseerd op ervaringen in het VK en Canada. Het VK hanteert een grens van 2.133 meter. Waarom is dan de lagere 1.828 meter grens gekozen, die door Canada, een veel groter, minder dichtbevolkt land wordt gehanteerd?
- b. Is de doelstelling slechts het formaliseren van de dagelijkse praktijk of het tot stand brengen van een duurzame luchtvaart?
- c. De ontwerp-Luchtvaartnota laat de mogelijkheid onbesproken om de geluidsoverlast te beperken door inkomend verkeer voor te schrijven de daling later in te zetten. De vooruitgang in de techniek en navigatie maakt het mogelijk dat vliegtuigen sneller kunnen dalen en klimmen dan mogelijk was toen het luchtruim werd ingedeeld. Door later te dalen vermindert de CO2 uitstoot en kunnen de vertrekkende vliegtuigen van Schiphol en Lelystad Airport sneller het lagere luchtruim verlaten en de transitie naar het hogere luchtruim maken.

Het ontwerp vermeldt op blz. 50 dat het boven de 6.000 voet vooral om de kortste route gaat waarbij de CO2 uitstoot wordt beperkt. Vanuit het perspectief van geluidshinder, vooral daar waar er weinig andere geluidshinder is dan vliegtuiggeluid, is 6.000 voet onvoldoende hoog. Routes die bewoning vermijden, zoals over het IJsselmeer, totdat voldoende hoogte is bereikt (bijv. de 3.500 meter), zouden de voorkeur moeten blijven houden.

De Stichting gaf in zijn zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het plan-MER voor de luchtruimherziening al aan moeite te hebben om dat de luchtruimherziening serieus te nemen als lokale effecten niet in de studie worden meegenomen. Inzet van de Stichting is dat de luchtruimherziening het luchtruim dusdanig indeelt dat vliegtuigen die opstijgen van Lelystad Airport richting Westfriesland bij het bereiken van Westfriesland de minimumhoogte van 3.500 meter moeten hebben bereikt om de geluidshinder te verminderen. Daarnaast dient het ontwerp op de Luchtvaartnota dusdanig te worden aangepast dat in punt 4.2.4 (blz. 50) eenduidig wordt aangegeven dat er op Lelystad Airport geen nachtvluchten of vrachtluchten komen.

Hoogachtend,
Namens de Stichting Minder Hinder Boven Westfriesland

Voorzitter

Stichting Minder Hinder Boven Westfriesland KvK nr.

Twisk, www.stichtingminderhinder.nl, contact@stichtingminderhinder.nl

Stichting Natuurlijk Geuldal, voor behoud en verbetering van
natuur, landschap en leefomgeving in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg
Keutenberg 5, 6305 PP Schin op Geul, tel: 0434592007, natuurlijkgeuldal@gmail.com
www.natuurlijkgeuldal.nl, facebook natuurlijk geuldal

Datum: 05-07-2020

Betreft: Zienswijze Ontwerp – Luchtvaartnota 2020-2050

De Stichting wil een reactie op alle, bij de aandachtsstrepen, vermelde zienswijzen.
Vooraf wil SNG stellen dat onze zienswijze is gebaseerd op de gevolgen van MAA voor het
hele gebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg, natuur (N 2000), landschap en leefomgeving.

1. Uitzonderingspositie

In de nota heeft de luchtvaart nog steeds een uitzonderingspositie ten opzichte van andere
economische activiteiten en met name ook ten opzichte van andere vormen van vervoer.

- Deze bevoorrechtiging is de oorzaak van veel onnodig vliegverkeer met alle nadelen van dien. De overheid zou juist kritisch dienen te zijn en personenvervoer en vrachtvervoer op meer duurzame, natuur- en milieuvriendelijke, minder schadelijke overlast bezorgende wijze dienen te bevorderen. Investerings zijn hierin minimaal.
- Er is sprake van onnodige schade aan a. gezondheid, b. luchtverontreiniging, c. klimaat, d. natuurkwaliteit en e. concurrentievervalsing. Dit dient niet toegestaan.
- In de nota dient te staan dat de luchtvaart dezelfde milieunormen opgelegd krijgt als andere vervoersmiddelen en de belasting dient volgens de mate van vervuiling verrekend te worden. Het beleid "de vervuiler en overlastbezorger betaalt" moet ook volledig voor de luchtvaart gaan gelden.
- Wat Maastricht Aachen Airport betreft: Luchthavens dienen op ruime afstand van de bebouwde gebieden te liggen en indien dat niet het geval is, dan verplaatsing of opheffing. Meer samenwerking op Europees niveau en snelle vervoersmiddelen over land kan voorkomen dat veel ongunstig gelegen luchthavens gebruikt worden.

Stichting Natuurlijk Geuldal is van mening dat overheden een nieuw basisdebat dienen te gaan voeren over een juiste synergie tussen economische en ecologische waarden.

2. Internationaal

Het belang van de luchtvaart op internationaal niveau wordt schromelijk overschat. Het lijkt wel een verslaving van overheden om mee te gaan in de (lucht)vaart der volkeren.

- Indien de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, niet alleen economisch gericht maar voor een totaalbeleid, uitgevoerd zou worden, dan zou blijken dat de kosten veel hoger uitvallen en de baten veel lager zijn. Vandaar dat het opstellen van onderzoeksvragen samen met kritische partners dient plaats te vinden.
- Het internationale luchtvaartbeleid in de nota is kwantitatief gericht waarbij de luchtvaart zijn uitzonderingspositie kan behouden ten aanzien van milieueisen en lage belasting, maar wordt niet gebruikt om een kwalitatief goed internationaal luchtvaartbeleid te voeren. Dit vraagt om omdenken.

- In de nota moet een duidelijk overzicht staan van de ligging van de luchthavens in Nederland en omgeving en een inzicht in de mogelijkheden van effectief duurzaam landsgrensoverschrijdend gebruik van luchthavens.
- Wat Maastricht Aachen Airport betreft: Als er internationale afstemming zou plaats vinden zou blijken dat de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) volledig overbodig is gezien de vele luchthavens in de omgeving. Dit dient een item te zijn.

Stichting Natuurlijk Geuldal is van mening dat in een gebied als de Europese Unie, waar soms (te) veel bestuurlijke macht naar toe geschoven wordt, veel beter samengewerkt dient te worden op het gebied van de luchtvaart en dat onderlinge concurrentie niet mag leiden tot ongewenste luchtvaartontwikkelingen voor leefomgeving, landschap en natuur.

3. Maatschappelijk effecten

Omdat vliegverkeer enorme maatschappelijk effecten heeft, dienen de negatieve maatschappelijke effecten een grote rol te spelen bij vaststelling van het luchtvaartbeleid.

- De voorwaarde dient te gelden dat alleen (overheids)investeringen of overheidssteun naar de luchtvaart gaat als er vooraf een brede maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) is uitgevoerd.
- Wat Maastricht Aachen Airport betreft:
 - a. Er is nooit serieus onderzocht wat het negatieve effect is op a. andere economische activiteiten in de regio, op b. de waarde van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg, op c. de rustzoekende toeristen die hiervoor komen. Een onderzoek naar deze tegengestelde waarden is nodig.
 - b. De Provincie Limburg zet met een luchtunnelvisie ongeveer € 100.000.000 immens veel gemeenschapsgeld in om de luchthaven renderend te maken. In 2021 wil ze ook nog € 25.000.000 gemeenschapsgeld investeren zonder daadwerkelijke visie en rentabiliteitsberekening. In een luchtvaartnota zou vastgelegd dienen te worden dat dit onverantwoord beleid niet toegestaan is.
 - c. De Provincie laat een beperkte MKBA uitvoeren waarbij de voor haar gunstig uitvallende aspecten belicht worden en ongunstige aspecten weggelaten worden. Een (beperkte) MKBA die er overigens alleen maar komt onder druk van 19.000 handtekeningen van inwoners van Zuid-Limburg. In een luchtvaartnota zouden betere randvoorwaarden gesteld dienen te worden aan onderzoeken zodat misleunen zoals voornoemde en verkeerde berekeningen van geluid of vervuiling uitgesloten zijn.
 - d. Vanwege dit wanbeleid van de Provincie Limburg hebben burgers tienduizenden euro's bijeengebracht om zelf een (aanvullende) MKBA te laten uitvoeren. De resultaten komen in september 2020 beschikbaar. Overigens zijn er om dezelfde reden initiatieven uit de kritische beweging om zelf geluidsmetingen te ondernemen. Wij wensen dat deze gegevens (op een zo laat mogelijk moment) nog een rol spelen bij het vaststellen van de nota.

Stichting Natuurlijk Geuldal is van mening dat aan de negatieve maatschappelijke effecten te weinig aandacht geschonken wordt. Het lijkt te veel op een pleidooi waarbij de groei van de luchtvaart enerzijds een te grote waarde voor de samenleving toebedeeld krijgt en anderzijds onheuse en onvolledige argumenten gebruikt worden om de negatieve consequenties voor de Zuid-Limburgse samenleving te bagatelliseren. Wellicht dienen overheden zich te heroriënteren op werkelijke maatschappelijke waarden.

4. Regionale luchthavens

In de nota staat in paragraaf 6.4 over regionale luchthavens het volgende: "De luchthavens moeten hun bijdrage aan de regionale economie optimaliseren. Bijvoorbeeld door:
Verbeteren van de regionale landzijdige bereikbaarheid;
Afstemmen verbindingennetwerk op de regionale behoefte;
Verbeteren relatie tussen verschillende partijen in de regio: zoals bewoners, bedrijfsleven, regionale overheden, kennis- en onderwijsinstellingen."

- Genoemde voorbeelden voor een bijdrage van de luchthaven aan de regionale economie zijn in het verleden door de Provincie Limburg ook voor MAA geformuleerd maar daar is in de praktijk weinig of niets van terecht gekomen.
 - a. Passagiersvervoer heeft vrijwel alleen maar betrekking op het vervoer van uitgaande toeristen naar verre bestemmingen.
 - b. Vrachtvervoer heeft voor het overgrote deel ook geen relatie met het bedrijfsleven in de regio.
 - c. Werkgelegenheid wordt benoemd, maar niet afgewogen tegen verlies van werk elders en nieuwe mogelijkheden voor werk bij een andere terreinbenutting.
- MAA is dus zonder positieve betekenis voor de regio. Integendeel, het heeft alleen maar negatieve gevolgen voor a. gezondheid van bewoners, b. leefbaarheid in de regio, c. natuur- en landschapswaarden in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg, d. vestigingsklimaat en regio adaptieve bedrijvigheid en e. veroorzaakt schade aan andere economische activiteiten (toerisme en recreatie Zuid-Limburg).
- De overheid dient verantwoordelijkheid te nemen en in de Luchtvaartnota het voortbestaan van regionale luchthavens als MAA ter discussie te stellen.

Stichting Natuurlijk Geuldal is van mening dat MAA bestaat bij de gratie van het 'status-sentiment' van Provinciale bestuurders en niet op basis van de uitkomsten van een MKBA.

5. Geen nachtvluchten op regionale luchthavens

In de nota wordt als belangrijke beslissing genoemd: "Minder nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur zonder verschuiving naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur)."

- Op luchthavens als MAA die ingebed liggen in de bebouwde kom dienen sowieso helemaal geen nachtvluchten plaats te vinden.

Natuurlijk Geuldal is van mening dat de luchtvaartnota grenzen dient te stellen aan vormen van overlast. MAA ligt ingeklemd tussen woonkernen (Beek, Geverik, Ulestraten, Meerssen, Bunde met vele tienduizenden inwoners op een steenworp afstand, nog los van de direct ernaast gelegen woonkernen) waardoor nachtvluchten niet acceptabel zijn.

6. WHO normen

In het dichtbevolkte Nederland moeten voor de luchtvaart ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit de normen van de World Health Organization (WHO) gaan gelden.

- Dat de WHO-normen niet gehanteerd worden komt niet omdat de (kwaliteit van de) normen niet correct zijn. Het heeft alles te maken met een foutieve planologische inschatting van luchthavens en de groei van vluchten en bijbehorende nadelige effecten. Dit geldt, gezien de plaatselijke situatie, zeker voor MAA. Daar dient de luchtvaartnota aandacht aan te besteden.

Stichting Natuurlijk Geuldal is van mening dat de WHO-normen te gemakkelijk weg geschoven worden. Luchtkwaliteit en geluidskwantiteit worden onjuist ingeschat. De nominale en piekbelasting zijn beiden hinderlijk en schadelijk voor de gezondheid.

7. Integrale benadering luchtvaart

De nota gaat over de burgerluchtvaart in Nederland. Daarmee is deze nota niet geschreven voor grensgebieden waar meerdere andere buitenlandse luchthavens ook invloed hebben.

- Zuid-Limburg ondervindt niet alleen ernstige hinder en schade van MAA, maar ook de Awacs-basis, Airport Liège en internationaal lager overvliegend luchtverkeer van andere nabij gelegen luchthavens. Voor grensgebieden dient de nota aandacht te besteden aan deze cumulatieve aspecten.
- De nota dient een integrale benadering voor vervoer te hanteren. De luchtvaart is slechts één vorm van vervoer. Bereikbaarheid van luchthavens met andere vervoersmiddelen in omringend gebied met minder overlast is een alternatief.

Evenals uitbouw van hoge snelheidstreinen voor verplaatsing binnen 500 km.

Stichting Natuurlijk Geuldal vindt het een ernstige tekortkoming dat de luchtvaartnota geen aandacht schenkt aan cumulatieve negatieve aspecten van meerdere luchthavens in de omgeving en geen verbanden legt tussen alternatieve vervoersmogelijkheden. De negatieve effecten voor natuur, landschap en leefomgeving voor het Nationaal Landschap Zuid-Limburg krijgen onvoldoende aandacht. Bijvoorbeeld, de negatieve gevolgen voor zeer waardevolle Natura 2000 gebieden worden totaal genegeerd.

8. Onafhankelijke controle en handhaving

In de afgelopen decennia is gebleken dat de belangen van de luchtvaart in het beleid een te groot gewicht krijgen waardoor andere belangen ondergeschikt zijn geraakt.

- De luchtvaart krijgt van overheden te veel ruimte waardoor burgers zelf moeten strijden voor hun leefbaarheidsbelangen. De overheid straalt hierbij niet uit dat ze haar burgers beschermt. Dit dient gecorrigeerd te worden in deze nota.
- Burgers dienen zelf fouten in berekeningen te ontdekken, dienen zelf handhaving door ILT te corrigeren zoals onlangs t.a.v. MAA en moeten zelf een aanvullende MKBA laten uitvoeren zoals nu t.a.v. MAA. Het vertrouwen in de overheid heeft een deuk opgelopen. De nota dient hier aandacht aan te besteden en dit te corrigeren.
- De wijze van functioneren van de CRO in Zuid-Limburg heeft eerder gezorgd voor een verwijdering van communicatie tussen verantwoordelijken voor het beleid van MAA en de omgeving (bewoners en organisaties) in de omgeving. Dit moet anders.

Stichting Natuurlijk Geuldal is van mening dat controle en handhaving door een volstrekt onafhankelijke, voor burgers goed bereikbare, organisatie met een budget gebeuren moet. Een visie op de toekomst vraagt om een overheid met zelfreflectie. Ook dat missen we.

Met vriendelijke groet,
Bestuur van Stichting Natuurlijk Geuldal
Namens deze,

Contactadres,

Schin op Geul

natuurlijkgeuldal@gmail.com
www.natuurlijkgeuldal.nl
facebook natuurlijk geuldal

Secretariaat:

!, Spaubeek

tel.:

e-mail: milieugroepschinnenspaubeek@gmail.com

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Spaubeek, 3 juli 2020

Betreft: Zienswijze met betrekking tot de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte

,

Als Milieugroep Schinnen-Spaubeek zetten we ons al ruim 30 jaar in voor het behoud en de verbetering van de natuur, het milieu en het landschap in Zuid Limburg, met name voor het gebied dat het Centraal Plateau genoemd wordt en voor de directe omgeving van dit Plateau, gelegen tussen de gemeenten Beek en Beekdaelen. Onze vereniging heeft op dit moment 80 leden. We zijn te meer belanghebbenden in deze omdat we wonen in een prachtig stuk Zuid Limburg dat veel overlast ondervindt in de vorm van lawaai en uitstoot van enerzijds het regionale vliegveld Maastricht Aachen Airport en anderzijds van de oefenvluchten van de verouderde Awacs-vliegtuigen.

Ons eerste bezwaar is dat in de Ontwerp-Luchtvaartnota nog steeds wordt uitgegaan van groei van de luchtvaart. Mede op advies van de Raad voor de Leefomgeving dient echter gekozen te worden voor een krimpscenario om de impact van vliegen op de gezondheid en de leefbaarheid te verminderen. De noodzaak van groei wordt niet aangetoond. Mede ook door de coronacrisis zijn velen, ook veel bedrijven, anders gaan denken over de noodzaak van vliegen.

De effecten hiervan zijn in uw nota niet meegenomen. Het moment om eindelijk te kunnen kiezen voor leefbaarheid en duurzaamheid laat u zo voorbij gaan. Bovendien zijn deze laatste aspecten ook economisch van groot belang.

