

BUNDEL 9

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

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

74786351	Provincie <i>Fryslân</i>
74766089	PFO Schiphol regio Haarlem IJmond Alkmaar
74909696	Gemeente Velsen
74826385	Gemeente Uitgeest
74797744	Gemeente Heiloo
74619875	Gemeente Castricum
74908706	Gemeente Bloemendaal
74812530	Gemeente Beverwijk
74739957	Gemeente Bergen
74797804	Stichting De Rechte Tafel
74928707	Gemeentebelangen Heiloo
74909083	Vlaamse Overheid (België)
74907613	Gemeente Riemst (België)
74818361	Bezirksregierung Munster (Duitsland)
74703583	Gemeente Dilsen – Stokkem (België)
75382621	Gemeente Lanaken (België)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Datum : 1 september 2020

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

Leeuwarden, 7 juli 2020

Betreft: Aanbiedingsmail ambtelijke versie zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij de ambtelijke versie van onze zienswijze tegen de Ontwerp-Luchtvaartnota. Vanwege het zomerreces is het niet gelukt om de zienswijze formeel vastgesteld te krijgen in Gedeputeerde Staten. Wij maken dan ook graag gebruik van de door u aangeboden coulance-periode om de zienswijze vastgesteld te krijgen. Het is uiteraard mogelijk dat deze versie op punten zal afwijken van deze ambtelijke versie. De formeel vastgestelde zienswijze zal voor 1 september in jullie bezit zijn.

Met freonlike groetnis,

provinsje fryslân
provincie fryslân 

Beleidsmedewerker Luchtvaart
Ofdieling Omgevingszaken

Tweebaksmarkt 52 (besikersadres)

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

Leeuwarden, 7 juli 2020
Verzonden,

Ons kenmerk : 01776879
Afd./Opgave : Omgevingszaken
Behandeld door :
Uw kenmerk : -
Bijlage(n) : -

Onderwerp : zienswijze provincie Fryslân op Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte heer/mevrouw,

Met belangstelling hebben de wij kennisgenomen van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Met deze nota geeft u, vanuit uw Rijksverantwoordelijkheid, antwoord op de vraag hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

Onze reactie bestaat uit meerdere delen. Na een algemeen deel, gaan we in op onze rol als kwaliteitsbewaker van de woon- en leefomgeving. Vervolgens op onze rol als bevoegd gezag voor de niet nationale luchthavens en luchtvaart. Tot slot gaan we nog in op onze rol vanuit Economie, Innovatie en Mobiliteit.

1. 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 Ontwerpnota 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 nationaal betekenis (zoals Lelystad en Eelde) en burgerluchthavens van regionale betekenis (zoals Drachten en Ameland). Voor 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 horen graag of dit vermoeden juist is.

Daarnaast wordt aangegeven dat luchthavens met vluchten voor spoedeisende hulpverlening en politietaken, een aparte gebruiksruimte krijgen in luchthavenbesluiten. Het Rijk versterkt de regie voor dit verkeer. Wij verzoeken u te verduidelijken dat dit de luchthavens van nationale betekenis betreft.

Wij verzoeken u de nota op bovenstaande punten aan te passen en te verduidelijken.

2. De provincies als kwaliteitsbewaker van de woon- en leefomgeving.

Kwaliteitsdoelstellingen ontbreken

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.

U geeft aan dat u wilt verkennen of de instrumenten van de Omgevingswet kunnen helpen bij een betere afstemming van de ruimte voor luchtvaart en voor onder meer wonen, bedrijfsactiviteiten, energietransitie en ook de natuur. Al deze aspecten raken het werkveld van de provincie. In aansluiting op de eergenoemde Handreiking bieden wij aan vanuit onze adviseerende rol in de ontwikkelingen van de luchtvaart mee te denken bij deze verkenning. Wij constateren dat het publieke belang, een gezonde- en aantrekkelijke leefomgeving, voor het grootste deel nog uitgewerkt moet worden. Er worden geen kwalitatieve doelstellingen meegegeven.

De Ontwerp-Luchtvaartnota (8.2.5) beschrijft dat de provincies een adviseerende rol hebben bij o.a. alle luchtvaart- en luchtruimwijzigingen waarvan relevante merkbare effecten zijn te voorzien binnen een provincie. Onze adviseerende rol bestaat volgens de Ontwerp-Luchtvaartnota onder andere uit het erop toezien dat vanuit de Rijksverantwoordelijkheid de effecten van luchtvaart op de woon- en leefkwaliteit voor de provincies inzichtelijk worden gemaakt en mee worden gewogen in de besluitvorming (ook buiten de bestaande, wettelijke contouren). Hier ligt de relatie met onze wettelijk rol (art 8.50 Wet luchtvaart). In dat kader vinden wij het opvallend dat in de Ontwerp-Luchtvaartnota (6.5.1) wordt aangegeven dat bij de herziening van luchtruim het beperken van geluidsoverlast prioriteit heeft tot een vlieghoogte van slechts 6000 voet/ 1800 meter. Waarom wordt deze hoogte aangehouden? Eén van de lessen van de procedures rond Lelystad Airport was dat geluidseffecten, afhankelijk van type luchtvaart, nog zeer zeker aanwezig zijn boven deze hoogte. Wij verzoeken u de impact van de voorgestelde grens op de beoogde hinderreductie in beeld te brengen. Het heeft onze voorkeur de WHO-normen (45 dB Lden/40 dB Lnight) te kiezen als motiveringsgebied.

Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Ontwerp-Luchtvaartnota te weinig kaders om op een volwaardige wijze alle relevante belangen af te wegen. Wij vinden het belangrijk om bij alle ontwikkelingen en activiteiten in het luchtruim en de verdere uitwerking daarvan, actief te worden betrokken.

Militaire luchtvaart

De Luchtvaartnota is primair gericht op de toekomstige ontwikkeling van de burgerluchtvaart. Militaire luchtvaart komt nauwelijks aan de orde, terwijl de luchtvaartnota wel het kader voor de luchtruimherziening is. De militaire vluchten hebben de nodige impact op de leefkwaliteit in de omgeving van vliegbasis Leeuwarden en in de omgeving van het al aanwezige en nog uit te breiden oefengebied in onze provincie. Wij zijn ons bewust dat deze vluchten een nut en noodzaak hebben. Wij hebben als provincie ook vaker aangegeven trots te zijn op onze vliegbasis. Dat wil echter niet zeggen dat er voor militaire luchthavens of vluchten geen maatregelen op het gebied van leefbaarheid, natuur en klimaat mogelijk zijn. Wij vinden het wenselijk om deze dan ook integraal in de luchtvaartnota terug te laten komen. Dit doet ook recht aan de inspanningen die Defensie op dit punt wel degelijk levert, bijvoorbeeld ten aanzien van het geluidsmetnet rond de vliegbasis Leeuwarden.

Daarnaast maakt het ontbreken van integraal beleid, het inschatten van de impact van de voor de burgerluchtvaart beschreven beleidskeuzes vrijwel onmogelijk. De impact op de leefomgeving kan immers niet worden gescheiden in burgerluchtvaart enerzijds en militaire luchtvaart anderzijds.

Natuur

Fryslân is een provincie van rust, ruimte en natuur. Dit willen wij graag zo houden. Wij zijn dan ook verheugd te lezen dat het kabinet behoud en herstel van natuurwaarden belangrijk vindt bij het afwegen van toekomstige besluiten over de luchtvaart. Uit het hoofdstuk natuurbescherming (4.5) blijkt dat het Rijk dit wil doen door te toetsen aan de Natura-2000 gebieden en aan stikstof. De effecten op de natuur gaan echter verder dan dat. Wij zien dan ook graag dat er een toetsing aan de soortenbescherming (zoals aan de voor Fryslân kenmerkende weidevogels) wordt toegevoegd en dat de risico's op vogelaanvaringen een prominente plaats krijgen binnen de Luchtvaartnota.

Lelystad Airport

In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt aangegeven dat Lelystad Airport in november 2021 zal worden geopend. Wij gaan ervan uit, dat de maatregelen zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer (ienw/bsk-2019-133058, d.d. 14 juni 2019) tegen die tijd zijn geïmplementeerd en dat er op de routes over en langs Fryslân geen sprake meer is van langdurig laagvliegen op 6000ft/1800m.

3. Bevoegd gezag voor de niet-nationale luchtvaart.

Medische vluchten

Specifiek voor Fryslân is dat wij beschikken over een vijftal luchthavens (twee ziekenhuizen en drie op de eilanden) die alleen gebruikt worden voor medische vluchten. Deze vluchten zouden onbeperkt doorgang moeten kunnen vinden. Wij vinden het wenselijk dat de luchtvaartnota een kader kan bieden om af te wijken dan wel uitzonderingen te bieden voor bepaalde normstellingen (geluid, externe veiligheid, stikstof e.d.). De luchthavens op de eilanden liggen bijvoorbeeld allen in zeer stikstofgevoelig gebied. Zonder uitzonderingsmogelijkheden is lastig om binnen de (wettelijke) kaders deze vluchten, die letterlijk van levensbelang zijn, te kunnen faciliteren.

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 grondige evaluatie te starten.

Wij zien de problematiek rond de bevoegdheidsverdeling in het RBML en het voorstel voor een grondige evaluatie van de RBML-regelgeving, graag prominenter terug in de definitieve Luchtvaartnota.

4. Economie, Innovatie en Mobiliteit

Lelylijn

Het Rijk zet zich in voor versteviging van het internationale netwerk van treinen binnen Europa, waardoor de trein hierdoor in de toekomst steeds meer een alternatief kan zijn voor het vliegtuig tot middellange afstanden (3.6). Wij ondersteunen dit, maar vinden het een gemiste kans dat de Lelylijn (Amsterdam-Lelystad-Heerenveen-Groningen) in het actieplan Air/Rail ontbreekt. De Lelylijn heeft internationale potentie als onderdeel van een hoogwaardige verbinding Rotterdam/Amsterdam – Groningen – Bremen – Hamburg – Kopenhagen- Scandinavië. Zeker gezien de verdere internationalisering, de Klimaat-afspraken en de versnelde verduurzaming van ons vervoer in het post-Corona tijdperk. Internationale verbindingen vragen om nationale beslissingen. In dat kader vinden wij een nader onderzoek van het potentieel van de Lelylijn als onderdeel van de vliegtuig vervangende spoorverbinding Randstad – Bremen/Hamburg – Scandinavië gewenst.