Ons tweede bezwaar is dat in deze nota de luchtvaart nog steeds in een uitzonderingspositie wordt geplaatst als het gaat om het behalen van de klimaatdoelen. Het feit dat de luchtvaart het milieu veel meer mag belasten dan andere sectoren is in het kader van het behalen van de klimaatdoelen onverantwoord. Dat vliegverkeer sterk vervuilend is en een groot aandeel heeft in de

stikstofproblematiek heeft de coronacrisis onomstotelijk bewezen. Maatregelen zijn nu nodig, daarom nu niet blind vertrouwen op eventuele toekomstige technologieën. Kiezen voor het eerder genoemde krimpscenario is ons inziens de enige mogelijkheid om de klimaatdoelen te halen.

Tevens moeten duurzaamheidseisen te worden gesteld om het vliegen te ontmoedigen zoals:

Ticketprijzen dienen verhoogd te worden, evenals de belasting op kerosine.

Korte en binnenlandse vluchten evenals nachtvluchten dienen verboden te worden.

De CO₂-uitstoot dient jaarlijks fors te verminderen.

In minder milieubelastende vormen van vervoer dient fors geïnvesteerd te worden, met name in het nationale treinverkeer en de internationale hogesnelheidslijnen.

Ons derde bezwaar is dat in uw Ontwerp-Luchtvaartnota nauwelijks aandacht is voor (de overlast van) de regionale vliegvelden.

Sluiting van regionale vliegvelden leidt tot minder keuze om te vliegen, dus minder vliegen en meer klimaatwinst.

Minder regionale vliegvelden betekent ook minder strijdigheid met alternatieve vormen van energie, met name met hoge windmolens, wenselijk voor de noodzakelijke energietransitie.

De sluiting van Maastricht Aachen Airport verdient extra aandacht in uw nota om de volgende redenen:

- Het vliegveld is gelegen in een dichtbevolkte regio.
- Deze regio heeft al een zware milieubelasting. Het is een regio met de slechtste luchtkwaliteit van Europa vooral door industrie en (vlieg)verkeer. Statistisch is het aantal longziektes hier aantoonbaar hoog.
- Ook worden de kritische grenzen voor de geluidsbelasting, zoals de WHO die hanteert en waarboven gezondheidsschade optreedt, nabij MAA regelmatig overschreden.
- Het draagvlak voor MAA is nooit gemeten.
- Het bestaansrecht van MAA voor de regio is nooit aangetoond. Een kosten/baten analyse waarin ook de mogelijkheid van sluiting wordt meegewogen is er niet.
- MAA draagt niet noemenswaardig bij aan de economie van de regio. Met name de toeristische sector ondervindt eerder schade van MAA, terwijl deze sector zorgt voor minstens 8% van de banen in de regio.
- MAA brengt toeristen juist weg uit deze regio naar verre bestemmingen. Vliegen is voor deze sector ook niet nodig omdat Zuid Limburg voor 20 miljoen mensen bereikbaar is binnen slechts 90 minuten rijden.

Tot slot vragen wij u een moedige beslissing te nemen door de definitieve Luchtvaartnota zo te formuleren dat de negatieve effecten van de luchtvaart (geluid, stikstof, fijnstof, broeikasgassen etc.) binnen de grenzen blijven van wat verantwoord is voor de gezondheid van mensen, het klimaat en het milieu.

De luchtvaart mag ten opzichte van andere sectoren geen uitzondering meer zijn.

Er is geen tijd te verliezen om de gestelde klimaatdoelen te halen. Nadere onderzoeken zoals u die wenst, bijvoorbeeld naar de effecten van geluidsoverlast of de economische gevolgen van verbieden van nachtvluchten, kunnen niet meer afgewacht worden.

We gaan ervan uit dat u onze zienswijzen meeneemt bij de vaststelling van de definitieve Luchtvaartnota 2020-2050.

Hoogachtend,

Miliegroep Schinnen-Spaubeek,

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
t.a.v. Luchtvaartnota
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum : 30 juni 2020
Documentnr. : 2020-059216/27/A.25
Dossiernummer : K21864
Behandeld door :
Telefoonnr. :
Antwoord op : -
Bijlage : -
Onderwerp : Zienswijze provincie Groningen op Ontwerp-Luchtvaartnota
2020-2050, PlanMER Luchtvaartnota en PlanMER LVN:
Passende beoordeling

Geachte heer, mevrouw,

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om onze zienswijze te geven op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 'Verantwoord vliegen naar 2050', het PlanMER Luchtvaartnota en het PlanMER LVN: Passende beoordeling.

Onze zienswijze is opgebouwd uit een algemeen deel, een generiek deel (gedeeld inzicht alle provincies), een gedeeld inzicht met de provincies Drenthe en Limburg, een gedeeld inzicht van Noord-Nederland (Drenthe, Fryslân en Groningen) en een specifiek Gronings deel.

Met de nieuwe Luchtvaartnota wordt gezocht naar een balans tussen veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Als overheden is het onze taak om deze balans gezamenlijk zo goed mogelijk tot stand te brengen. De Ontwerp-Luchtvaartnota maakt een eerste stap in die richting.

De huidige context voor de ontwikkeling van de luchtvaartsector is door de komst van Covid-19 volledig veranderd. Het heeft ons verbaasd dat dit niet heeft geleid tot een aangepaste tijdsplanning voor het tot stand brengen van toekomstbestendig luchtvaartbeleid. De huidige coronacrisis zou aanleiding kunnen zijn geweest om eerdere besluitvorming te heroverwegen.

Algemeen

Wij hechten grote waarde aan een open en transparant besluitvormingsproces en een goede informatievoorziening met tijdige, juiste en goed onderbouwde informatie. Dit geldt niet alleen voor ons maar ook voor overige betrokkenen in ons gebied, zoals gemeenten, belangenorganisaties, luchthavens en natuurlijk onze inwoners.

In deze nota worden alle luchthavens buiten Schiphol aangeduid als 'regionale luchthavens', waardoor bij meerdere onderwerpen in deze nota onduidelijk is welke luchthavens het Rijk beoogt. De Wet luchtvaart (artikel 8.1) kent een verdeling tussen burgerluchthavens van nationale betekenis (zoals Eelde en Maastricht) en burgerluchthavens van regionale betekenis (zoals bijvoorbeeld Oostwold en Hoogeveen). Van deze laatste groep zijn de provincies het landzijdig bevoegd gezag. De nota spreekt ook over acties van het Rijk bij de Commissies van Regionaal Overleg (CRO). Wij vermoeden dat dit de CRO's behorende bij de

burgerluchthavens van nationale betekenis betreft. Wij verzoeken u de nota op dit punt aan te passen en te verduidelijken.

Generiek (gedeeld inzicht alle provincies)

Tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) Luchtvaart op 17 juni jl. is een gezamenlijke reactie namens alle provincies aangeboden aan de minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie. Dit betrof nog een 'work in progress' versie. Onderstaand zijn -verkort- de belangrijkste zaken uit de definitieve versie van deze gezamenlijke reactie opgenomen.

Woon- en leefomgeving

Het bewaken van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een kerntaak van de provincies. Dit vraagt om een gecombineerde inzet van het Rijk en van de provincies. In dit kader hebben wij op 29 augustus 2019 de handreiking "Samenwerken aan het luchtruim" aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en aan de staatssecretaris van Defensie.

Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Luchtvaartnota ons nog weinig kaders om op een volwaardige wijze alle relevante belangen af te kunnen wegen. Wij vinden het belangrijk om bij de verdere uitwerking hiervan samen te werken en actief te worden betrokken.

Evaluatie van het RBML

In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de uitvoering van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). De bereidheid wordt uitgesproken om over specifieke vraagstukken en knelpunten in gesprek te gaan. In de overleggen over de uitvoering van de RBML is herhaaldelijk door zowel de provincies als de sectorpartijen aangegeven dat een gezamenlijke evaluatie noodzakelijk wordt geacht. Problemen worden ervaren op het terrein van de uitvoering voor wat betreft helihavens, de afstemming met de verschillende handhavende instanties, uitvoeringsproblemen in verband met de natuurtaken die ook bij de provincie zijn gekomen na de inwerkingtreding van de RBML, de gewijzigde rol van ILT en de consequenties daarvan voor de provincies, het feit dat er geen totaaloverzicht van alle luchtvaartactiviteiten meer is etc.

Conform de afspraken uit 2009 vragen wij u hiervoor spoedig een brede, gezamenlijke evaluatie te starten. De problematiek rond de bevoegdheidsverdeling in het RBML en het voorstel voor een brede, gezamenlijke evaluatie van de RBML-regelgeving zien wij graag prominenter terug in de definitieve Luchtvaartnota.

Verduurzaming en synergie tussen luchthavens

De Rijksoverheid zou onzes inziens meer oog moeten hebben voor betere benutting van de bestaande capaciteit op de Nederlandse luchthavens, waaronder ook regionale luchthavens, MAA en GAE. Elke luchthaven kan vanuit een helder eigen profiel en de eigen regionale context op die manier een bijdrage leveren aan de totale bereikbaarheidsvraag met een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten. Dat voorkomt schommelingen in vervoerstromen en inefficiëntie. Daarnaast biedt verduurzaming en elektrificatie van kleinere vliegtuigen nieuwe kansen voor het vormgeven van de interregionale bereikbaarheid van zowel vracht als passagiers (750 km). Wij verwachten van de minister dat zij in een toekomstvisie tot en met 2050 die potentie beter in beeld brengt.

Breng de mogelijkheden van verduurzaming en synergie van de diverse luchthavens beter in beeld. Werk toe naar één luchthavensysteem waarin elke regio en iedere luchthaven vanuit zijn eigen behoeften en context hierin haar rol kan pakken. Wij denken op dit onderwerp graag mee.

Generiek (gedeeld inzicht Drenthe, Limburg en Groningen)

Optimaal benutten van luchthavencapaciteit én een gelijk speelveld

Het Rijk geeft aan voorstander te zijn van de door de regionale luchthavens en Schiphol gevraagde systeembenadering (pag. 76). Wij pleiten voor een zo optimaal mogelijke benutting van de beschikbare schaarse capaciteit van de Nederlandse luchthavens door één luchtvaartstelsel in Nederland. **Het is van belang dat de Nederlandse luchthavens functioneren als één onderling samenhangend luchthavensysteem, op basis van de nationale én regionale behoefte en met een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten.**

Ook het Rijk geeft aan belang te hechten aan de één-systeem-benadering. Tegelijkertijd wordt nadrukkelijk het onderbrengen van alle luchthavens van nationale betekenis in één holding op voorhand uitgesloten. Dat is niet logisch. Samenwerking tussen de luchthavens kan leiden tot synergie en betere benutting van de bestaande capaciteit. Voordat de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 definitief gemaakt wordt zou serieus onderzocht moeten worden of een verdergaande samenwerking in één holding voordelen kan bieden voor alle partijen.

Nu de luchtvaartsector eerst weer moet herstellen van de coronacrisis en het belangrijk is dat het herstel op verantwoorde wijze plaatsvindt, dient de huidige bestaande capaciteit op de Nederlandse luchthavens (waaronder ook nadrukkelijk GAE) eerst benut te worden.

Luchthavens van nationale betekenis zijn onderdeel van de nationale openbare infrastructuur. De Ontwerp-Luchtvaartnota koppelt het onderwerp van financiële steun specifiek aan de twee luchthavens buiten de Schiphol Group: Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Daarbij wordt voorbij gegaan aan bijvoorbeeld de indirecte steun aan Amsterdam Schiphol Airport door de steun aan KLM, en het commercieel gebruik door Eindhoven Airport, waarvoor het Ministerie van Defensie voornamelijk voor de kosten opdraait. Hierdoor is al jarenlang sprake van een ongelijk speelveld.

Wij stellen ons dan ook op het standpunt dat het de taak van de centrale overheid is om een gelijk speelveld voor alle luchthavens van nationale betekenis te creëren: of alle luchthavens onderdeel van de Schiphol Group of alle regionale luchthavens in regionale handen. Centrale financiering van de kosten van het gebruik van infrastructuur en veiligheid in het algemeen belang is voor dat laatste wel een harde randvoorwaarde.

Een sturende en bindende regie door het Rijk op korte termijn is noodzakelijk om de gewenste systeembenadering te bereiken en te waarborgen. In die systeembenadering vindt een verdeling plaats van vluchten over de regionale luchthavens van nationale betekenis vanuit één holding (of in ieder geval vanuit een financieel gelijkwaardige uitgangspositie voor alle regionale luchthavens van nationale betekenis) **en zodanig dat de capaciteit van alle regionale luchthavens van nationale betekenis optimaal wordt benut.** Juist ook door een dergelijke benadering kan ook de met vliegverkeer samenhangende hinder op een zo verantwoord mogelijke wijze worden gespreid over het land hetgeen bijdraagt aan het streven naar een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat rond de luchthavens van nationale betekenis.

In het BO Luchtvaart van 17 juni jl. heeft de minister toegezegd op het punt van de éénsysteemgedachte vooral de wensen en bedenkingen van het parlement te betrekken bij de definitieve besluitvorming. Wij wijzen er nadrukkelijk op dat duidelijkheid hierover zeer urgent is voor de ontwikkeling van MAA en GAE op middellange en lange termijn.

Generiek Noord-Nederland (gedeeld inzicht Drenthe, Fryslân en Groningen)

Samenhang met militaire vliegverkeer ontbreekt

Voor het militaire vliegverkeer wordt verwezen naar het programma Luchtruimherziening. De Luchtvaartnota vormt het kader voor de Luchtruimherziening, maar een kaderstelling voor het militaire luchtverkeer ontbreekt. De in de Luchtruimherziening aangekondigde uitbreiding van het militair oefenluchtruim boven Noord-Nederland kan van grote impact zijn op onze leefomgeving.

Het ontbreken van integraal beleid maakt het inschatten van de voor de burgerluchtvaart beschreven beleidskeuzes vrijwel onmogelijk. De impact op de leefomgeving kan niet worden gescheiden in burgerluchtvaart enerzijds en militaire luchtvaart anderzijds. Het blijft onduidelijk hoe geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen door militair vliegverkeer wordt meegewogen in de "verdienruimte" voor de burgerluchtvaart of op welke manier de toegenomen stikstofdepositie met de komst van het nieuwe militaire oefengebied invloed heeft op de economische en ruimtelijke ontwikkelingen op de grond.

Generiek (gedeeld inzicht Drenthe en Groningen)

Drones, innovatie en duurzaamheid

De nadrukkelijke aandacht in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 voor drones, innovaties en duurzaamheid spreekt ons zeer aan. Groningen Airport Eelde (GAE) heeft zich de laatste tijd ontwikkeld richting innovatie en duurzaamheid. De realisatie van een zonnepark en laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen zijn daar voorbeelden van. Aangezien GAE ook vliegscholen faciliteert, ligt ook daar een mooie kans voor de ontwikkeling van stillere vliegtuigen of alternatieve brandstoffen. Bovendien is de DroneHub Groningen Airport Eelde een kennis- en expertisecentrum voor toepassing van dronetehnologie. Op basis van een ministeriële regeling is en wordt ervaring opgedaan in een geïntegreerd luchtruim voor bemand en onbemand luchtverkeer. Ondersteuning vanuit het Rijk met gerichte acties, bijvoorbeeld door aanwijzing als testlocatie voor BVLOS, kan deze innovaties een extra boost geven.

Uitgestelde besluitvorming

De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 geeft aan dat regionale luchthavens een verkenning moeten doen in voorbereiding op een nieuw Luchthavenbesluit. Dit geldt ook voor Groningen Airport Eelde. Op basis van deze verkenning beslist het Rijk over de verdere ontwikkeling van de regionale luchthavens (Groeiverdienmodel blz. 46 en 48). Welke overwegingen hierbij een rol spelen en welke rol het Rijk bij deze regionale verkenning heeft, is niet nader uitgewerkt. Ook wordt niet duidelijk welke uitgangssituatie als referentie wordt gehanteerd. Vanuit de één systeem gedachte verwachten wij regie door het Rijk voor de regionale verkenning van GAE als regionale luchthaven van nationale betekenis.

Eén nationaal luchthavensysteem

De Rijksoverheid zou ons inziens moeten sturen op het zo optimaal mogelijk benutten van de bestaande capaciteit op de Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. Dat wil zeggen één nationaal luchtvaartstelsel van de toekomst met een sterke nationale regierol voor de Rijksoverheid. En daar horen ook de regionale luchthavens, Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE) bij. Alleen zodoende kan synergie en betere benutting van de bestaande capaciteit worden bereikt.

Eén luchthavensysteem gaat veel verder dan alleen kennis delen en samenwerken. Wat nodig is, is een onderling samenhangend luchthavensysteem voor de BV Nederland. Een systeem op basis van de nationale én regionale behoefte met een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten. Onderzoek daarom op korte termijn de mogelijkheden van het onderbrengen van alle luchthavens van nationale betekenis in één holding!

Specifiek (Groningen)

Globalisering, nieuwe technologieën en de overgang naar een klimaat neutrale, circulaire economie verandert onze samenleving radicaal. Dit geldt ook voor de regionale economie. Het aanpakken van deze uitdagingen vereist dringend inzet van nieuwe oplossingen en diepgaande systeem transformaties. Wij gaan ervan uit dat de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 geen beperkingen oplevert voor onze ambities om hier invulling aan te geven. Dit betreft onder meer het creëren van nieuwe (groene) bedrijvigheid (denk aan onder meer met windenergie op land en op zee). Hiermee levert Noord-Nederland bovendien een belangrijke bijdrage aan nationale doelstellingen, zoals de energietransitie. Beperkingen (obstakelhoogte, radar) kunnen gevolgen hebben voor de realisatie van diverse (bestaande, vergunde en verwachte) ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de Regionale EnergieStrategie.

Centraal in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen:

1. Nederland veilig in de lucht en op de grond.
2. Nederland goed verbinden.
3. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.
4. Nederland duurzaam.

In de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 wordt uitgegaan van groei van het vliegverkeer en ook van het reizen via andere modaliteiten, zoals de trein voor kortere afstanden. Groei van de luchtvaart zou in onze optiek niet het doel moeten zijn, maar de bijdrage die de luchtvaart en het luchtruim kan hebben aan het economische, publieke en maatschappelijke belang van Nederland. Dit is in lijn met de door u genoemde belangen. Zo kan door het benaderen van de Nederlandse luchthavens als één onderling samenhangend luchthavensysteem als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem van Nederland en Europa, naar onze mening nog veel winst worden behaald. Wij zien hier ook goede kansen voor de regionale luchthavens, door deze te ontwikkelen tot multimodale hubs voor personen- en goederenvervoer voor reizen naar verder gelegen bestemmingen en tot kenniscentra. Zo kan naar onze mening nog sterker worden bijgedragen aan alle genoemde belangen en wij zouden dit graag nog wat sterker benadrukt zien. Naar onze mening sluit dit ook aan bij uw ambitie om de transitie naar snelle en zero emissie mobiliteit, zowel nationaal als internationaal, nog sneller mogelijk te maken. Aangezien de klimaatverandering deze transitie noodzakelijk maakt, is het naar onze mening erg verstandig om hierin koploper te zijn en draagt dit mogelijk maximaal bij aan het versterken van de positie van Nederland en haar inwoners.

Wij zien daarvoor diverse kansrijke ideeën en concepten, zoals:

1. innovatieve concepten zoals drones bieden legio kansen voor zowel goederen en mogelijk op termijn ook voor personenvervoer. Door regionale initiatieven als de Dronehub Groningen Airport Eelde hiervoor volop de ruimte te bieden om dit verder te ontwikkelen, kan deze ontwikkeling worden versneld, zeker in een relatief rustige omgeving als in Groningen. Wij denken dat het goed is deze ontwikkelingsplekken specifiek

te benoemen en te onderzoeken of voor dergelijke ontwikkelingen versoepelde regelgeving mogelijk is. Daarmee ontstaan ook kansen voor de economie, klimaat en innovatie.

2. De ontwikkeling van elektrische en op waterstof aangedreven mobiliteitssystemen en dus ook van vliegtuigen kan meer gestimuleerd worden. Het taxiën van vliegtuigen kan nu al volledig elektrisch. Ook hiervoor zien wij kansen door het benoemen van gebieden, zoals Groningen Airport Eelde, waar deze ontwikkelingen verder getest en kunnen opgeschaald worden.
3. Zoals aangegeven zouden Schiphol en andere luchthavens, waaronder Groningen Airport Eelde, veranderd kunnen worden in internationale hubs, door ze goed onderling te verbinden en voor meerdere modaliteiten geschikt te maken. In de luchtvaarnota lijkt de nadruk voor de luchthavens voornamelijk op vliegen te liggen. Hogesnelheidstreinen en op termijn mogelijk ook de hyperloop kunnen hier een belangrijke complementaire rol in vervullen.

De provincie Groningen kan de luchtvaartsector hierin veel bieden, zoals door de Groningse waterstofplannen, innovatief Groningen (hyperlooptestcentrum, automatisch rijdende trein, waterstoffrein, dronehubs, etc) en de aanwezigheid van de innovatieve en duurzame luchthaven Groningen Airport Eelde. Bovendien is hier de ruimte om bedrijven te vestigen die zich met deze ontwikkelen bezig houden. Deze unieke combinatie wordt naar onze mening in de Ontwerp-Luchtvaarnota 2020-2050 te weinig onderkend, maar kan de ambities van de Ontwerp-Luchtvaarnota 2020-2050 en van Nederland versnellen

Specifiek over de Passende beoordeling

1. Scope van de beoordeling schiet te kort

Uit p. 8 van de Passende beoordeling (verder: Pb) blijkt dat gekozen is voor het op zijn natuureffecten beoordelen van de wijzingen van het beleid zoals die worden voorgesteld in de Nota. De voortzetting van bestaand luchtvaartbeleid (w.o. de uitbreiding van vliegveld Lelystad) wordt niet in de beoordeling betrokken. Dit levert een tekortkoming op in de beoordeling van de omvang van mogelijk significant negatieve effecten van voorgenomen beleid. In ieder geval wordt geen inzicht geboden in de mogelijke negatieve effecten van het totale voorgenomen beleid.

In de tweede plaats moet worden geconstateerd dat geen beoordeling heeft plaatsgevonden van gevolgen op individuele gebieden en hun doelen. Dit geldt ook voor mogelijke gevolgen voor regionale luchthavens. Dit klemmt te meer omdat de gevolgen sterk kunnen verschillen voor de diverse getoetste facetten (verstoring, vermessing) voor de verschillende gebieden. Er is alleen op nationaal niveau globaal beoordeeld, waarbij de gegevens over de stand van zaken met betrekking tot Natura2000 uit de CBS rapportages van 2017 als uitgangspunt zijn genomen. Deze zijn echter gebaseerd op de stand van zaken uit de jaren 2001-2012. Deze kunnen niet meer gelden als wetenschappelijk best beschikbare informatie die, blijkens de jurisprudentie, moet worden gebruikt in een passende beoordeling.

In de derde plaats is voor geen van de getoetste aspecten expliciet beoordeeld wat de gevolgen van cumulatieve effecten zijn ten gevolge van andere projecten, of plannen. In een passende beoordeling behoort immers op grond van artikel 2.7 van de Wet natuurbescherming te worden beoordeeld of een plan afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten zou kunnen leiden tot significante gevolgen voor Natura2000. Er zou ook moeten worden gekeken naar andere beleidsvoornemens rond bijvoorbeeld mobiliteit, energietransitie, of woningbouw en hun mogelijke effecten op Natura2000, voor met name die aspecten waarop significante gevolgen niet op voorhand worden uitgesloten.

2. Specifieke opmerking over het integrale aspect 'veiligheid'.

Uitgangspunt is blijkbaar nog steeds dat toename van vliegbewegingen mogelijk is. In de beoordeling van het aspect 'veiligheid' wordt een onderdeel in relatie tot beschermde natuurwaarden gemist. Indien meer vliegbewegingen zouden worden toegestaan dan zijn er ook meer kansen op het ontstaan van aanvaringen met beschermde vogels. Dit aan de veiligheid verbonden aspect wordt niet in de natuurtoets beschreven. Een beter doelbereik van nabij een vliegveld gelegen Natura2000 gebied met betrekking tot vogels zou kunnen leiden tot een grotere aanvaringskans, waarbij toename van het aantal vliegbewegingen dit risico versterkt. Voor de volledigheid van de beschrijving van mogelijke effecten zou dit meegenomen moeten worden.

Tot slot

Graag maken wij gebruik van het aanbod van de minister -gedaan in zowel BO Luchtvaart van 17 juni jl. als AO Luchtvaart van 18 juni jl.- om gezamenlijk (Drenthe, Limburg en Groningen) om door te praten over een gelijk speelveld voor alle regionale luchthavens van nationale betekenis.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

, voorzitter.

, secretaris.



De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum: 2 juni 2020

Betreft : Zienswijze op Ontwerp Luchtvaartnota van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens

Geachte

De Nederlandse Vereniging van Luchthavens biedt u hierbij haar zienswijze aan op de Ontwerp Luchtvaartnota.

Graag zullen wij in de komende periode met uw ministerie invulling geven aan de voorstellen voor verbeteringen en aanvullingen zoals opgenomen in onze zienswijze.

Onze vereniging wil zich uiteraard ook actief inzetten om dit alles te vertalen in een uitvoeringsagenda.

Met vriendelijke groeten,
Namens het bestuur van
NEDERLANDSE VERENIGING VAN LUCHTHAVENS

, voorzitter

Bijlage: Zienswijze



De Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) heeft kennis genomen van het Ontwerp Luchtvaartnota. Zij is blij dat met het verschijnen van de Nota nu stappen gezet worden voor de toekomst van de luchtvaart. Zij ziet in de nota goede ontwikkelingen, maar constateert ook dat er nog dat een aantal zaken ontbreken en er mogelijkheden zijn tot verbetering.

Bij de NVL zijn de 19 Luchthavens in Nederland en de luchthavens Bonaire en St Eustatius aangesloten. Zij vormen een essentiële schakel voor de Nederlandse luchtvaart voor het vervoer van passagiers en vracht. Daarnaast accommoderen zij, met name de kleine luchthavens, diverse andere luchtvaartactiviteiten zoals bijvoorbeeld het onderhoud van vliegtuigen, de opleiding van vliegers, inspectievluchten, en de recreatieve luchtvaart. De luchthavens in het Caraïbisch gebied zijn essentieel voor de inwoners en de toeristische sector van dat gebied. Luchthavens in Nederland hebben een grote economische en maatschappelijke relevantie, zowel voor Nederland als geheel, als ook voor de regio waarin zij opereren. Het beheer en in stand houden van al die luchthavens is van nationaal belang.

Deze zienswijze van de NVL gaat met name in op beleid in het algemeen, en niet op de belangen van individuele luchthavens. Diverse luchthavens zullen daarom zienswijzen indienen over hun specifieke situatie. Deze NVL zienswijze volgt in haar opbouw de thema's zoals benoemd in de ontwerp Luchtvaartnota.

Nieuwe koers voor de luchtvaart

De NVL is blij dat er nu het ontwerp van een nieuwe Luchtvaartnota ligt en daarmee een basis is gelegd voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland. In 2018 en 2019 heeft de NVL u in een tweetal documenten haar toekomstvisie gegeven als input voor de nieuwe Luchtvaartnota. De NVL ziet een aantal elementen uit die visie niet terug in de Nota en daarom worden deze in de zienswijze opnieuw aangegeven.

De Nota is ontwikkeld in een tijd voor de Coronacrisis en ook de NVL signaleert dat de crisis tot nieuwe inzichten heeft geleid die nog moeten worden verwerkt. Zo heeft bijvoorbeeld de huidige crisis ons het belang laten zien van luchtvracht en het hebben van voldoende luchthavens waar luchtvracht goed kan worden afgehandeld. Een aanpassing van de Nota op die nieuwe inzichten is gewenst.

De NVL hecht aan een luchthavenbeleid waarbij de Rijksoverheid leidend is. Regionale inbedding en regionaal draagvlak zijn daarbij van groot belang. Normen voor bijvoorbeeld geluid en emissies moeten landelijk vastgesteld worden en luchthavens moeten niet afhankelijk zijn van een regionale interpretatie zoals nu dat nog soms het geval is. De Nota moet op dit punt duidelijker.

De NVL mist in de Nota de eerder gebruikte verdeling tussen 'luchthavens van nationaal belang' en 'luchthavens van regionaal belang'. In deze nota worden alle luchthavens buiten Schiphol aangeduid als 'regionale luchthavens', waardoor bij meerdere onderwerpen in deze Nota onduidelijk is welke luchthavens het Rijk beoogt. De eerder gehanteerde term 'luchthavens van nationaal belang' maakte duidelijk welke luchthavens een essentiële rol speelden voor het zogenaamd 'groot handelsverkeer'



(passagiers- en vrachtluchten). Het is niet duidelijk of, en waarom dan, besloten is deze status van luchthavens te laten vervallen. NVL pleit er voor in lijn met eerder beleid, om de termen 'luchthavens van nationaal belang' en 'luchthavens van regionaal belang' te blijven gebruiken. Verzocht wordt om de Nota hierop aan te passen.

In de Nota worden de termen general aviation, kleine luchtvaart en sportluchtvaart door elkaar gebruikt, zonder dat in een definitielijst duidelijk wordt wat per term bedoeld wordt. Daar waar in deze zienswijze wordt gesproken over luchthavens in de general aviation, worden bedoeld de luchthavens zonder luchtverkeersleiding.

In de Nota ligt sterk de nadruk op de grote commerciële luchtvaart en het hier te voeren beleid. Voor de luchthavens in de general aviation is naar de mening van de NVL onvoldoende aandacht en de NVL stelt vast dat hier beleid nog ontbreekt. Het door de NVL voorgestelde systeemdenken zou een goede mogelijkheid zijn om te komen tot een duurzame toekomst met voldoende lange termijn perspectief voor alle luchthavens, ook die in de general aviation.

Daar waar aanpassingen aan luchthavens of de infrastructuur rondom die luchthavens noodzakelijk zijn, moet het Rijk naar de mening van de NVL vaststellen aan welke voorwaarden per luchthaven moet worden voldaan, om die luchthaven in dat systeem goed te kunnen laten functioneren. Daarbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld bereikbaarheid over de weg, zowel als door de lucht, luchtruimclassificatie, hulpmiddelen, luchthavenvoorzieningen etc. Ook moet worden nagedacht wie als verantwoordelijke voor het systeem kan optreden. Naar de mening van de NVL zijn hiervoor meerdere mogelijkheden en zij wil hier graag met het Rijk het overleg over voeren.

De mogelijkheden die de Nederlandse luchthavens hebben, zijn ook afhankelijk van de mogelijkheden die het Nederlandse luchtruim biedt. Deze Nota gaat ook richting geven aan die luchtruimherindeling. De NVL ziet dat het voorgestelde nieuwe oefengebied in het noorden en noordoosten en de wensen vanuit de LVNL in met name het zuiden en zuidwesten, tot beperkingen kunnen gaan leiden voor de luchthavens in die gebieden en vraagt daarvoor aandacht. Het betreft hier met name de luchthavens voor de general aviation. Dit pleit wederom voor het ontwikkelen van beleid voor de general aviation in Nederland. Een integrale benadering is hier noodzakelijk en de betrokken stakeholders moeten hierin betrokken worden. De NVL wil graag betrokken blijven bij de gesprekken over de luchtruimherziening in verband met de belangen van de luchthavens.

Veilige luchtvaart

De NVL onderschrijft dat veiligheid en beveiliging topprioriteit zijn en blijven in de luchtvaart. Daarbij hoort ook een eigen verantwoordelijkheid van de luchthavens. NVL heeft de afgelopen jaren invulling aangegeven aan vormen van integraal veiligheidsmanagement zoals bijvoorbeeld een intern auditsysteem en het opzetten van uniforme opleidingen en trainingen op diverse gebieden. Binnen door de Rijksoverheid en internationale organisaties te stellen kaders, moet die taakinfilling mogelijk blijven. In de nota wordt hieraan geen aandacht besteed. Versterking van de deskundigheid en capaciteit bij de toezichthouder (ILenT) vindt de NVL noodzakelijk.

Het krijgen van een aparte gebruiksruimte in het luchthavenbesluit voor spoedeisende hulpverlening etc. wordt door de NVL toegejuicht, maar mag niet ten koste gaan van eerder vergunde geluidsruimte voor de overige vluchten.

De NVL ziet nieuwe vormen van luchtvaart en nieuwe technologieën als een kans en wil daarin graag meedenken. Nieuwe vormen van luchtvaart in en nabij het luchtruim van de huidige luchthavens, moeten veilig geïntegreerd kunnen worden met bestaande verkeersstromen. Nieuwe vormen van energieopwekking, zoals steeds hogere windmolens, vragen om een tijdige afstemming en een adequate bescherming van het luchtruim. Er moeten waarborgen komen dat het luchtruim rond bestaande luchthavens niet onnodig wordt beperkt. De Nota moet zich hier duidelijker over uitspreken.

De luchthavens werken binnen hun mogelijkheden graag mee aan een verdere verbetering van vliegveiligheid in de general aviation. De Nota geeft nu aan dat de 'kleine luchtvaart' zich 'sterker' moet inzetten voor veiligheid en duurzaamheid. Hieruit zou geconcludeerd kunnen worden dat er tot op heden onvoldoende aandacht was voor veiligheid en de NVL vindt dit zeker wat betreft luchthavens niet een juiste constatering. De Nota zou hier concreter kunnen aangeven wat bedoeld wordt.