Drones, innovatie en duurzaamheid

De nadrukkelijke aandacht in de Ontwerp-Luchtvaartnota voor drones, innovaties en duurzaamheid spreekt ons zeer aan. Op Ameland Airport is een zonnepark gerealiseerd en ook op Vliegveld Drachten zijn plannen om te verduurzamen. Bovendien is de DroneHub Groningen Airport Eelde een kennis- en expertisecentrum voor toepassing van dronetechnologie voor heel Noord-Nederland. Ook Friese bedrijven en onderwijsinstellingen participeren hierin. 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. Ook is er in Fryslân behoefte aan testlocaties voor experimentele drones. Het Rijk kan hierin ondersteunen.

Tot slot.

De Ontwerp-Luchtvaartnota geeft nu vooral globaal richting aan toekomstige besluitvorming over de luchtvaartsector en laat nog veel onzekerheid bestaan voor de leefomgeving en voor de luchtvaart in Fryslân. Wij werken graag samen bij het verder invullen van de kaders van de luchtvaartnota en de integrale uitvoeringsagenda.

Gedeputeerde Staten van Fryslân,

Ambtelijke versie d.d. 7 juli 2020

M i n u t e

Registratienummer : 01776879
Primair nummer : -

Soort stuk : U
Opgesteld door :
Afd./Opgave : Omgevingszaken
Telefoon :

Korte samenvatting van het besluit:

Zienswijze ontwerp lvn

Aantekeningen:

Komt augustus 2020 in GS

Persbericht : Nee
Aantal pagina's : 4
Aantal bijlagen : -
Meesturen : -
Afschrift aan :

- Paraaf medewerk(st)er :
- Paraaf afdelingshoofd :

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

Leeuwarden, 18 augustus 2020

Verzonden, **18 AUG. 2020**

Ons kenmerk : 01776879
Afd./Opgave : Omgevingszaken
Behandeld door
Uw kenmerk : 14186351 (pro-forma zienswijze)
Bijlage(n) : -

Onderwerp : zienswijze provincie Fryslân op Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte heer/mevrouw,

Met belangstelling hebben de wij kennisgenomen van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Met deze nota geeft u, vanuit uw Rijksverantwoordelijkheid, antwoord op de vraag hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

Onze reactie bestaat uit meerdere delen. Na een algemeen deel, gaan we in op onze rol als kwaliteitsbewaker van de woon- en leefomgeving. Vervolgens op onze rol als bevoegd gezag voor de niet nationale luchthavens en luchtvaart. Tot slot gaan we nog in op onze rol vanuit Economie, Innovatie en Mobiliteit.

1. 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 Ontwerpnota 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 nationaal betekenis (zoals Lelystad en Eelde) en burgerluchthavens van regionale betekenis (zoals Drachten en Ameland). Voor 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 horen graag of dit vermoeden juist is.

Daarnaast wordt aangegeven dat luchthavens met vluchten voor spoedeisende hulpverlening en politietaken, een aparte gebruiksruimte krijgen in luchthavenbesluiten. Het Rijk versterkt de regie voor dit verkeer. Wij verzoeken u te verduidelijken dat dit de luchthavens van nationale betekenis betreft.

Wij verzoeken u de nota op bovenstaande punten aan te passen en te verduidelijken.

2. De provincies als kwaliteitsbewaker van de woon- en leefomgeving.

Kwaliteitsdoelstellingen ontbreken

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.

U geeft aan dat u wilt verkennen of de instrumenten van de Omgevingswet kunnen helpen bij een betere afstemming van de ruimte voor luchtvaart en voor onder meer wonen, bedrijfsactiviteiten, energietransitie en ook de natuur. Al deze aspecten raken het werkveld van de provincie. In aansluiting op de eergenoemde Handreiking bieden wij aan vanuit onze adviseerende rol in de ontwikkelingen van de luchtvaart mee te denken bij deze verkenning. Wij constateren dat het publieke belang, een gezonde- en aantrekkelijke leefomgeving, voor het grootste deel nog uitgewerkt moet worden. Er worden geen kwalitatieve doelstellingen meegegeven.

De Ontwerp-Luchtvaartnota (8.2.5) beschrijft dat de provincies een adviserende rol hebben bij o.a. alle luchtvaart- en luchtruimwijzigingen waarvan relevante merkbare effecten zijn te voorzien binnen een provincie. Onze adviserende rol bestaat volgens de Ontwerp-Luchtvaartnota onder andere uit het erop toezien dat vanuit de Rijksverantwoordelijkheid de effecten van luchtvaart op de woon- en leefkwaliteit voor de provincies inzichtelijk worden gemaakt en mee worden gewogen in de besluitvorming (ook buiten de bestaande, wettelijke contouren). Hier ligt de relatie met onze wettelijk rol (art 8.50 Wet luchtvaart). In dat kader vinden wij het opvallend dat in de Ontwerp-Luchtvaartnota (6.5.1) wordt aangegeven dat bij de herziening van luchtruim het beperken van geluidsoverlast prioriteit heeft tot een vlieghoogte van slechts 6000 voet/ 1800 meter. Waarom wordt deze hoogte aangehouden? Eén van de lessen van de procedures rond Lelystad Airport was dat geluidseffecten, afhankelijk van type luchtvaart, nog zeer zeker aanwezig zijn boven deze hoogte. Hinder wordt ver in de provincie Fryslân ervaren waar veelal hoger wordt gevlogen dan de 6000 voet/ 1800 meter. Wij verzoeken u de impact van de voorgestelde grens op de beoogde hinderreductie in beeld te brengen. Het heeft onze voorkeur de WHO-normen (45 dB Lden/40 dB Lnight) te kiezen als motiveringsgebied.

Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Ontwerp-Luchtvaartnota te weinig kaders om op een volwaardige wijze alle relevante belangen af te wegen. Wij vinden het belangrijk om bij alle ontwikkelingen en activiteiten in het luchtruim en de verdere uitwerking daarvan, actief te worden betrokken.

Militaire luchtvaart

De Luchtvaartnota is primair gericht op de toekomstige ontwikkeling van de burgerluchtvaart. Militaire luchtvaart komt nauwelijks aan de orde, terwijl de luchtvaartnota wel het kader voor de luchtruimherziening is. De militaire vluchten hebben de nodige impact op de leefkwaliteit in de omgeving van vliegbasis Leeuwarden en in de omgeving van het al aanwezige en nog uit te breiden oefengebied in onze provincie. Wij zijn ons bewust dat deze vluchten een nut en noodzaak hebben. Wij hebben als provincie ook vaker aangegeven trots te zijn op onze vliegbasis. Dat wil echter niet zeggen dat er voor militaire luchthavens of vluchten geen maatregelen op het gebied van leefbaarheid, natuur en klimaat mogelijk zijn. Wij vinden het wenselijk om deze dan ook integraal in de luchtvaartnota terug te laten komen. Dit doet ook recht aan de inspanningen die Defensie op dit punt wel degelijk levert, bijvoorbeeld ten aanzien van het geluidsmetnet rond de vliegbasis Leeuwarden.

Daarnaast maakt het ontbreken van integraal beleid, het inschatten van de impact van de voor de burgerluchtvaart beschreven beleidskeuzes vrijwel onmogelijk. De impact op de leef-omgeving kan immers niet worden gescheiden in burgerluchtvaart enerzijds en militaire luchtvaart anderzijds.

Natuur

Fryslân is een provincie van rust, ruimte en natuur. Dit willen wij graag zo houden. Wij zijn dan ook verheugd te lezen dat het kabinet behoud en herstel van natuurwaarden belangrijk vindt bij het afwegen van toekomstige besluiten over de luchtvaart. Uit het hoofdstuk natuurbescherming (4.5) blijkt dat het Rijk dit wil doen door te toetsen aan de Natura-2000 gebieden en aan stikstof. De effecten op de natuur gaan echter verder dan dat. Wij zien dan ook graag dat er een toetsing aan de soortenbescherming (zoals aan de voor Fryslân kenmerkende weidevogels) wordt toegevoegd en dat de risico's op vogelaanvaringen een prominente plaats krijgen binnen de Luchtvaartnota.

Lelystad Airport

In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt aangegeven dat Lelystad Airport in november 2021 zal worden geopend. Wij gaan ervan uit, dat de maatregelen zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer (ienw/bsk-2019-133058, d.d. 14 juni 2019) tegen die tijd zijn geïmplementeerd en dat er op de routes over en langs Fryslân geen sprake meer is van langdurig laagvliegen op 6000ft/1800m.

3. Bevoegd gezag voor de niet-nationale luchtvaart.

Medische vluchten

Specifiek voor Fryslân is dat wij beschikken over een vijftal luchthavens (twee ziekenhuizen en drie op de eilanden) die alleen gebruikt worden voor medische vluchten. Deze vluchten zouden onbepaald doorgang moeten kunnen vinden. Wij vinden het wenselijk dat de luchtvaartnota een kader kan bieden om af te wijken dan wel uitzonderingen te bieden voor bepaalde normstellingen (geluid, externe veiligheid, stikstof e.d.). De luchthavens op de eilanden liggen bijvoorbeeld allen in zeer stikstofgevoelig gebied. Zonder uitzonderingsmogelijkheden is lastig om binnen de (wettelijke) kaders deze vluchten, die letterlijk van levensbelang zijn, te kunnen faciliteren.

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 grondige evaluatie te starten.

Wij zien de problematiek rond de bevoegdheidsverdeling in het RBML en het voorstel voor een grondige evaluatie van de RBML-regelgeving, graag prominenter terug in de definitieve Luchtvaartnota.

4. Economie, Innovatie en Mobiliteit

Lelylijn

Het Rijk zet zich in voor versteviging van het internationale netwerk van treinen binnen Europa, waardoor de trein hierdoor in de toekomst steeds meer een alternatief kan zijn voor het vliegtuig tot middellange afstanden (3.6). Wij ondersteunen dit, maar vinden het een gemiste kans dat de Lelylijn (Amsterdam-Lelystad-Heerenveen-Groningen) in het actieplan Air/Rail ontbreekt. De Lelylijn heeft internationale potentie als onderdeel van een hoogwaardige verbinding Rotterdam/Amsterdam – Groningen – Bremen – Hamburg – Kopenhagen- Scandinavië. Zeker gezien de verdere internationalisering, de Klimaat-afspraken en de versnelde verduurzaming van ons vervoer in het post-Corona tijdperk. Internationale verbindingen vragen om nationale beslissingen. In dat kader vinden wij een nader onderzoek van het potentieel van de Lelylijn als onderdeel van de vliegtuig vervangende spoorverbinding Randstad – Bremen/Hamburg – Scandinavië gewenst.