Bij veiligheid in de luchtvaart hoort ook een logische en veilige indeling van het lager luchtruim met voldoende mogelijkheden. De NVL bepleit een verkenning naar nieuwe mogelijkheden zoals wijziging van luchtruimclassificatie en inzet van nieuwe hulpmiddelen zoals bijvoorbeeld GPS approaches voor luchthavens zonder verkeersleiding. De NVL juicht toe dat gezocht wordt naar vereenvoudigde vormen van luchtverkeersleiding en experimenten met een 'remote tower'. Er moet in overleg met de luchthavens gewerkt worden aan een goede inpassing van drones etc. in het Nederlands luchtruim.

Goed verbinden

De Nota constateert gelukkig dat luchthavens in de afgelopen periode een grotere bijdrage zijn gaan leveren aan de internationale verbondenheid van Nederland, maar bij die constatering blijft het. Een blik naar de toekomst vraagt er om dat gekeken wordt hoe alle luchthavens in Nederland gezamenlijk kunnen zorgen voor een optimale bereikbaarheid. Er ontbreekt in de Nota een visie hoe optimaal en integraal van de totaal nu beschikbare en nog geplande capaciteit gebruik kan worden gemaakt. Verderop in deze zienswijze zal de NVL hierop ingaan bij het door haar voorgestelde systeemdenken.

Niet alleen de mogelijkheden die de luchthaven Schiphol biedt zijn belangrijk voor het vestigingsklimaat; alle luchthavens, groot en klein, kunnen sterk bijdragen aan het vestigingsklimaat in die regio. De NVL wijst in deze op het in haar in 2018 gepubliceerde visie aangegeven belang van luchthavens als maatschappelijke knooppunten. De Nota gaat hier helaas niet op in. NVL vraagt om de Nota hierop aan te passen.

Op diverse regionale luchthavens ontwikkelen zich in de afgelopen jaren vliegtuigonderhoudactiviteiten en initiatieven voor nieuwe vormen van luchtvaart en nieuwe vormen van aandrijving. Het zou goed zijn als de Nota een versterking van de rol van luchthavens daarin ondersteunt.

De Rijksoverheid propageert een betere spreiding van de toeristische druk op ons land. Daarbij kan ook een rol zijn weggelegd voor de luchthavens in de regio. Een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer van alle luchthavens met personenvervoer is essentieel. De Nota spreekt zich hier niet over uit.

De Nota constateert terecht dat de capaciteit van luchthavens op termijn achter blijft bij de vraag naar luchtvaart. Na de Coronacrisis zal duidelijk worden in hoeverre die vraag zich herstelt. De NVL pleit er voor om zowel in de herstartfase, als ook daarna, te streven naar een optimaal gebruik van de totale luchthavencapaciteit in Nederland. Een oproep tot behoud van die totale capaciteit wordt nu gemist in de Nota. In het systeemdenken past het om niet alleen te kijken naar capaciteit, maar ook naar het belang dat bepaalde verbindingen hebben voor een luchthaven. Daarbij past ook dat elke luchthaven optimaal wordt geacommodeerd en geoutilleerd. Op die manier kan een samenhangende Nederlandse luchthaveninfrastructuur ontstaan. De NVL ziet hierin een rol voor alle Nederlandse luchthavens. Verderop zal hier bij het voorgestelde systeemdenken op worden terug gekomen.

Regionale luchthavens verheugen zich in een toenemende populariteit bij reizigers uit hun regio. Vliegen vanuit de eigen regio kan ook milieuwinst betekenen. Wanneer de regionale vraag meer regionaal bediend kan worden, kunnen hiermee vele autokilometers bespaard worden. Gevraagd wordt om hier in de Nota op in te gaan.

Soms kan het belang van een regionale luchthaven zelfs het regionale belang overstijgen. De NVL wijst daarbij bij voorbeeld op de essentiële rol die Maastricht Aachen Airport speelt in het vrachtvervoer in Nederland en daarbuiten. Ook wijst zij op de luchthaven Den Helder die door de Rijksoverheid als onderdeel van de vitale infrastructuur is aangemerkt vanwege haar rol in de bediening van de offshore sector. Ook andere luchthavens krijgen een toenemende rol vanwege het helikopterverkeer voor de bouw en het onderhoud van windparken op zee. De Nota besteedt hier ten onrechte geen aandacht aan.

Bij 'goed verbinden' wordt in het algemeen in de Nota de rol van de general aviation luchthavens gemist. Ook die luchthavens vervullen een rol in de bereikbaarheid van Nederland, bijvoorbeeld met zakenvluchten, en zij dragen hiermee bij aan het vestigingsklimaat in hun regio.

De NVL onderschrijft de kansen van grondvervoer op korte afstanden binnen de EU als alternatief voor vluchten. Tegelijkertijd moet geconstateerd worden dat buiten de Randstad niet of nauwelijks aansluitingen zijn op het HSL-netwerk en er daarmee geen alternatief is voor vliegen vanuit die regio's.

Hoewel de invoering van een aparte belasting voor passagiers- en vrachtluchten (vliegtax) geen onderdeel uitmaakt van de Luchtvaartnota, vraagt de NVL om heffingen alleen in te voeren als dit op Europees niveau gebeurt. Het is essentieel dat er sprake is van een gelijk speelveld. Vooral voor luchthavens in de grensregio's kunnen de gevolgen van een eenzijdige invoering door Nederland groot zijn.

Voor de luchthavens in het Caribisch gebied onderschrijft de NVL hun grote belang voor ontsluiting van dit deel van het Koninkrijk. De NVL wil zich samen met de Rijksoverheid inzetten om die luchthavens waar mogelijk te ondersteunen met bijvoorbeeld kennis en ervaring. Zij vormen een onmisbaar deel van onze Rijksinfrastructuur en moeten ook als zodanig ook vanuit het Rijk ondersteund worden. De luchthavens in Caribisch Nederland willen samen met het Rijk zo spoedig mogelijk werken aan de 4 speerpunten die in de Nota voor de luchtvaart Caribisch Nederland en Koninkrijkslanden worden genoemd. Plannen voor het bereiken van het vereiste veiligheidsniveau van ICAO zijn in voorbereiding evenals toekomstgerichte plannen voor de ontwikkeling van de luchthavens, passend bij het beleid van de Openbare Lichamen. De investeringen die daarbij nodig zijn, willen deze luchthavens samen met het Rijk in kaart brengen, evenals de daarbij benodigde kennis en ervaring vanuit Europees Nederland. Zij steunen de initiatieven op het gebied van duurzaamheid en willen meewerken aan verbetering van o.a.



vliegroutes, verkenning en onderzoek naar de haalbaarheid van elektrisch vliegen en verduurzaming op de luchthavens zelf. Maar deze luchthavens kunnen de genoemde speerpunten niet allemaal uit eigen middelen realiseren, daarvoor willen zij samen met het Rijk en de Openbare Lichamen afspraken maken. Zij willen dit in de vorm van een meerjarenprogramma met daarin doelstellingen, planning en de bijbehorende financiële ondersteuning van het Rijk, die in een redelijke verhouding staan tot de mogelijkheden die de Openbare Lichamen in het Caribisch gebied en de luchthavens hebben.

Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

De NVL onderschrijft de visie in de Nota om de negatieve invloed van de luchthavens en luchtvaart op de omgeving zo gering mogelijk te laten zijn. De NVL bepleit dat luchthavens maatschappelijke knooppunten worden en hun waarde voor hun omgeving kunnen vergroten. De Nota gaat hier helaas niet op in terwijl hier naar de mening van de NVL kansen liggen.

De NVL pleit voor maatwerk ten aanzien van verkeer in de nacht en de randen van de nacht. Het streven moet zijn een level playing field.

De NVL mist ook bij het onderwerp leefomgeving een visie van het Rijk voor de luchthavens voor de general aviation.

De NVL bepleit een landelijk uniform systeem voor het meten en berekenen van geluid dat niet onderhevig is aan afzonderlijke interpretaties of beleid in de regio.

De NVL is in het kader van het Klimaatakkoord Luchtvaart reeds doende met plannen voor vermindering van de emissies van grondgebonden operaties en het ondersteunen van activiteiten die leiden tot het verminderen van emissies in de lucht. Hierbij wordt o.a. ingezet op het gebruik van duurzame brandstoffen en elektrisch vliegen.

Bij geluid spreekt de Nota over een gestandaardiseerde gebruiksregeling voor alle regionale luchthavens. Ook hier is de vraag welke luchthavens de Nota hier bedoelt.

Daar waar gesproken wordt over uitstoot van ultrafijnstof pleit de NVL er voor om telkens de bijdrage van de luchtvaart te laten zien in verhouding tot die van andere bronnen in de omgeving van luchthavens om zo een juist beeld te geven.

Duurzame luchtvaart

De NVL is medeondertekenaar van het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart en zij wil zich graag inzetten voor verduurzaming van de luchtvaart. Voor een groot deel zal de general aviation de kraamkamer zijn van nieuwe ontwikkelingen om te komen tot verduurzaming. De Nota adresseert dit ook als zodanig. Omdat het gaat om landelijke doelen op luchthavens met beperkte budgetten, is een financiële ondersteuning vanuit het rijk logisch en wenselijk.

Meerdere luchthavens in Nederland hebben plannen uitgevoerd of in uitvoering, om hun terreinen te gebruiken voor opwekking van duurzame energie, met name door de zon. Een financiële ondersteuning

vanuit het Rijk kan daarbij essentieel zijn. Het zou goed zijn in de Nota deze ontwikkeling te onderschrijven.

Bij innovaties in de luchtvaart wijst de NVL er op dat niet alleen op de luchthaven Schiphol en door de TU Delft, maar ook op andere luchthavens en door andere universiteiten, hogescholen en MBO opleidingen wordt samengewerkt. Er is dus een brede blik nodig.

Capaciteit en capaciteitsverdeling

De NVL heeft in haar visie aanbevolen om alle Nederlandse luchthavens als één systeem, de Nederlandse luchthaveninfrastructuur, te beschouwen. Net als bijvoorbeeld in het Nederlandse openbaar vervoersysteem, kunnen luchthavens elkaar zo aanvullen. Daarbij horen keuzes over op welke luchthaven welk onderdeel van de Nederlandse luchtvaart het beste kan worden geacommodeerd. Een regionale vraag kan soms ook het beste regionaal worden bediend. Dit geldt voor alle luchthavens in Nederland. Zo kunnen regionale luchthavens complementair zijn aan Schiphol. Een systeem kan alleen goed functioneren als er een instantie is die verantwoordelijk is voor het systeem. De NVL ziet daarvoor meerdere mogelijkheden en wil die graag met het Rijk verkennen. De systeemgedachte kan gefaseerd worden geïmplementeerd. Ook hierover wil de NVL met het Rijk in gesprek. Dat vraagt nog wat tijd, en die tijd is er nu nog totdat de Nota definitief is.

De NVL ziet nu dat het kabinet in de Nota hinkt op twee gedachten waarbij voor een groot deel van de luchthavens de provincie bevoegd gezag is, maar het centraal gezag het kader moet bepalen. De NVL erkent dat een goede inbedding en draagvlak in de regio onmisbaar is voor ontwikkeling van luchthavens in die regio, maar pleit voor een op nationaal niveau gevoerd luchthavenbeleid.

Het Rijk geeft nu in de Nota aan dat zij haar regierol ten aanzien van de luchthavens wil beperken op slechts de regie op samenwerking en kennisdeling tussen luchthavens. Juist deze twee facetten verzorgt de NVL succesvol al vele jaren zelf. De NVL nodigt de Rijksoverheid uit om in de komende periode samen te onderzoeken hoe een bredere invulling van het systeemdenken er uit zou kunnen zien en hoe de implementatie en aansturing van het systeem kan worden bereikt. Dit is naar de mening van de NVL een essentieel onderdeel van het luchtvaart- en luchthavenbeleid in de komende decennia. Alle luchthavens, ook de luchthaven Schiphol, hebben eerder het nut van het systeemdenken onderschreven. Ook de kleine luchthavens vormen een onderdeel van het systeem.

Voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland is het hebben van voldoende mogelijkheden in Nederland om vliegers op te leiden essentieel. Ook het behoud van recreatieve luchtvaart (inclusief de zogenoemde luchtsporten) is hierbij van belang. De NVL is blij dat de Nota onderschrijft dat alle luchtsporten in Nederland mogelijk moeten blijven. In het systeemdenken kunnen ook keuzes gemaakt worden over mogelijke concentraties van bepaalde luchtsporten op luchthavens. Gevraagd wordt hier in de Nota meer aandacht aan te besteden. Zo kan dit ook meegenomen worden in het denken over de nieuwe luchtruimstructuur. Hierbij past ook een denken over een flexibeler gebruik van het luchtruim in plaats van een starre verdeling.

Nationaal luchthavenbeleid heeft de afgelopen jaren ontbroken en daardoor kon de aanwezige luchthavencapaciteit voor zowel personen- als vrachtvervoer en general aviation niet optimaal benut worden. Het capaciteitstekort van de afgelopen jaren op de luchthaven Schiphol, heeft er voor gezorgd

dat andere luchthavens in Nederland een toenemend aantal passagiers- en vrachtluchten moesten verwerken. Als gevolg daarvan ontstonden ook verschuivingen van andere luchtvaartactiviteiten, zoals in de general aviation. Een sturing in dat proces ontbrak, waardoor er geen ideale situatie ontstond en optimalisatie gemist werd. Het heeft geleid tot de nodige onzekerheid voor luchtvaartbedrijven en suboptimale situaties. De NVL vindt dat de huidige crisis vraagt om versnelde invoering van dit systeemdenken. Daarbij bedoelt de NVL niet een top-down benadering in de vorm van een opgelegde Verkeersverdeelregel, maar een logisch en transparant systeem, waarvoor draagvlak aanwezig is. In dat systeem kunnen alle vormen van luchtvervoer, ook bijvoorbeeld het steeds belangrijker wordend vervoer per helikopter en nieuwe vormen van vervoer (drones, onbemande vliegtuigen), een plaats krijgen. De Nota spreekt niet over de rol die luchthavens daarin kunnen gaan vervullen.

Dat de Nota bij voorbaat een holdingstructuur voor regionale luchthavens van nationaal belang uitsluit vindt de NVL voorbarig. De NVL vraagt om dit standpunt te schrappen en daar als Rijk pas een uitspraak over te doen na de voorgestelde verkenning van het systeem. Het nu in de Nota ingenomen standpunt dat voor de luchthavens Maastricht en Eelde geen bijdragen vanuit het rijk kunnen komen, is daarom ook voorbarig. Deze luchthavens hebben tot op heden geen staatssteun gehad en zij mogen niet worden weg gezet als 'noodlijdende luchthavens'. Vanuit het systeemdenken is het ook niet altijd noodzakelijk dat elke luchthaven een sluitende exploitatie heeft, als zij maar wel een essentieel onderdeel van het systeem is. De beheer en instandhouding van infrastructuur moet net als in het openbaar vervoer niet afhankelijk zijn van de bedrijfsopbrengsten, maar worden gezien als investeringen in maatschappelijke infrastructuur. De NVL herhaalt een eerder aan de minister gedane oproep om te zorgen voor het behoud van alle luchthavens.

Innovatie

De NVL wil graag meedoen en meedenken in de innovatie van de luchtvaart. Ook daarin is een systeembenadering gewenst. Het is niet logisch om op meerdere plaatsen tegelijk het wiel uit te vinden. In een systeemdenken kunnen keuzes gemaakt worden waardoor innovaties op de beste plaats en in de beste omgeving kunnen worden uitgevoerd. De Nota spreekt zich hier niet over uit.

NVL wil een actieve rol spelen in de verduurzaming van de luchtvaart. De overgang naar duurzame brandstoffen en andere vormen van energie wordt onderschreven.

Bestuur en samenwerking

Zoals eerder aangegeven is de NVL is van mening dat Nederland te klein is om luchthavenbeleid zowel op nationaal als regionaal niveau te voeren. Voor alle luchthavens is een nationaal beleid gewenst met inachtneming van het al dan niet aanwezig zijn van de regionale inbedding en het regionaal draagvlak. Een periodiek overleg tussen provincies en Rijksoverheid op het gebied van luchtvaart kan zeker zinvol zijn, maar de NVL herhaalt hier haar standpunt dat luchthavenbeleid op Rijksniveau tot stand dient te komen.

De kracht van luchtvaart is standaardisatie en eenvormigheid van regelgeving. De NVL ziet verbetering als mogelijk.

Een goed functionerende CRO is van belang voor de luchthaven. De NVL ondersteunt daarom het idee van het verder professionaliseren van de CRO's en pleit voor een balans in de samenstelling zodat de juiste afweging kan plaatsvinden, ook van de economische belangen.

De NVL heeft in het verleden meermalen een initiërende rol gespeeld en wil die rol ook graag blijven vervullen. Daarbij past een frequent overleg tussen de NVL en het ministerie op zowel uitvoerend als beleidsmatig niveau. In de luchtvaart is een afstemming met andere partners en belangenorganisaties gewenst. Het Rijk speelt daarin een belangrijke rol en daarom wordt gevraagd om continuïteit van haar deelname in die overlegvormen.

Bij het toezicht in de luchtvaart wijst de NVL op de resultaten die bereikt zijn met opzetten en uitvoeren van interne audits door een pool van NVL auditoren. In goed overleg met de toezichthouder pleit NVL voor voortzetting van dit systeem. NVL pleit ook in dit verband voor het aanwezig zijn van voldoende kennis en mankracht bij de toezichthouder.

Ten slotte

Diverse luchthavens vragen aandacht voor hun specifieke situatie in eigen zienswijzen. Wij vragen het Rijk hier goed naar te kijken en over in gesprek te gaan met deze luchthavens.

De luchthavens Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde hebben aangegeven dat zij zich in een achtergestelde positie voelen ten opzichte van de luchthavens die deel uitmaken van de Royal Schiphol Group. De NVL pleit daarom ook voor een brede invulling van de systeemgedachte waarin de toekomstige rol van deze twee luchthavens voor het passagiers- vrachtvervoer van en naar Nederland wordt verankerd.

Ook diverse kleinere luchthavens vragen aandacht om hun specifieke situatie in eigen zienswijzen. Een systeem ontleent haar kracht aan het geheel en daarin hebben alle luchthavens van groot tot klein een rol. Daarom herhaalt de NVL hier de oproep om nu al niet luchthavens uit te sluiten bij vaststelling van het luchtvaartbeleid voor zo'n lange periode. Kleinere luchthavens vormen een essentieel onderdeel van het geheel. Ook in de verduurzaming van de luchtvaart zijn zij van groot belang. De NVL ziet het systeemdenken dan ook als voorwaarde om te kunnen komen tot een goede uitvoering van het programma Duurzame Luchtvaart.

Luchthavens willen in de coronaherstelperiode aan hun nieuwe toekomst kunnen werken. De rol van elke luchthaven in dat systeem zal moeten rekenen op draagvlak en ondersteuning in haar omgeving. Een zekere spreiding van lusten en lasten van de luchthavens in Nederland is daarbij van belang. Coördinatie en regie zijn op dit moment dus nodig en vanuit het standpunt van de NVL zeer gewenst, maar daarom nog niet eenvoudig te realiseren. Diverse regelgeving, verschillende gezag- en eigendomsverhoudingen en wensen van luchtvaartmaatschappijen, maken het een ogenschijnlijk zeer moeilijk uitvoerbaar model. De NVL wil op korte termijn in gesprek gaan met het Ministerie en andere betrokken partijen, waaronder ook de slotcoördinator en de Luchtverkeersleiding Nederland, om te kijken of en hoe het systeemdenken vorm kan worden gegeven. Daarbij moet worden bepaald wie de systeemverantwoordelijke is. Daarbij zullen later ook vraagstukken voor de langere termijn, ten behoeve van een verder uitwerking van de systeemgedachte, aan de orde kunnen komen. Voor nu geldt eerst, in het belang van de luchtvaart in Nederland, dat een gecontroleerde, evenwichtige en goede herstart op



alle luchthavens wordt gerealiseerd. Daarbij ziet de Vereniging een duidelijke taak voor de Nederlandse overheid om de totale Nederlandse luchthaveninfrastructuur en haar capaciteit nu te ondersteunen en in stand te houden.



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v.
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Stichting CDO (Club Direct Omwonenden Lelystad Airport)

Lelystad
mail@stichtingcdo.nl

Betreft: Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Lelystad, 13 juli 2020

Geachte

De afgelopen jaren heeft de stichting Club Direct Omwonenden (CDO) zich in het proces rondom de uitbreiding van Lelystad Airport (LA) voor de belangen van de direct omwonenden van de luchthaven ingezet. In dat kader zijn er de nodige afspraken gemaakt over de randvoorwaarden die bij de ontwikkeling van LA in acht moeten worden genomen. U neemt in de ontwerp-luchtvaartnota de opening van LA als uitgangspunt mee en dat kan alleen als u daarmee ook alle afspraken, die in dat kader gemaakt zijn onveranderd in de beleidsontwikkeling meeneemt. Wij verzoeken u dat in de Luchtvaartnota ook expliciet vast te leggen.

Van daaruit hebben wij ook naar de diverse voornemens uit de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 gekeken en willen in aanvulling op de zienswijze die reeds namens de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL) is ingediend, nog de volgende zienswijze indienen.

De positie van de regionale luchthavens

In de ontwerp-Luchtvaartnota wordt uitgesproken dat regionale luchthavens er ook echt zijn voor de regio waar ze in liggen. Het gevolg van die beleidsuitspraak is dat er een streep wordt gezet door de wens van verschillende regionale luchthavens om vanuit het hele land passagiers aan

te trekken. Daar waar dat bij regionale luchthavens al tot uitvoering is gekomen, zal men dat moeten staken en afbouwen.

Het is naar onze mening onwenselijk dat vluchten welke op dit moment elders in het land gefaciliteerd worden, als gevolg van dit beleid naar LA verplaatst worden. LA is een overloop luchthaven van Schiphol en niet voor de overige luchthavens in ons land.

De vluchten die in de toekomst vanaf LA plaats gaan vinden, zullen daarnaast substantieel bij moeten dragen aan de economie van de Provincie Flevoland. LA moet niet de functie van "afvoerputje" van Schiphol krijgen. U geeft verder aan dat de nationale vraag moet worden ingevuld door de luchthaven Schiphol, waarbij LA het maximale aantal van 45.000 vluchten van Schiphol moet gaan overnemen.

Het is voor ons niet bespreekbaar om bij de uitvoering van de Luchtvaartnota te komen tot een aanpassing van de gemaakte afspraken. Het aantal van 45.000 vluchten als maximum bij LA is voor ons HEILIG. Het uitgangspunt van een voor ons aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan geen geweld worden aangedaan.

Hinderbeperking en -bepaling

In het kader van de procedure rondom het nieuwe Luchthavenbesluit (LHB) voor LA hebben wij de nodige opmerkingen gemaakt over de wijze waarop de dienstregeling door Airlines wordt opgezet en ter hand genomen. Dat heeft geleid tot een verscherpte extensieregeling voor LA die een einde maakt aan het "doorrollen van vertragingen door de dag heen". In het kader van het ontwikkelen van een nieuw systeem voor de bepaling van overlast, hinder en hinderbeleving kan dit niet ter discussie komen te staan. Een nieuw systeem moet, zoals van diverse kanten is aangegeven, helder, open en transparant zijn en moet een sluitende juridische basis bieden om op te kunnen handhaven.

Met de COVID19-crisis is de intensiteit van het weg- en luchtvaartverkeer sterk afgenomen en is geconstateerd dat de luchtkwaliteit sterk is verbeterd. Wellicht is de invloed van verkeer en luchtvaart op het leefklimaat toch groter dan uit huidige rekenmodellen blijkt.

De discussie rondom de belevingsvlucht en recent, de huidige stikstofcrisis, leggen eveneens de beperkingen van de huidige rekenmodellen bloot. Het is daarom noodzakelijk dat er bij de ontwikkeling van luchthavens een degelijk en uitgebreid meetprogramma komt op het gebied van geluid, emissies, stikstof, fijnstof, ultrafijnstof en hinderbeleving.

Resultaten van de meetprogramma's moeten dienen om de daadwerkelijke effecten (feitelijke uitstoot) op het leefklimaat vast te stellen.

Overmatige negatieve effecten, aangetoond in meetprogramma's, moeten net zo goed als rekenmodellen leiden tot aanpassingen in aantallen vliegbewegingen. Uitvoering van aanpassingen kan niet leiden tot overschrijding van het bepaalde maximale aantal vliegbewegingen, vastgelegd in het Luchthavenbesluit.

Luchthavens moeten beschikken over een goed functionerend meldingen- en klachtenloket. Het melden van hinder moet gebruiksvriendelijk zijn. Meldingen moeten goed geregistreerd worden, de afhandeling moet zorgvuldig

gebeuren en voor de melders moet duidelijk zijn wat er naar aanleiding van hun melding gebeurd. Een afhandeling van een melding mag niet volstaan met alleen de aanname van de melding.

Naast het meldingen- en klachtenloket moeten regionale luchthavens beschikken over een schadeprotocol. Dit moet er voor zorgen dat bij relatief kleine incidenten (die voor individuele omwonenden grote impact kunnen hebben) de ontstane schade bij omwonenden snel vastgesteld en vergoed wordt. Van de luchthavens wordt hierbij verwacht dat zij de omwonenden hierbij helpen en zo nodig de schadeclaim overnemen om een langdurig proces voor de omwonenden te voorkomen.

Ook landbouw moet een toets punt van beleid zijn in hinderbeperking en -bepaling. Ontwikkeling van de luchtvaart mag geen beperkingen geven voor de landbouw in de omgeving van luchthavens. Speciale aandachtspunten hier zijn voedselveiligheid, teeltbeperkingen, gezondheid van vee en nieuwe ontwikkelingen zoals precisielandbouw/robotisering (Gebruik van drones, laser, GPS en dergelijke moet mogelijk zijn in de directe omgeving van de luchthavens).

Governance en Commissies Regionaal Overleg (CRO)

Omwonenden beschikken niet over middelen om hun rol adequaat en professioneel in te kunnen vullen. Bij de ontwikkeling van LA hebben wij als omwonenden op eigen kosten deskundige ondersteuning ingehuurd wat ons heeft bijgestaan in dit proces. Wij zijn van mening dat het een absolute randvoorwaarde voor een goede participatie is dat wij als omwonenden/CRO-bewonersvertegenwoordigers structureel in de gelegenheid worden gesteld om ons door deskundigen te laten ondersteunen. Gezien de voornemens die u uitspreekt als het gaat om bewonersparticipatie is dat ook een "must".

Het ministerie zou in de toekomst een meer controlerende en deelnemende rol moeten innemen in de CRO's. Daar waar vrijblijvendheid nu nog wel eens om de hoek komt kijken, kan het functioneren van de CRO's hiermee beter worden gewaarborgd.

Beperking nachtvluchten en vluchten aan het eind van de avond en het begin van de ochtend

Wij zouden het begrip "vracht" graag nader gespecificeerd zien. In het kader van de ontwikkeling van LA is in het verleden nadrukkelijk een discussie gevoerd over "vracht". Daarbij is ons duidelijk geworden, dat je daarbij een onderscheid moet maken in "full-freight" en "belly-freight". Vrachtafhandelingsoperaties op LA door "full-freighters" zijn, gezien de aard van het daarmee gemoeide vliegverkeer (omgebouwde verouderde passagiersvliegtuigen en vliegen in de nacht) en hinder absoluut onbespreekbaar. Voor "belly freight" die meekomt in reguliere passagierstoestellen, valt dit niet zo scherp te stellen.

Geen nachtvluchten en een beperking van vluchten in de rand van de dag en avond worden op LA met een verscherpte extensie regeling ondersteund. Wij pleiten voor strikte handhaving van de verscherpte extensieregeling en van de openingstijden van de luchthaven. Het vliegen in de randen van de dag en nacht moet in de toekomst beperkt worden.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen kunt u contact met ons opnemen.

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

Namens de bewonersvertegenwoordigers Lelystad Airport, de Stichting CDO

voorzitter



Gemeente
Oostzaan
Levensplezier

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp **Zienswijze met betrekking tot Ontwerp
Luchtvaartnota 2020-2050**

Gemeentehuis

Bezoekadres Kerkbuurt 4, 1511 BD Oostzaan
Postadres Postbus 20, 1530 AA Wormer
Telefoon 075 651 2100
Fax 075 651 2244
E-mail antwoord@oostzaan.nl
Internet www.oostzaan.nl

Bestuur en organisatie

Uw kenmerk / Uw brief
Ons kenmerk /537702
Datum 6 juli 2020
Behandelend ambtenaar
Afdeling

Geachte minister

Namens de gemeenteraad Oostzaan maken wij u hierbij de zienswijze van de gemeenteraad kenbaar met betrekking tot de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, gepubliceerd op 15 mei 2020, zoals die op 29 juni jl. door de gemeenteraad is vastgesteld.

Deze ontwerp luchtvaartnota heeft groei van de luchtvaart centraal gesteld en de voorwaarden voor de groei slechts als 'nog te onderzoeken' en 'nader te bepalen' bestempeld.

Deze ontwerp-Luchtvaartnota baart de gemeenteraad op verschillende vlakken ernstige zorgen.

Voornaamste reden deze zienswijze in te dienen:

Door de ligging onder de routes van een nu niet-preferente baan zullen de inwoners van de gemeente Oostzaan de te verwachten groei (bijna) volledig over zich heen krijgen.

De Polderbaan is 'vol' en de Zwanenburgbaan zal dus de groei in deze aan- en uitvliegrichting volledig moeten opvangen.

De in de nota genoemde groeipercentages betekenen specifiek voor een gemeente als Oostzaan dat de hinder-toename een veelvoud van de algehele groei bedraagt.

Belangrijkste aspecten uit de nota:

- De voorstellen in de nota hebben een direct negatief effect op de gezondheid van Oostzaners (aspecten: fijnstof, advies RIVM, normen WHO, nachtvluchten)
- De inhoud van de nota is door de realiteit achterhaald (Corona, Pfas, Onderzoek ABN AMRO, RLI-rapport)
- De in de nota voorgestelde afname van hinder is niet realistisch, terwijl de aangenomen afname van geluidshinder van 1% per jaar 5000 extra vluchten per jaar mogelijk maakt.

- De nota is nog niet af, want de voorwaarden zijn nog niet bekend. Concrete maatregelen en normen voor geluidsoverlast, die al op korte termijn gelden, zijn niet opgenomen.
 - De in de nota voorgestelde afname van hinder en milieubelasting is niet realistisch (geluidsreductie van 1% per jaar, duurzame kerosine).
- Technologische ontwikkeling is sterk afhankelijk van de inzet van grote vliegtuigbouwers (=inzet waar het ministerie helemaal geen invloed op heeft). Om de doelstellingen te halen moet ook krimp als mogelijk noodzakelijke maatregel meegenomen worden.
- De voorstellen in de nota passen niet binnen internationale afspraken (klimaatdoelen Parijs).

Nadere uitwerking:

De koers van het luchtvaartbeleid is niet gewijzigd. Er wordt alleen ingezet op het voortzetten van zich al decennia voortslepende inspraaktrajecten gekoppeld aan groeibeleid. Deze nota maakt zelfs groei tot 800.000 vluchten in 2050 mogelijk. Wij zetten grote vraagtekens bij de argumenten van de noodzaak en het economisch belang van de continue groei van het aantal vluchten. Recent onderzoek van ABN AMRO toont aan dat 8 op de 10 Nederlanders verwacht minder te gaan vliegen in de toekomst. Grote bedrijven bezinnen zich op hun vlieggedrag juist door de ervaringen met tijd- en plaats onafhankelijk werken als gevolg van COVID-019.

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

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

Geluidsoverlast en gezondheid

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

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

De nota gaat er van uit dat vliegtuigen tot 2050 steeds stiller worden. Tot 2050 zou een geluidsreductie van 1% per jaar kunnen worden gerealiseerd. Het is echter niet bewezen dat deze 1% geluidsafname door te trekken is tot 2050. Daarnaast wordt geluid niet ervaren als een 1% procent afname per jaar. Geluid wordt door omwonenden ervaren in pieken. Meer

vluchten betekent meer geluidspieken. Bovendien mag de geluidsruimte die wordt gecreëerd door stillere vliegtuigen worden vol gevlogen met extra vluchten.

De hinder van een vliegtuigpassage wordt pas minder als het niveau minder storend is.

Als je met de helft (- 3 dB) elkaar nog steeds niet kan verstaan levert het ook niets op! Laat staan een afname van 1% die tegelijk wel 5000 extra vluchten mogelijk maakt.

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

Wat wil de gemeente Oostzaan?

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

- Om geluidshinder echt te laten afnemen is het noodzakelijk ook een krimpscenario voor Schiphol en de luchtvaart in Nederland uit te werken.
- Hanteer, totdat er een uitgebreidere hindernorm is ontwikkeld, de WHO richtlijn van 45 dB Lden i.p.v. de huidige gehanteerde 48 dB Lden (elke 3db meer is een verdubbeling van de geluidsbelasting of aantal vluchten).
- Het is nodig de berekende norm voor geluidshinder aan te vullen met een norm die gebaseerd is op heldere grenswaarden voor gemeten geluid en werkelijke hinderbeleving. Hierbij moet rekening worden gehouden met piekbelasting, maximale frequentie per uur per baan en per etmaal per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Ook moet er gekeken worden of er voldaan wordt aan de norm op postcode niveau.
- Verbied alle nachtvluchten vluchten tussen 23 en 7 uur. Dit gebeurt al op een aantal andere grote Europese luchthavens.
- Stel strengere normen voor geluidshinder tussen 21-23 en 7-8 uur, zodat slaap - juist van jonge kinderen - in deze periode zo veel mogelijk onverstoorde kan plaatsvinden.
- Stel normen voor hinder door grondgeluid. Trek deze gelijk met de norm voor industrieel grondgeluid.
- Voer stillere stijg- en landingsprocedures in, bijvoorbeeld hoger aanvliegen tijdens landen.
- Maak de Nederlandse luchthavens verantwoordelijk voor de uitvoering van deze maatregelen. Handhaaf deze normen. Beboet de luchthaven bij overschrijding. Dit geld kan via een innovatiefonds worden ingezet voor de verduurzaming van de sector.
- Sluit woningbouw uit in gebieden waar niet aan de nieuw te maken hindernorm voldaan wordt. Een integraal hinderbeperkingsplan moet onderdeel zijn van woningbouwplannen, en moet getest worden door een onafhankelijke partij.
- Ten slotte moeten bewoners, gemeenteraden en de GGD echt betrokken worden om op lokaal niveau tot maatwerk voor een effectief meet- en handhavingssysteem te komen.