Drones, innovatie en duurzaamheid

De nadrukkelijke aandacht in de Ontwerp-Luchtvaartnota voor drones, innovaties en duurzaamheid spreekt ons zeer aan. Op Ameland Airport is een zonnepark gerealiseerd en ook op Vliegveld Drachten zijn plannen om te verduurzamen. Bovendien is de DroneHub Groningen Airport Eelde een kennis- en expertisecentrum voor toepassing van dronetechnologie voor heel Noord-Nederland. Ook Friese bedrijven en onderwijsinstellingen participeren hierin. 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. Ook is er in Fryslân behoefte aan testlocaties voor experimentele drones. Het Rijk kan hierin ondersteunen.

Tot slot.

De Ontwerp-Luchtvaartnota geeft nu vooral globaal richting aan toekomstige besluitvorming over de luchtvaartsector en laat nog veel onzekerheid bestaan voor de leefomgeving en voor de luchtvaart in Fryslân. Wij werken graag samen bij het verder invullen van de kaders van de luchtvaartnota en de integrale uitvoeringsagenda.

Gedeputeerde Staten van Fryslân,

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

ia

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Beverwijk	6 juli 2020
Onderwerp	Pro forma bezwaar luchtvaartnota 2020-2050
Ons kenmerk	BPA/KME/2020-1229
Contactpersoon	1
Doorkiesnummer	1

Geachte Minister,

Met deze brief tekenen de gemeenten in de regio IJmond-Alkmaar pro forma bezwaar aan tegen inhoudelijke aspecten van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 zoals die door u is uitgebracht. De acht gemeenten, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Bergen en Alkmaar onderschrijven de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176).

In aanvulling hierop willen wij vanuit onze regio een zienswijze indienen na de sluitingsdatum van 10 juli. De extra tijd is nodig voor overleg en besluitvorming. In onze definitieve zienswijze zullen wij onze standpunten m.b.t. de ontwerp luchtvaartnota nader kenbaar maken. Onze zienswijze kunt u uiterlijk 11 september tegemoet zien. Dit conform de coulance regeling die is overeengekomen tussen uw ministerie en de vertegenwoordiging van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) bij Provincie Noord-Holland.

Hoogachtend
voorzitter portefeuillehoudersoverleg Schiphol regio Haarlem-IJmond-Alkmaar

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

verzendsdatum

08 SEP. 2020

Onderwerp definitieve zienswijze luchtvaartnota
Ons kenmerk HOL/2020-1260
Contactpersoon
Doorkiesnummer
Email
Bijlage
C.c. Portefeuillehouders Schiphol regio IJmond-Alkmaar en gemeente Haarlem

Geachte minister,

Met deze brief brengt ons regionaal samenwerkingsverband van portefeuillehouders Schiphol van de gemeenten Haarlem, Velsen, Heemskerk, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Bergen en Alkmaar haar zienswijze in tegen de ontwerp-luchtvaartnota (LVN) 2020-2050 zoals die door u is uitgebracht. Deze zienswijze komt in aanvulling op de pro forma zienswijze (brief kenmerk BPA/KME/2020-1229) die door ons op 6 juli is opgestuurd.

Onze regio onderschrijft de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176) en de zienswijze van de GGD-Kennemerland v.w.b. de gezondheidseffecten van verdere luchtvaartgroei. Onze regio onderschrijft tevens het economische belang van Schiphol. De luchthaven levert een bijdrage aan een goed vestigingsbeleid en daarmee voor de werkgelegenheid. Tevens leggen wij de enkele belangrijke accenten in aanvulling op de BRS-zienswijze. Puntsgewijs hierover het volgende:

1. Onze regio bevindt zich onder de aanvliegeroute van de Polderbaan en deels ook de Zwanenburgbaan. Bij zuidelijke windrichtingen worden beide banen en vooral de Polderbaan intensief gebruikt, overdag en ook 's nachts. Uit de gezondheidsmonitor van GGD Kennemerland blijkt dat ruim tien procent van onze bevolking ernstige slaapverstoring ondervindt. Het leefmilieu wordt ook overdag ernstig verstoord bij het voortdurende aanvliegen op de Polderbaan en ook de Zwanenburgbaan. Stilteperiodes worden dan niet gemist.
2. Uw nota sorteert voor op een mogelijke groei naar 780.000 vliegbewegingen jaarlijks. Uit uw nota blijkt tevens dat er voorlopig geen normen komen om de gezondheid van omwonenden voldoende te beschermen. In uw nota gaat u er vanuit 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.

Uw nota verbindt ook geen duidelijke consequenties verbonden aan de WHO-norm van 45 Lden voor de geluidsbelasting van de luchtvaart. Hiernaast blijven maatregelen zoals een nachtsluiting en stilteperiodes achterwege en geldt er een lichter regime voor het nakomen van de Parijse klimaatafspraken (2070 ipv 2050). Evenmin is sprake van transparante besluitvorming over de nationale luchthaven. Bovendien is het nog de vraag hoe de participatie van omwonenden en maatschappelijke organisaties in de toekomstige Omgevingsraad Schiphol wordt geregeld.