Fijnstof en gezondheid

De nota heeft meer oog voor de zorgen van mensen over luchtvervuiling, met name (ultra-)fijnstof en gezondheid dan voor de daadwerkelijke gezondheidsklachten.

Dit terwijl in onderzoek van onder andere het RIVM is aangetoond dat er gezondheidseffecten zijn voor de direct omwonenden van Schiphol. Zo hebben meer kinderen in de omgeving last van astma.

Ook heeft het grondpersoneel van Schiphol zelf al aangegeven dat ultrafijnstof zorgt voor gezondheidsschade. De nota komt niet met een oplossing voor deze groepen, maar wacht eerst het advies van de Gezondheidsraad en nieuwe RIVM rapporten af. Deze onderzoeken zullen volgens de nota van invloed zijn op het toekomstige beleid rondom ultrafijnstof.

Wat wil de gemeente Oostzaan?

Een heldere norm voor de uitstoot van ultrafijnstof.

Tot invoering van de norm: afname in lijn met het RLI advies.

Een halvering van de uitstoot in 2030 van (ultra-)fijnstof.

Klimaat

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

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

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

Technologie zal op korte en lange termijn onvoldoende resultaten opleveren op de schaal waarop deze nodig is om te voldoen aan de klimaatafspraken.

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

Wat willen wij?

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

Stikstof en de natuur

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

Wat wil de gemeente Oostzaan?

- Zolang de kritische depositiewaarde van de betrokken natuurgebieden nog niet behaald zijn mag ook de luchtvaart niet groeien.
- De luchtvaart moet, net als alle sectoren, bijdragen aan het verlichten van de druk op Nederlandse natuurgebieden. Daarom moet de stikstofuitstoot in 2030 gehalveerd worden.

- Rapporteer de stikstofuitstoot boven de 3000 voet en neem deze mee in de besluitvorming. Wacht hiervoor niet op de EU.
- Alle vliegvelden moeten over een natuurvergunning beschikken. Daar waar die ontbreken, moet er door het ministerie gehandhaafd worden.

Tot slot

De gemeente Oostzaan verzoekt u de definitieve Luchtvaartnota en de MER zo te formuleren dat duidelijk wordt welke lokale toename van gezondheids- en milieu-effecten in de verschillende gebieden/postcodes kunnen optreden. Met name de lokale effecten van de voorziene algehele groei voor de bewoners onder de routes van de nu niet preferente banen. De emissies van onder meer broeikasgassen, ultrafijnstof, geluid, stikstof en andere negatieve effecten van de luchtvaart in Nederland moeten o.i. binnen de grenzen blijven van wat verantwoord is voor het klimaat, mens en natuur en dus ook passend binnen de normen van de WHO, Pfas, fijnstof, RIVM en het RLi-rapport.

Dat is geen radicaal scenario zoals dat nu in het onderliggende Plan-MER wordt beschreven, maar gewoon maatschappelijk verantwoord beleid zoals dat ook voor andere sectoren geldt of zou moeten gelden.

De gemeente Oostzaan wenst de minister veel wijsheid toe om. In overleg met diverse gremia, tot een luchtvaartnota te komen die recht doet aan alle bovenstaande punten.

Met vriendelijke groet,
 burgemeester en wethouders,

secretaris

burgemeester

PS

Tot slot willen de gemeenteraad de opmerking maken dat de gestelde termijn onredelijk is gelet op de periode en de actuele omstandigheden.

De termijn voor het indienen van de zienswijze valt voor een belangrijk deel samen met de vakantieperiode en de samenloop met andere belangrijke bestuurlijke besluitvorming.

Het is bijna onmogelijk om als gemeente een zienswijze in te dienen. Een gemeente heeft rekening te houden met een raadsyclus die minimaal 6 weken in beslag neemt zonder dat daar de ambtelijke voorbereiding en bespreking in college in opgenomen is.

Het zomerreces begint in Noord Holland 4 juli. Ook de Corona-maatregelen leveren beperkingen op m.b.t. een degelijk overleg over dit onderwerp.

Afdeling Bestuursondst. & Strat./Progrman.
Onderwerp Zienswijze op Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050



De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Bezoekadres
Kreupelstraat 1

Openingstijden
Zie gemeente.groningen.nl

Postadres
Postbus 30026
9700 RM Groningen

Telefoon
140 50

Contact:
<https://gemeente.groningen.nl/contact>

Website
gemeente.groningen.nl

Telefoon (050)

Bijlage(n) -

Ons kenmerk 8157902

Datum 3-7-2020

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte

Het college van burgemeester & wethouders van de gemeente Groningen kan zich goed vinden in de benoemde basisprincipes voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland, zoals neergelegd in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Uw nieuwe koers is gericht op een veilige luchtvaart met een sterk netwerk van internationale verbindingen, minder overlast voor mensen en minder impact op het milieu. Voor de Nederlandse luchthavens is er voortaan alleen perspectief op groei als dit veilig kan, de hinder voor mensen in de omgeving en de belasting voor het klimaat aantoonbaar afneemt.

Systeembenadering voor alle luchthavens

Tegelijkertijd maken we ons ernstig zorgen over de toekomst van regionale luchthavens, van nationale betekenis, waaronder Groningen Airport Eelde. Voor regionale luchthavens wordt er in de Ontwerp-Luchtvaartnota weinig perspectief geboden. Ze worden gezien als zelfstandige ondernemingen, ze moeten op eigen kracht en ingebed zijn in de regionale economie. Dit staat in onze optiek haaks op uw intentie om te komen tot één luchthaven-systeem (zie ook pag. 76 van de Ontwerp-nota).

De door u gekozen insteek gaat tevens voorbij aan de gewenste optimale bereikbaarheid van Nederland als geheel. Om met de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (kortweg NVL) te spreken: "Nederland is te klein om luchthavenbeleid zowel op nationaal als regionaal niveau te voeren". Wij pleiten met de NVL voor een systeembenadering met betrekking tot alle Nederlandse luchthavens, voor een centrale regie en bij voorkeur ondergebracht in één holding. Binnen één nationaal luchtvaartstelsel kunnen luchthavens elkaar aanvullen en ondersteunen, met een gelijk speelveld voor alle luchthavens als uitgangspunt. Daarbij horen inderdaad keuzes bij op welke luchthaven welk onderdelen van de Nederlandse luchtvaart het beste kunnen worden geacommodeerd.

Uiteraard kunnen bij deze systeembenadering ook specifieke luchtvaart-activiteiten worden betrokken. Dit sluit aan bij de doorontwikkeling die Groningen Airport Eelde (GAE) momenteel doormaakt op het vlak van innovatie en duurzaamheid. GAE kan daarbij, in relatie tot de aanwezige vliegschool, een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van stillere vliegtuigen, het gebruik van alternatieve milieuvriendelijker brandstoffen of als DroneHub voor de toepassing van geavanceerde dronetechnologie.

Met deze systeembenadering kan de beschikbare luchthavencapaciteit in Nederland optimaler wordt benut en bijgedragen worden aan een verbeterde nationale en regionale bereikbaarheid en daarmee ook aan ons concurrerend vermogen. Dit sluit nauw aan bij de Nationale Omgevingsvisie, waarin gesproken wordt over het beter benutten van het aanwezige economisch groeipotentieel in geheel Nederland, mede als instrument om de huidige positie van Nederland in de top 5 van de mondiaal meest concurrerende economieën te behouden. De Nationale Omgevingsvisie: "De kracht van Nederland ligt nog steeds in haar polycentrische structuur van steden en stedelijke regio's van verschillende schaal en dynamiek die complementair als één systeem functioneren. Vergeleken met veel buitenlandse metropolen zijn onze steden ieder voor zich nog relatief klein. Daarom is de verbinding tussen en binnen deze regio's voor ons land zo belangrijk. Het maakt dat Nederland in 2050 als één geheel functioneert".

Voorstel. We verzoeken u te kiezen voor een systeembenadering voor alle luchthavens in Nederland.

Concurrentiepositie en lucht- en spoorverbindingen

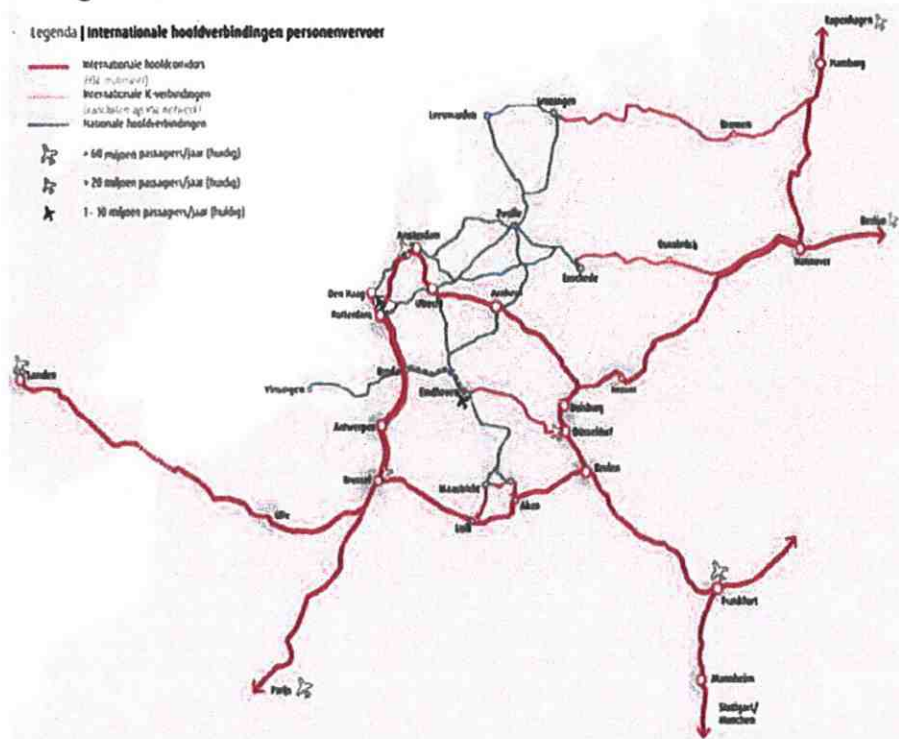
We zien - als 5^e of 6^e stad van Nederland qua inwonertal en vanuit ons goede economische profiel (internationale kennisstad, hoog aandeel zakelijke dienstverlening, toppositie van onze medische instellingen, Groningen als koploper in de energie-innovatie en de doorontwikkeling Eemshaven) – een goed functionerend Groningen Airport Eelde in combinatie met sterk verbeterde nationale en internationale spoorverbindingen als noodzakelijke randvoorwaarden voor verdere socio-economische groei en landsbrede benutting van ons potentieel. We moeten helaas concluderen dat Groningen Airport Eelde in de Ontwerp-Luchtvaart-nota nauwelijks kleur krijgt. Dit geldt ook voor onze nationale en internationale spoorverbindingen in zowel de Nationale Omgevingsvisie als de Contourennota OV-Toekomstbeeld 2040. Beide visies bieden ons in dit opzicht weinig toekomstperspectief.

Actieplan lucht/spoor

Aan de andere kant liggen er in de Luchtvaartnota en Nationale Omgevingsvisie wel degelijk aanhakingsmogelijkheden op een aantal beleidsintenties, waarover we graag met u in gesprek willen. Onderdeel van de Luchtvaart-

nota vormt bijvoorbeeld het zgn. "actieplan lucht/spoor" dat zich richt op kansrijke verbindingen binnen een straal van 800 kilometer. Hoewel primair wordt gesproken over hoogwaardige spoorverbindingen (HSL) naar Londen, Brussel, Parijs, Frankfurt, Düsseldorf en Berlijn, zouden ook hier bestemmingen als Hamburg en Kopenhagen nader kunnen worden geduid. (Overigens worden Hamburg en Kopenhagen elders in de Ontwerp-nota wel genoemd als kansrijke bestemmingen met veel zakelijke reizigers).

Hier leggen we opnieuw de verbinding met de Nationale Omgevingsvisie, waarin wordt gekoerst op verbeterde spoorverbindingen tussen belangrijke economische regio's, nationaal en internationaal, voor een betere benutting van het aanwezig economisch groeipotentieel binnen Nederland, in het belang van Nederland als geheel. Wat ons betreft, komt daarmee de noordelijke hoogwaardige spoorverbinding (Rotterdam/Den Haag)-Schiphol/Amsterdam-Groningen-Bremen/Hamburg-Scandinavische hoofdsteden (HSL) in beeld. Op Noordwest-Europese schaal zien we in het internationale hoofdspoor netwerk hier een belangrijke ontbrekende schakel. Zie daartoe ook uw eigen kaartbeeld uit de Contourennota OV-Toekomstbeeld 2040.



Daarnaast wordt onze sterke bestuurlijke en economische relatie met Oldenburg/Bremen en Hamburg nog weinig gezien en is binnen Nederland uniek. Op het vlak van bedrijvigheid, hoger onderwijs en bestuurlijk werken we nauw samen. Het is één van de drivers achter onze internationale groei op het gebied van kennisinnovatie, expats, studenten, cliënten en bezoekers.

Lelylijn als onderdeel van een hoogwaardige internationale spoorverbinding

Voor deze hoogwaardige internationale spoorverbinding (HSL) kan de aanleg van de Lelylijn een eerste onderdeel vormen. Naar een “snelle verbinding” tussen de Randstad en Noord-Nederland loopt momenteel, zoals u weet, een nadere verkenning/OV-potentie-onderzoek. De noordelijke partners komen rond de resultaten van deze verkenning tot het volgende reactie over de wenselijkheid van een internationale spoorverbinding: *“De Lelylijn heeft internationale potentie als onderdeel van een hoogwaardige verbinding Rotterdam/Amsterdam–Groningen–Bremen/Hamburg–Scandinavië. Zeker gezien de verdere internationalisering, de Klimaatafspraken van Parijs en de versnelde verduurzaming van ons vervoer in het post-Corona tijdperk”*.

Voorstel: We verzoeken u voor een betere benutting van het aanwezige duurzame groeipotentieel in Nederland en als onderdeel van het actieplan lucht/spoor om samen met ons een verkenning te doen naar een betere en snellere internationale verbinding tussen Rotterdam/Den Haag- Schiphol/ Amsterdam Groningen-Bremen/Hamburg-Scandinavië, met de Lelylijn als eerste onderdeel. De verkenning en eventuele investeringen zouden tevens in het kader van het Europese netwerk en beschikbare fondsen, waaronder de Green Deal, moeten worden gezien.

Tot slot.

We hopen met zijn allen een goede doorstart in het post-Corona-tijdperk te kunnen maken. Een systeembenadering op Nederlandse schaal zal daar zeker goed aan kunnen bijdragen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,

~~secretaris,~~

Collegevoorstel



Onderwerp Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en in te dienen zienswijze

Steller/telnr. Laurens Huis in 't Veld/8302 Bijlagen 3

Fatale datum 30 juni 2020

Portefeuillehouder BGM Overlegd met diverse AO's en

Voorstel voor agendering ☒ Discussiedeel ☐ Conformdeel

Classificatie ☐ Openbaar ☐ Intern ☒ Vertrouwelijk ☐ Geheim

Publiciteit ☐ Persbericht ☐ Persconferentie:

☒ Geen publiciteit, want vertrouwelijk.

Langetermijn agenda (LTA) LTA ja: ☐ Maand Jaar

Raad LTA nee: ☒ Niet op LTA

Voorgesteld collegebesluit

Het college besluit;

1. kennis te nemen van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en de positionering van Groningen Airport Eelde daarbinnen;
2. de brief aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met daarin onze zienswijze op de Luchtvaartnota 2020-2050 vast te stellen.

Samenvatting

Op 15 mei 2020 heeft Minister _____ namens het kabinet haar Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 gepresenteerd. Over dit Ontwerp kunnen tot uiterlijk 9 juli zienswijzen worden ingediend. De Luchtvaartnota 2020-2050 is opgebouwd rond vier publieke belangen. Het geformuleerde beleid draagt bij aan de borging van: (1) Nederland veilig in de lucht en op de grond. (2) Nederland goed verbinden. (3) Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. (4) Nederland duurzaam. De Rijksoverheid gaat via heldere randvoorwaarden vanuit deze publieke belangen sturen op de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland. De capaciteit in de lucht en op de grond is de uitkomst daarvan.

B&W-besluit d.d.:

Agendering collegevergadering

Datum

☐ Discussie ☐ Conform

Gemeentesecretaris

Paraaf

Datum

Portefeuillehouder

Paraaf

Datum

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

ZIENSWIJZE BARIN OP CONCEPT LUCHTVAARTNOTA 2020-2050

Ingediend door:

Board Of Airline Representatives In The Netherlands
– Voorzitter

Schiphol, 06 juli 2020

ALGEMEEN

De BARIN is van mening dat hier een goed gebalanceerd beleidsstuk is gepresenteerd. Er ligt een sterke nadruk op de belangrijkheid van de luchtvaartsector als pilaar voor de Nederlandse economie en daarmee onze welvaart en welzijn. Een goede verbondenheid met de rest van de wereld is essentieel voor het behoud van onze welvaart en dit wordt duidelijk onderschreven.

De BARIN onderkent het grote belang van minder overlast en minder impact op milieu en onderschrijft dat groei alleen kan plaatsvinden wanneer hinder voor mens en milieu afneemt. Dit is op een verantwoorde manier beschreven in het rapport.

De BARIN mist in de Luchtvaartnota op enkele punten de beleidsafstemming met EU-Lidstaten. Nederland en met name de luchtvaart is niet land-gebonden. De luchtvaart is intens verbonden met zijn omringende landen en onze branche kent zeker de 'wet van de communicerende vaten'. Mede hierom is afstemming in Europees verband van groot belang.

Wel zijn er een aantal zorgpunten die we hieronder per hoofdstuk zullen aankaarten:

HOOFDSTUK 3 – Goed verbinden

Artikel 3.5.1

"Het kabinet ontwikkelt ook een beleidskader netwerkkwaliteit voor de beoordeling van onze internationale verbondenheid. Het begrip netwerkkwaliteit en de vijf marktsegmenten die eerder in het kader van het sakkoord werden gebruikt, worden hierbij heroverwogen. In de Wet luchtvaart is netwerkkwaliteit nu gedefinieerd als: 'de directe beschikbaarheid van een omvangrijk, wereldwijd en frequent bediend lijnennet'. Daarbij is ook de relatie met de Nederlandse economie van betekenis, gelet op wat eerder in dit hoofdstuk is beschreven. Zo kan er bijvoorbeeld een link worden gelegd met de handelsagenda van het kabinet. Verder wordt bij de ontwikkeling van het beleidskader rekening gehouden met nationale en internationale ontwikkelingen in de luchtvaart, zoals beschreven in paragraaf 3.4. Die ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de manier waarop verschillende marktsegmenten bijdragen aan de kwaliteit van het netwerk."

De BARIN onderschrijft de belangrijkheid van een goed luchtvaartnetwerk. Het is belangrijk dat het proces hoe dit vast te stellen zal zo spoedig mogelijk gedeeld wordt met de sectorpartijen. Tevens moet netwerkkwaliteit zowel voor passagevluchten alsmede vrachtluchten geborgd worden.

Artikel 3.6

"Londen springt eruit voor wat betreft het aantal vliegreizen per jaar (zie figuur 3.6). Wanneer een stad meerdere luchthavens heeft, zoals Londen, dan zijn de aantallen passagiers opgeteld. De snelle trein naar Londen kan een groot aantal vliegreizen vervangen door de reistijd aanzienlijk te verkorten en meer vertrek mogelijkheden te bieden."

De BARIN vraagt zich af in hoeverre hier sprake is van wensdenken. In potentie zijn er inderdaad heel veel passagiers die met een sneltreinverbinding van centrum tot centrum dezelfde reistijd hebben met de trein als met het vliegtuig. Echter de beperkte capaciteit op het spoor door de Kanaaltunnel maakt het niet mogelijk om op middellange termijn het merendeel van de vluchten tussen Amsterdam en Londen en vice versa te vervangen.

Tevens zal er niet alleen fors ingezet moeten op investeringen in de grond-infrastructuur maar ook op een model waarbij luchtvaart en grondvervoer naadloos op elkaar aansluiten zoals dit bij "air-to-air" verbindingen ook het geval is. Tevens is de BARIN van mening dat de klant altijd de keuze moet worden geboden in het vervoer waar hij of zij voor kiest; ook als die reis naar Londen, Parijs of Berlijn gaat.

HOOFDSTUK 4 – Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving

Artikel 4.2.2

"Voor de burgerluchthavens waar het Rijk bevoegd gezag is komt er een meetstrategie als onderdeel van het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid (programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid). Daarin staat onder meer hoe en waar het geluid rond een luchthaven wordt gemeten. Deze metingen worden gebruikt om burgers goed te informeren, om de kwaliteit van berekeningen te controleren en om de berekeningen zo nodig te verbeteren. Meer aandacht voor metingen in combinatie met berekeningen vergroot de betrouwbaarheid van beleid en het vertrouwen van bewoners. De GGD's in de regio's rond de luchthavens meten de door mensen ervaren hinder periodiek in een gezondheidsmonitor. Dit geeft per gebied inzicht in het actuele ervaren vliegtuiggeluid. Hiermee kunnen gerichte maatregelen worden genomen om de hinder te verminderen."

Belangrijk is hier om het juiste verwachtingsmanagement te voeren. 'Meten' lijkt in eerste instantie een feitelijke wetenschappelijke basis maar de meningen lopen hier zeer uiteen. De resultaten van 'meten' zijn aan veel invloeden zoals mist, windrichting, omgevingslawaai (wegverkeer) onderhevig. Daarnaast is 'hinderbeleving' per persoon verschillend dus met 'meten' kan misschien dan wel geluid in decibellen worden vastgesteld, dat geeft nog niet weer wie daar dan hinder van ondervindt en wie niet. Om toekomstige discussies te voorkomen moet er vooraf helder zijn waartoe die metingen dienen en welk juridisch gewicht eraan verbonden kan worden.

Artikel 4.2.4

"Vliegtuiglawaai in de nacht kan de slaap verstoren en leiden tot gezondheidsklachten. Daarom vermindert de rijksoverheid het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur. Deze vluchten mogen niet verschuiven naar de randen van de nacht tussen 22.00-23.00 uur en 7.00-8.00 uur."

Wij onderkennen de hinder die tot slaapverstoring leidt. Het reduceren van het aantal nachtbewegingen is een optie die kan bijdragen aan reductie daarvan maar er zijn ook andere mogelijkheden denkbaar (weren van lawaaige vliegtuigen, ander baangebruik of vliegroutes in de nacht).

De BARIN heeft grote zorg over het feit dat er nu een parameter wordt voorgesteld dat vluchten die uit de nacht verdwijnen niet naar de randen van de nacht mogen worden verplaatst. Dit beperkt vooral de vrijetijdsmaatschappijen binnen Europa een gezonde bedrijfsvoering te continueren doordat er maar liefst 2 uur per dag van hun operationele vliegreizen wordt afgesnoept. Maar ook voor intercontinentaal opererende lijndienstmaatschappijen die in het laatste gedeelte van de nacht aankomen leidt deze maatregel tot verregaande beperkingen.

HOOFDSTUK 5 – Duurzame luchtvaart

Artikel 5.2.3

"In het kader van de Green Deal zal Nederland actief inzetten op de invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen, waaronder duurzame biobrandstoffen en synthetische kerosine. Indien de invoering van een Europese verplichting niet (tijdig) wordt bereikt, streeft Nederland ernaar om per 2023 een nationale bijmengverplichting in te voeren. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de beschikbaarheid van voldoende duurzame biomassa en hernieuwbare elektriciteit voor de productie van duurzame brandstoffen voor de luchtvaart. Hierover adviseert de Sociaal-Economische Raad (SER) het kabinet in het

najaar van 2020. Daarnaast mag het gebruik van duurzame brandstoffen niet leiden tot meer uitstoot van stikstofoxiden (NOX) en (ultra)fijnstof."

De BARIN heeft middels het "Slim én Duurzaam" Actieplan Luchtvaart Nederland actief meegewerkt aan het neerleggen van de duurzame luchtvaartvisie voor de komende jaren. Daarin is veel aandacht voor de ontwikkeling van duurzame brandstoffen. Een passage uit thema 3 luidt: *"Het is onze ambitie om in 2030 ongeveer 1,45 miljoen ton minder CO₂ uit te stoten door 14% duurzame luchtvaartbrandstof in Nederland geproduceerd te krijgen."*

Om dan nu te spreken over een 'bijmengverplichting' schets een beeld alsof luchtvaartmaatschappijen daartoe gedwongen zouden moeten worden, met imagoschade als gevolg. Het tegendeel is waar -de luchtvaartsector heeft deze keus al vrijwillig gemaakt- en het is onzes inziens juist aan de overheid om de voorwaarden te scheppen en de industrie te stimuleren voldoende alternatieve brandstoffen te laten kunnen produceren. Wij vragen ondersteuning van de overheid ieders ambities waar te maken en tevens hierin te zorgen dat er geen negatief beeld over de sector ontstaat.

HOOFDSTUK 6 – Capaciteit en capaciteitsverdeling

Artikel 6.4

"De regionale luchthavens willen samen met Schiphol intensiever samenwerken en pleiten voor een systeembenadering. Het Rijk is voorstander daarvan en wil hier meer regie op voeren op samenwerking en kennisdeling." En "De luchthavens moeten hun bijdrage aan de regionale economie optimaliseren. Bijvoorbeeld door:

- verbeteren van de regionale landzijdige bereikbaarheid;"

Onzes inziens dienen 2 zaken gecombineerd te worden; Enerzijds de systeembenadering waarbij capaciteit en slots voor het luchtvervoer tussen Schiphol en de regionale velden wordt afgestemd. Anderzijds de landzijdige infrastructuur naar en tussen de verschillende luchthavens. Wij vinden het hier een gemiste kans waarbij de geplande overloopluchthaven Lelystad niet per spoor verbonden is met Schiphol, zeker nu we sinds een aantal jaren een doorgetrokken spoorlijn in gebruik hebben van Lelystad naar Kampen/Zwolle.

De Covid-19 pandemie heeft de luchtvaartsector wereldwijd in een zware crisis gebracht. Het is voor de luchtvaart nu van het allergrootste belang om een lange-termijn-perspectief te hebben om op de korte termijn de juiste keuzes te kunnen maken om deze crisis te boven te komen. Daar horen de verdere ontwikkeling van de luchthaven Schiphol én de opening van Lelystad Airport in november 2021 absoluut bij.

HOOFDSTUK 9 – Uitvoering en financiën

Artikel 9.2

"Het realiseren van de ambities uit deze nota brengt nieuwe opgaven voor de sector en een andere rol voor de Rijksoverheid met zich mee. De luchtvaartsector heeft een belangrijke rol in het realiseren van de lange-termijn-doelen. Dit betekent ook dat de luchtvaartsector in beginsel zelf betaalt voor het halen van deze doelen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor de uitvoering van publieke taken en daarmee voor de kosten van specifieke wettelijke taken, waarbij in overleg met de luchtvaartsector wel een bijdrage kan worden gevraagd indien de uitvoering van de taken tot voordeel van de sector is."

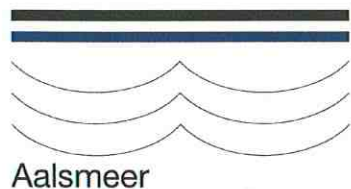
BARIN ervaart het als uitzonderlijk dat gesteld wordt dat de sector "in beginsel betaalt voor het halen van de doelen in deze nota", alsof het wegtransport ook kosten van wegeaanleg zou betalen. Uiteraard doen luchtvaartmaatschappijen de nodige investeringen om te verduurzamen, Nederland verbonden te houden, luchtvaart veilig te houden en de leefomgeving te verbeteren door in te zetten op nieuwe technologieën en nieuw materieel. Maar een zeer groot gedeelte van de infrastructuur zal gelijk aan andere industrieën door overheid en andere investeerders betaald moeten worden.

CONCLUSIE:

BARIN is in algemene zin positief over dit Ontwerp van de Luchtvaartnota 2020-2050 en ziet verdere afstemming met de stakeholders met vertrouwen tegemoet.

De zorgpunten zijn:

- Borging 'netwerkkwaliteit'.
- Inzet grondvervoer als volwaardig alternatief luchtvaart (zowel reistijd/comfort en capaciteit), maar wel met behoud van keuzemogelijkheden.
- Verwachte toekomstige discussies over 'meten en rekenen'.
- Nachtreductie met inachtneming van verschuiven naar 'randen' van de nacht.
- Imagoschade voor sector door term 'bijmengverplichting' alternatieve brandstoffen.
- Ontsluiting en aansluiting van de diverse luchthavens op elkaars systemen (met name verbinding op de grond).
- Ontwikkeling van Schiphol en opening van Lelystad Airport in 2021 in van vitaal belang.
- Een stevige financiële paragraaf met duidelijke verantwoordelijkheden per partij ontbreekt.



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20905
2500 EX Den Haag

Aalsmeer, 6 juli 2020

Betreft: **Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota**

Geachte mevrouw, mijnheer,

Stichting De Bovenlanden Aalsmeer (hierna SBA of de stichting) heeft kennis genomen van bovenvermeld stuk en maakt gebruik van de mogelijkheid daarop een zienswijze in te dienen. De stichting wordt door derden inmiddels gezien als de meest actieve partij in het gebied van de Aalsmeerse Bovenlanden, de bakermat van de hedendaagse wereldwijde handel in bloemen en planten. Ten gevolge van schaalvergroting, veranderende markt- en arbeidsomstandigheden hebben vrijwel alle bedrijven, met uitzondering van gespecialiseerde, grondgebonden trekheesterkwekerijen, zich uit het gebied teruggetrokken.

De stichting heeft als belangrijkste doelstellingen het beschermen en ondersteunen van de nog resterende trekheesterbedrijven (cultureel erfgoed) en het middels een functiewijziging herinrichten van vrijkomende cultuurgronden tot natuurpercelen. Voor dat laatste is zij door de provincie benoemd tot trekker, inrichter en beheerder van de Groene AS Aalsmeer, onderdeel van de Natuur Netwerken Nederland. Er wordt naar gestreefd de realisering daarvan medio 2023 af te ronden. Het HHRS Rijnland is medefinancier middels een substantiële bijdrage ten behoeve van het aanbrengen van waterkwaliteit verbeterende voorzieningen. Bij de herinrichting van haar terreinen wordt ruim aandacht geschonken aan de groeiende behoefte aan rust- en stiltegebieden binnen de steeds sneller verstedelijkende Randstad. Vergroting van biodiversiteit, duurzaamheid en circulaire economie zijn uitgangspunt van elk nieuw op te starten project.

Het gebied van de Aalsmeerse Bovenlanden beslaat een oppervlakte van 1.000 ha en is onderdeel van de Westeinderscheg, een van de groene scheggen in de Metropool Regio Amsterdam (hierna MRA). Daarbinnen vormen de Westeinderplassen het grootste aaneengesloten binnenwater (600 hectare) van West-Nederland. Het gebied wordt, samen met het Amsterdamse Bos, gezien als de meest kansrijke groen/blauwe ontwikkellocatie binnen de MRA. Haaks daarop staan echter de door de aanwezigheid van Schiphol aan het gebied toegebrachte en bij doorgaande groei daarvan nog verder toenemende schade en overlast. De grenzen, die in het nu ter inzage liggende stuk worden gesteld, zijn boterzacht en bieden geen enkele bescherming voor het behoud van de kwaliteiten van het gebied.

Postadres
Postbus 356
1430 AJ Aalsmeer

Bezoekadres
Jachthaven Dragt
Stommeerweg 72
1431 EX Aalsmeer

e-mail: info@bovenlanden.nl

www.bovenlanden.nl



Schiphol grenst direct aan de Westeinderscheg, de oostzijde ervan valt daar zelfs binnen. Naast allerlei in eerdere wazige rapporten verholde, maar als positief bijeffect van de Corona pandemie niet langer te ontkennen milieuschade, pleegt het vliegverkeer met in piektijden de overkomst van 1 vliegtuig per 1,5 minuut een vernietigende aanslag op de belevingswaarde van het gebied. De voortdurende publicitaire nadruk op beperking van het aantal nachtvluchten is niet meer of minder dan een farce: geluidgehinderde woningen zijn, waar Schiphol daar niet op enige wijze aan wist te ontkomen, inmiddels geïsoleerd; aan nieuwbouw worden dusdanige eisen gesteld dat geen enkel buitengeluid meer kan binnendringen. Een eventuele beperking van het aantal nachtvluchten mag overigens nimmer leiden tot toename van dagvluchten. Het gebruik van stillere motoren geeft in de toekomst ruimte voor meer vliegbewegingen. Anders dan wordt voorgesteld leidt dit geenszins tot afname van geluidhinder, maar juist tot een toename van ononderbroken geluid. De overlast van geluidshinder overdag lijkt geen punt van aandacht te zijn, maar wordt bewust dan wel onbewust van de agenda geweerd. De belevingswaarde van de Westeinderscheg, waarbinnen ook nog eens het gebruik van de Buitenveldertbaan een ernstige aanslag pleegt op de groen/blauwe kwaliteiten van het Amsterdamse Bos, neemt omgekeerd evenredig af naarmate het aantal vliegbewegingen overdag toeneemt..