3. Alles overwegend zijn wij van mening dat het woonklimaat al zwaar onder druk staat en dat het leefklimaat in onze regio door het voorgenomen beleid in uw nota onvoldoende wordt beschermd bij een verder groei van de luchtvaart.

Wij pleiten daarom in deze zienswijze om het volgende:

1. Directe maatregelen voor verbetering van het leefklimaat en mogelijkheden voor bouwontwikkeling
 - Directe maatregelen die het leefklimaat in onze regio direct ten goede komen:
 - (1) Een verbod op nachtvluchten. In uw nota zou een plan voor teruggang en algehele afschaffing moeten worden opgenomen.
 - (2) Een verplichting tot verschillende vaste hogere en stillere landingsprocedures (glijvluchten), ook overdag zodat er rustperiodes kunnen ontstaan.
 - Start per direct met de juridische verankering van het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem door een Luchthavenverkeerbesluit (LVB1) te nemen voor Schiphol 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 en dat die niet wordt afgewenteld op de omgeving.
 - Heldere randvoorwaarden voor groei vanuit publieke belangen. De capaciteit in de lucht en op de grond moet daarvan de uitkomst zijn waarbij het niet zo kan zijn dat de luchtvaart leidend is in de keuzes van de NOVI en daarmee de ruimtelijke ontwikkeling tot ver buiten de 48 Lden-geluidscontour van Schiphol op slot komt te staan.
2. Ontwikkeling van strategisch beleid in de LVN geschraagd op:
 - Een maatschappelijke kosten-baten-analyse: Een kosten-baten analyse kan zicht geven op het nut en de noodzaak van een eventuele verdere groei van de luchtvaart/Schiphol in relatie tot het vestigingsklimaat en werkgelegenheid enerzijds en klimaat, leefomgeving en gezondheid anderzijds. 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.

- Een gedegen vervoersanalyse met inbegrip van vervoer per trein (substitutie): 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?
 - Aandacht voor sturingsmechanismen: Wij vragen u aandacht te besteden aan sturingsmechanismen om bovengenoemde vervoersvraag te beïnvloeden in de gewenste richting, bijvoorbeeld met tariefdifferentiatie. Hiermee kan binnen of tussen modaliteiten de vraag worden beïnvloed. Ons inziens is inzicht in de effectiviteit van dit instrument noodzakelijk om te bezien of dit bij kan dragen aan het creëren van de juiste balans tussen economie en hinder door de luchtvaart. Er zou bijvoorbeeld een duidelijk merkbaar financieel terugkoppelingsmechanisme moeten zijn, waardoor bijvoorbeeld het aanschaffen van stillere motoren beloond wordt
 - Aandacht voor het prijsbeleid in het beïnvloeden van de vraag naar luchtvaart: Het inzetten van de tickettax voor de verduurzaming van de luchtvaart (waaraan ook transferpassagiers hun bijdrage leveren!). Het instellen van een groeiend percentage van bijmengen van synthetische kerosine waarbij de luchtvaart een evenredig aandeel levert aan het nakomen van de klimaatafspraken van Parijs in 2050.
 - Een luchtvaartbeleid dat naadloos aansluit op de Omgevingswet op alle facetten: inhoudelijk, qua instrumentarium en rollen en bevoegdheden tussen de diverse overheidslagen.
3. Voorts verzoeken wij u nadrukkelijk aandacht te besteden aan het volgende:
- Aandacht besteden aan de WHO-norm voor vliegtuiggeluid van 45 Lden. De LVN gaat maar zijdelings in op 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 u deze norm nu overnemen of niet?
 - De verschillen tussen meten en rekenen. Het hinderbeleid is nu voornamelijk gebaseerd op het berekenen van de geluidsniveaus. De praktijk leert dat dat onvoldoende is. De verschillen tussen meten en rekenen zijn soms groot en leiden tot discussie en wantrouwen. Meetgegevens moeten gebruikt worden om de rekenmodellen te toetsen en te verbeteren. Wij vragen u hiervoor met concrete voorstellen te komen in uw nota.
 - 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' volgens een bepaalde definitie. Wat ons betreft moet er een betere definitie komen van hinderbeleving, die niet alleen op decibellen gebaseerd is, maar ook op tijdsduur en het moment van de hinder gedurende een etmaal. Voor Schiphol betekent dit dat de dosis-effectrelatie opnieuw vastgesteld moet worden omdat deze dateert uit 2002, toen de Polderbaan nog niet eens geopend was. Die norm is dus geen goede weerspiegeling van de werkelijke hinderbeleving!
 - Grotere betrokkenheid van overheden en burgers bij de ontwikkeling en uitvoering van het luchtvaartbeleid in het algemeen en de hinderbeperking rond Schiphol in het bijzonder. Uitgangspunten die wij u vragen te hanteren voor burgerparticipatie zijn: open en toegankelijk voor een ieder met een vertegenwoordiging per regio. Voor ons als overheden vragen wij om

intensiever contact met u en uw ministerie zoals door de BRS-delegatie meermaals is bepleit. Vroeg contact over planvorming kan er ook toe bijdragen dat uitgebreide zienswijzen zoals de onze tot het verleden gaan behoren.

Wij willen met deze zienswijze een bijdrage leveren aan een goede luchtvaartnota die op een breed draagvlak mag rekenen in onze regio en de Nederlandse samenleving.

In afwachting van uw reactie.

Hoogachtend,

namens de samenwerkende wethouders van gemeenten Haarlem, Velsen, Heemskerk, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Bergen en Alkmaar,

GEMEENTE VELSEN

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

CC: platform participatie

Gemeente Velsen
Dudokplein 1
1971 EN IJMUIDEN
T 14 0255
F 0255 567 760
www.velsen.nl
E info@velsen.nl
Correspondentieadres
Postbus 465
1970 AL IJmuiden



Uw kenmerk	Ons kenmerk	Voor informatie	Bijlagen	Datum
	Bb20.0108ntb			7 juli 2020

Onderwerp:
Pro-forma zienswijze ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050

Hooggeachte mevrouw

,

Met deze brief tekenen wij pro forma zienswijze in tegen inhoudelijke aspecten van de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 zoals die door u is uitgebracht. Wij onderschrijven de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176). In aanvulling hierop en ter uitvoering van de motie die op 24 juni 2020 door de gemeenteraad van Velsen is aangenomen, verzoeken wij u in de definitieve nota het voorzorgbeginsel voor (ultra)fijnstof en het stoppen van de uitvoering van nachtvluchten op te nemen.

In een definitieve zienswijze zullen wij dit standpunt nader onderbouwen. Vanwege het zomerreces is 24 september 2020 de eerste mogelijkheid waarop wij de zienswijze inhoudelijk kunnen afstemmen met de gemeenteraad. Wij verzoeken u daarom om de nadere onderbouwing van onze zienswijze uiterlijk 1 oktober 2020 bij u te mogen indienen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Velsen

De secretaris,

De burgemeester,

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

CC: platform participatie

ECONOMISCHE ZAKEN,
WONEN EN RUIMTELIJK
BELEID

Gemeente Velsen
Dudokplein 1
1971 EN IJMUIDEN
T 14 0255
F 0255 567 760
www.velsen.nl
E info@velsen.nl
Correspondentieadres
Postbus 465
1970 AL IJmuiden

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Voor informatie	Bijlagen	Datum
				24 september 2020

Onderwerp
Zienswijze ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Hooggeachte mevrouw

Op 7 juli 2020 diende het college van de gemeente Velsen – ter uitvoering van een motie van de gemeenteraad – pro-forma zienswijze in tegen de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 zoals die door u is uitgebracht. Met deze brief dienen wij als gemeenteraad onze definitieve zienswijze in. Wij onderschrijven de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176) en de zienswijze die is ingediend door de samenwerkende wethouders in de clusters IJmond-Alkmaar en Haarlem. In aanvulling daarop vragen wij als gemeenteraad van Velsen specifiek aandacht voor het volgende:

1. Onze gemeente bevindt zich onder de aanvliegroute van de Polderbaan. De Polderbaan is een primaire baan en wordt intensief gebruikt, overdag en ook 's nachts. Uit de gezondheidsmonitor van GGD Kennemerland blijkt dat veel inwoners in onze gemeente ernstige slaapverstoring ondervinden. Ook al bij het aantal van bijna 500.000 vluchten jaarlijks en 32.000 nachtvluchten. Dit ondanks eerdere beloften om dit te reduceren naar 29.000. Het leefmilieu overdag wordt ook ernstig verstoord bij het voortdurende aan- en uitvliegen.
2. Uw nota sorteert voor op een mogelijke groei naar 780.000 vliegbewegingen jaarlijks. Uit uw nota blijkt tevens dat er voorlopig geen normen komen om de gezondheid van omwonenden voldoende te beschermen.
3. Wij pleiten daarom in deze zienswijze:
 - vóór het opnemen van een zorgsbeginnsel voor (ultra)fijnstof. Er is nog weinig bekend over de gezondheidseffecten van ultrafijnstof en daarom dringen wij erop aan geen groeibesluit te nemen voordat daarover meer bekend is. Verontrustend is dat ultrafijnstof ernstige gevolgen kan hebben voor mensen met een kwetsbare longfuncties. In verband met het coronavirus is het van belang de longfunctie zo gezond mogelijk te houden;

- vóór het stoppen met de uitvoering van overlastgevende nachtvluchten. Startende vliegtuigen produceren extra veel lawaai en door het lage uitvliegen sinds 2016 (NADP2-procedure) is er sprake van extra hinder in onze gemeente.

Hoogachtend,
De raad van de gemeente Velsen,
De griffier,

De voorzitter,





gemeente
UITGEEST

AANTEKENEN

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Domein	: Ruimtelijke Ontwikkeling	Ons kenmerk	: U2020.1672
Team	: Beleid en Vastgoed	Zaaknummer	:
Contactpersoon	:	Uw brief van	:
Telefoonnummer	:	Uw kenmerk	:
Bijlage(n)	:	Verzenddatum	: - 8 JULI 2020

Onderwerp : Pro-forma zienswijze Luchtvaartnota 2020-2050

Excellentie,

Met veel belangstelling heeft ons college kennis genomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050. De gemeente Uitgeest neemt deel aan de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol waarvoor onlangs een gezamenlijke zienswijze op de ontwerp-luchtvaartnota is opgesteld en aan u is verstuurd. In reactie hier op heeft ons college op 30 juni 2020 besloten om de volgende zienswijze in te dienen.