Naast het primaire gebruik van de Kaag- en Polderbaan is sprake van een steeds verder toenemend gebruik van de Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan. Niet meer uitsluitend incidenteel bij bepaalde weersomstandigheden, maar vrijwel dagelijks en zonder onderbreking met 30 à 40 vliegbewegingen per uur. De Kaagbaan loopt parallel aan het zuidelijk deel van de Westeinderscheg en veroorzaakt een onophoudend en buitengewoon hinderlijk 'achtergrondgeluid'. Na de eventuele aanleg van de tweede Kaagbaan (besluitvorming medio 2021), nog dichterbij de scheg, zal dat 'achtergrondgeluid' sterk gaan toenemen en niet meer weg te denken overlast veroorzaken. Bij gebruik van de Aalsmeerbaan en omgekeerde Zwanenburgbaan zijn vliegtuigen vanuit of gaand naar het zuiden nu al een bron van nimmer aflatende geluidslast boven het gebied van de Aalsmeerse Bovenlanden. Aanleg en gebruik van de tussen de Polderbaan en Zwanenburgbaan ingetekende baan doet het ergste vrezen voor nog meer geluidsoverlast en daarmee voor de voortschrijdende achteruitgang van de belevingswaarde voor het gebied.

SBA betreurt in hoge mate dat steeds weer het veronderstelde economisch belang van Schiphol boven het welzijn van de omgeving wordt gesteld. Zij is van mening dat zonder omzien voorbij wordt gegaan aan het leefmilieu van enkele miljoenen inwoners in de directe omgeving ervan. Zonder enig medegevoel, zonder hen daarvoor instemming te vragen en zonder enige redelijke mate van individuele dan wel algemene compensatie worden zij indirect geconfronteerd met de gevolgen van de uitstoot van vervuilende en ziekteverwekkende stoffen alsmede, direct, met een steeds verder toenemende geluidsoverlast.

Postadres
Postbus 356
1430 AJ Aalsmeer

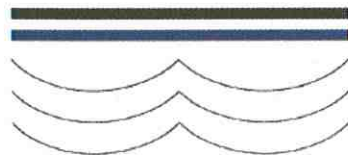
telefoon

IBAN

Bezoekadres
Jachthaven Dragt
Stommeerweg 72
1431 EX Aalsmeer

e-mail: info@bovenlanden.nl

www.bovenlanden.nl



De stichting is van mening dat Schiphol niets anders rest dan de Westeinderscheg te erkennen als een binnen de Metropool Regio Amsterdam onmisbaar rust- en stiltegebied. Geen enkele uitbreiding van Schiphol of toename van het aantal vliegbewegingen naar en van Schiphol mag daarom leiden tot verdere versterking van de kwaliteit en de belevingswaarde ervan. Over het gebied komend bestaand baangebruik dient te worden teruggebracht tot een absoluut minimum.

SBA richt haar terreinen zodanig in dat de door de overheid gewenste verarming van de ondergrond, waaronder terugdringen van het stikstofgehalte, bereikt gaat worden. Voorts worden CO2 reducerende en fijnstof opnemende gewassen aangeplant. De door de stichting in samenwerking met het HHR5 Rijnland al gerealiseerde en nog uit te voeren KRW II projecten, moeten leiden tot een verdere verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater. Het effect van deze investeringen wordt voor een groot deel teniet gedaan door het overkomende vliegverkeer, c.q. Schiphol. De voortdurende en, naar het zich laat aanzien, in aantal nog verder toenemende vliegbewegingen zullen verdere schade aan het gebied en de belevingswaarde ervan tot gevolg hebben. Stichting De Bovenlanden Aalsmeer zal niet aarzelen de daarvoor verantwoordelijk te houden overheden, organisaties en ondernemingen aan te spreken en aldaar de door hen aangerichte en nog aan te richten schades, zowel materieel als immaterieel, te claimen.

Met vriendelijke groet,

Stichting de Bovenlanden Aalsmeer
Namens het Dagelijks Bestuur

Postadres
Postbus 356
1430 AJ Aalsmeer

telefoon
KvK

IBAN

Bezoekadres
Jachthaven Dragt
Stommeerweg 72
1431 EX Aalsmeer

e-mail: info@bovenlanden.nl

www.bovenlanden.nl



Eindconcept Zienswijzen Ontwerp Luchtvaartnota

Aan: Platform Participatie
Van: Omgevingsdienst West-Holland
Onderwerp: Zienswijzen Ontwerp Luchtvaartnota
C.c.:

Context

Bij dezen brengen wij onze zienswijzen onder uw aandacht inzake de Ontwerp-Luchtvaartnota (verder: 'LVN'). Vanwege de samenwerking in onze regio dienen wij deze zienswijzen gezamenlijk in namens meerdere gemeenten*. Deze gemeenten maken deel uit van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en onderschrijven de zienswijzen zoals die worden ingediend door de BRS. Voorliggend document is vooral aanvullend op het BRS-document.

Onze zienswijze is vooral geënt op de situatie rond Schiphol, maar wij beseffen dat de LVN een landelijke reikwijdte heeft.

Samengevat vinden wij dat de LVN veel te weinig concreet is, met name waar het gaat om richting te geven aan het belangrijkste dilemma: de afweging c.q. balans tussen groei en leefbaarheid.

In onze zienswijze op de Nota Reikwijdte en Detailniveau van 2019 hebben wij diverse suggesties gedaan om dit afwegingskader beter te onderbouwen en daarmee ook beter draagvlak te creëren.

Voorliggende zienswijze is daarom deels een herhaling, nu deze eerdere adviezen (naar onze mening onterecht) niet zijn verwerkt in de LVN.

Wij verzoeken u om de volgende onderwerpen in de definitieve LVN voldoende te belichten en vooral een adequaat kader te scheppen voor (kwantitatieve) toetsing. De volgende onderwerpen verdienen wat ons betreft daarbij speciale aandacht.

Hinderbeperking moet voorrang krijgen boven groei

- De Luchtvaartnota geeft aan dat er *geen maximum* aantal vluchten meer wordt vastgelegd voor Schiphol. Tegelijkertijd wordt *wel* een toegestaan groeipercentage aangeduid: max. 1,5% per jaar. Uitgaande van de toegestane 500.000 vliegtuigbewegingen in 2020 betekent dit tot 2050 een theoretisch mogelijke groei tot 780.000 vluchten.

Over de *randvoorwaarden* waaronder groei zal worden toegestaan is niets concreets te ontdekken in de LVN. Er wordt alleen in kwalitatieve termen over gesproken in de zin van balans tussen economie en leefomgeving. Het wekt weinig vertrouwen dat het kabinet na al die tijd nog geen glimp kan tonen van het afwegingskader voor groei, maar wel al het groeipercentage vaststelt.

Wij roepen het kabinet op hier klare wijn te schenken: er kan geen groei worden vastgelegd als de randvoorwaarden niet helder gedefinieerd zijn in samenspraak met de omgeving. Dat betekent dat concreet wordt gemaakt hoe de door Schiphol te realiseren hinderbeperking wordt



bereikt en hoe dit wordt berekend en ook hoe de daaraan gekoppelde groeitranché dan wordt bepaald.

- Opvallend is ook dat de minister in haar brief van 5 juli 2019 aan de Tweede Kamer *wel* uitgaat van een nieuw plafond, namelijk van 540.000 vluchten. Uitgangspunt was ook toen: eerst hinderbeperking en pas daarna groei. Bijna een jaar later zien we dat de LVN op dit cruciale onderwerp nog vager is dan de kamerbrief en dat nu geen plafond wordt benoemd.
- Een belangrijk onderdeel van hinderbeperking is het creëren van *meer rustmomenten*. Dit is vooral van belang in de hoog belaste gebieden, waar de bewoners bijna continue aan lawaai worden blootgesteld. De groei die het kabinet wil faciliteren, in combinatie met het voornemen om nog vaker de primaire banen in te zetten is voor de omwonenden van de Kaagbaan een nachtmerrie.

Geen Tweede Kaagbaan

- In de LVN kondigt het kabinet nader onderzoek aan naar een *Tweede Kaagbaan*. In feite wordt daarmee al vooruitgelopen op een fors groeiscenario, anders is die baan immers niet nodig. Uit het onderzoek van To70 uit januari 2020 blijkt o.a. dat er een forse toename zal zijn van de hinder ten (zuid)westen van Schiphol. Wij constateren dat onze regio al zwaar overbelast is door vliegtuiglawaai. Het is voor ons onacceptabel als er nog meer hinder bij komt door aanleg van een Tweede Kaagbaan. Wij verzoeken u daarom deze ruimtelijke reservering nu definitief te schrappen.

Economische aspecten en beprijzing

- Het verbaast ons dat *transferpassagiers* geen vliegbelasting betalen, terwijl ze wel in dezelfde mate voor geluidhinder zorgen. Bovendien dragen ze nauwelijks bij aan onze economie, omdat ze hoogstens een kopje koffie aan de terminal drinken voordat ze overstappen. Verzoek om hiervoor een beleidsvoornemen in de LVN op te nemen, zodat deze grote reizigersstroom in ieder geval mee betaalt voor de door hen veroorzaakte hinder.
- Sowieso vinden wij dat de LVN te weinig ingaat op *prijnsbeleid*. Door een differentiatie in tarieven (reductie voor schone en stille toestellen, extra toeslag in de nacht etc.) kan men zorgen voor een betere balans tussen economie en leefbaarheid. De financiële terugkoppeling is daarbij essentieel, omdat die maatschappijen stimuleert tot de juiste keuzes.
- Besteed aandacht aan het nut en de noodzaak van een eventuele verdere groei van de luchtvaart/Schiphol. Een degelijke MKBA is daarbij onzes inziens van groot belang. Daarbij moet een breder afwegingskader worden betrokken dan in de meeste economische rapporten van de laatste jaren.

In die MKBA verzoeken wij ook om speciale aandacht voor de *nachtvluchten*, omdat juist bij nachtvluchten een extreem scheve verhouding bestaat tussen de geringe bijdrage aan de hubfunctie en de ernstige gezondheidsproblemen door slaapverstoring. Wij dringen daarom aan op een forse vermindering van de geluidhinder in de nacht.

Nader onderzoek beleidsuitgangspunten en instrumentarium

- Er zou een gedegen *vervoersanalyse* ten grondslag moeten liggen aan de planMER/Luchtvaartnota. Welke vervoersbehoefte verwacht men in de verschillende marktsegmenten, en via welke modaliteiten zal dat afgewikkeld worden? Een flink deel van de vliegbestemmingen in Europa is met de trein bereikbaar. Het kabinet zou moeten investeren in het verbeteren en versnellen van deze treinroutes.
- Besteed aandacht aan *sturingsmechanismen* om bovengenoemde vervoersvraag te beïnvloeden in de gewenste richting, bijvoorbeeld ook hier met tariefdifferentiatie. Hiermee kan binnen of tussen modaliteiten de vraag worden beïnvloed. Onzes inziens is inzicht in de effectiviteit van dit



BURGEMEESTER
VAN
KAAG EN BRAASSEM

instrument noodzakelijk om te bezien of dit bij kan dragen aan het creëren van de juiste balans tussen economie en hinder door de luchtvaart.

- Wij verzoeken opnieuw om bijzondere aandacht voor de *herijking van het normenkader* voor de luchtvaart. De BRS heeft daar al eerder een aantal suggesties voor gedaan. Het gaat nu nog te vaak over aantallen 'ernstig gehinderden', dat is volgens ons een te beperkte definitie. Wat ons betreft moet er een betere definiëring komen van hinderbeleving, die niet alleen op decibellen gebaseerd is, maar ook op tijdsduur en het moment van de hinder gedurende een etmaal. Voldoende rustmomenten zijn voor bewoners van groot belang.
- Voor Schiphol betekent dit o.i. ook 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 huidige werkelijke hinderbeleving! Dat geldt ook voor de Gelijkwaardigheidscriteria die destijds veel te ruim zijn gedefinieerd.
- De LVN refereert maar zijdelings aan de *aanbeveling van de WHO* uit 2018, die de noodzaak onderbouwt om, specifiek voor vliegtuiglawaai, voor geluidgehinderden een ondergrens van 45 dB Lden te hanteren in plaats van de huidige 48 dB Lden. Gaat het kabinet deze norm nu overnemen of niet? Zo ja, wat betekent dat voor de afweging tussen de woningbouwopgave in de Randstad i.r.t. de mogelijkheid voor groei van Schiphol.
- Wij verzoeken het kabinet om in de LVN concreter aandacht te besteden aan de *verschillen tussen meten en rekenen*. Die verschillen zijn soms groot en leiden tot discussie en wantrouwen van de rekenmodellen, omdat die in bijna alle gevallen minder geluid berekenen dan dat er gemeten wordt. Meetgegevens moeten gebruikt worden om de rekenmodellen te toetsen en te verbeteren.

Wij hopen met deze zienswijze een bijdrage te leveren aan een kwalitatief goede definitieve PlanMER en Luchtvaartnota en kijken met belangstelling uit naar uw reactie.

Hoogachtend,

Burgemeester Kaag en Braassem

In casu Voorzitter Bestuurlijk vooroverleg Schiphol cluster Zuidwest
Postbus 1, 2370 AA te Roelofarendsveen,

* Het Bestuurlijk Vooroverleg Schiphol cluster ZW bestaat uit de gemeenten Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Oegstgeest en Teylingen.



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20905
2500 EX Den Haag

Onderwerp: Zienswijze Ontwerp Nota Luchtvaart 2020-2050

Aalsmeer, 6 juli 2020

Geachte heer/mevrouw,

Mijn bedrijf, Jachthaven 'De Oude Werf' B.V., gelegen aan de Uiterweg in Aalsmeer, ligt vrijwel direct onder de zuidelijke aan-, c.q. uitvliegroute van de Zwanenburgbaan en op vrij korte afstand van de zuidwestelijke aan-, c.q. uitvliegroute van de Kaagbaan. De hiermee gepaard gaande geluidsoverlast en uitstoot van vervuilende stoffen hebben een directe, negatieve invloed op de bedrijfsvoering van mijn bedrijf.

De steeds verder toenemende groei van de afgelopen jaren, en de in de Ontwerp Nota Luchtvaart 2020-2050 genoemde mogelijkheden voor toekomstige groei, heeft tot gevolg dat mijn bedrijf, direct gelegen aan de Westeinder Plassen, steeds minder aantrekkelijke wordt voor watersporters en verblijfsstoeristen. Watersporters brengen hun boten elders onder als gevolg van een alsmaar toenemende neerslag van uitstoot van vliegtuigmotoren en de genoemde geluidsoverlast als zij ontspanning zoeken op het water. Verblijfsstoeristen die op een van de recreatie arken op mijn bedrijf willen genieten van een verblijf in een bijzondere omgeving, vertrekken door genoemde hinder soms eerder dan hun geboekte verblijfsduur en eisen terugbetaling van reeds betaalde huur in tijden, met name waarin de Zwanenburgbaan intensief gebruik wordt, waarin de geluidsoverlast de door hen verwachte rust onafgebroken verstoort.

Mijn bedrijf is gevestigd in de Aalsmeerse Bovenlanden, onderdeel van de Westeinderscheg, die wordt gezien als de meest kansrijke groen/blauwe ontwikkellocatie binnen de Metropool Regio Amsterdam. De nabijheid van Schiphol, de mogelijke groei van Schiphol, alsmede de daarmee gepaard gaande toename van het aantal vliegbewegingen, de verdere uitstoot van milieuvervuilende en ziekteverwekkende stoffen plus de geluidsoverlast, vormen een bedreiging voor de kansen die men ziet en derhalve eveneens voor het toekomst van mijn bedrijf.

Ten gevolge van de Corona uitbraak heeft het vliegverkeer een aantal maanden vrijwel stil gelegen. Qua geluidsbeleving en milieuvervuiling een unieke en bijzondere periode. Daardoor is duidelijk geworden dat eerder ten behoeve van Schiphol geproduceerde rapportages de ernst van de overlast steeds weer verhullen. Schiphol, en ook de overheid als aandeelhouder, kan haar verantwoordelijkheid tegenover de omgeving, de bewoners ervan en de bedrijven daarbinnen niet langer kan ontkennen.

Ten einde de belevingswaarde en de leef kwaliteit van het gebied te kunnen waarborgen zal gekozen moeten worden om het luchtverkeer van en naar Schiphol niet uit te breiden maar om in te krimpen. Niet alleen qua aantal vliegbewegingen maar ook in de totale geluidshoeveelheid. Uitsluitend op dan blijft een rust- en stiltegebied in een steeds verder verstedelijkend gebied in stand en kunnen bedrijven zoals het mijne de toekomst met vertrouwen tegemoet zien.

Wordt overgegaan tot de in de nota voorgestelde uitbreidingsmogelijkheden van Schiphol dan rest mij niets anders dan daaruit voor mij en mijn bedrijf voortvloeiende schade bij de voor die uitbreiding verantwoordelijk te houden instanties te claimen.

Hoogachtend.

Jachthaven De Oude Werf
Uiterweg 127a
1431 AD Aalsmeer
Info@deoudewerf.nl