Het college besluit:

1. Een pro-forma zienswijze af te geven op de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050;
2. In te stemmen met de 'zienswijze BRS op de Luchtvaartnota' zoals aan u verstuurd door de Provincie Noord-Holland (Kenmerk 1439168/1439176)

Voor de nadere aanvulling van deze zienswijze verzoeken wij u om een redelijke termijn kenbaar te maken waarbij rekening wordt gehouden met het aankomende bestuurlijke zomerreces.

Tot slot

Hebt u nog vragen? Neemt u dan contact op met het team Beleid en Vastgoed via telefoonnummer 0

beleidsmedewerker van

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Uitgeest,



AANTEKENEN

Directie Participatie
Ontwerp-Luchtvaartnota

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Domein : Ruimtelijke Ontwikkeling
Team : Beleid en Vastgoed
Contactpersoon :
Telefoonnummer :
Bijlage(n) :

Ons kenmerk : U2020.2321
Zaaknummer :
Uw brief van :
Uw kenmerk : 74826385
Verzenddatum :

14 SEP. 2020

Onderwerp : Aanvullende zienswijze ontwerp-luchtvaartnota

Geachte minister,

Met deze brief brengt ons college haar zienswijze in tegen de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 zoals die door u is uitgebracht. Ons college onderschrijft de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176). Dit heeft tevens te gelden voor de zienswijze welke namens de Bestuurlijke Agenda Schiphol regio IJmond-Alkmaar aan u is verstuurd. Tevens leggen wij de enkele belangrijke accenten in aanvulling op deze zienswijzen. Puntsgewijs hierover het volgende:

1. Onze gemeente bevindt zich onder de aanvliegroute van de Polderbaan. Bij zuidelijke windrichtingen wordt de Polderbaan intensief gebruikt, overdag en ook 's nachts. Uit de gezondheidsmonitor van GGD Kennemerland blijkt dat ruim tien procent van onze bevolking ernstige slaapverstoring ondervindt. Ook al bij het aantal van bijna 500.000 vluchten jaarlijks. Het leefmilieu overdag wordt ook ernstig verstoord bij het voortdurende aan- en uitvliegen. Stilteperiodes worden dan node gemist. Daarom is voor ons college en de voltallige raad het aantal van 500.000 veel meer dan onze gemeente aan kan.
2. Uw nota sorteert voor op een mogelijke groei naar 780.000 vliegbewegingen jaarlijks. Uit uw nota blijkt tevens dat er voorlopig geen normen komen om de gezondheid van omwonenden voldoende te beschermen. Bijvoorbeeld er worden geen duidelijke consequenties verbonden aan de WHO-norm van 45 Lden voor de geluidsbelasting van de luchtvaart. Ook zijn er geen effectieve maatregelen te verwachten zoals een nachtsluiting en stilteperiodes. Evenmin is sprake van transparante besluitvorming over de nationale luchthaven. Bovendien is het nog de vraag hoe de participatie van omwonenden en milieu-organisaties in de toekomstige Omgevingsraad Schiphol wordt geregeld.
3. Alles overwegend zijn wij van mening dat het woonklimaat ongezond is en dat onze gemeente hiertegen onvoldoende wordt beschermd.
4. Wij pleiten daarom in deze zienswijze om:

- Een verbod op nachtvluchten tussen 23.00 en 07.00 uur. In uw nota zou een plan voor teruggang en algehele afschaffing moeten worden opgenomen;
- Een verplichting tot hogere en stillere landingsprocedures (glijvluchten), ook overdag;
- Creëren van rustperiodes (langer dan twee uur) bij de primaire banen;
- Internationaal vervoer per trein een aantrekkelijk alternatief maken;
- Onderzoek naar het invoeren van economisch aanvaardbare krimpscenario's
- Echte burgerparticipatie bij de ontwikkeling en uitvoering van het luchtvaartbeleid in het algemeen en de hinderbeperking rond Schiphol in het bijzonder.

Tot slot

Hebt u nog vragen? Neemt u dan contact op met
het team Beleid en Vastgoed via telefoonnummer

, beleidsmedewerker van

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Uiteaest.

t 072 535 66 66

GEMEENTEHUIS
Raadhuisplein 1 Postbus 1 e info@heiloo.nl
Heiloo 1850 AA Heiloo i www.heiloo.nl

ONS KENMERK 2020 / 00433

INLICHTINGEN BIJ

TELEFOON

VERZOND 2 JUL 2020

DATUM 30 juni 2020

BIJLAGEN -

ONDERWERP Pro-forma zienswijze Luchtvaartnota 2020-2050

Aantekenen

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Excellentie,

Met veel belangstelling heeft ons college kennis genomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050. De gemeente Heiloo neemt deel aan de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol waarvoor onlangs een gezamenlijke zienswijze op de ontwerp-luchtvaartnota is opgesteld en aan u is verstuurd. In reactie hier op heeft ons college op 30 juni 2020 besloten om de volgende zienswijze in te dienen.

Het college besluit:

1. Een pro-forma zienswijze af te geven op de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050;
2. In te stemmen met 'zienswijze BRS op de Luchtvaartnota' zoals aan u verstuurd door de Provincie Noord-Holland (Kenmerk 1439168/1439176)

Voor de nadere aanvulling van deze zienswijze verzoeken wij u om een redelijke termijn kenbaar te maken waarbij rekening wordt gehouden met het aankomende bestuurlijke zomerreces.

Tot slot

Hebt u nog vragen? Neemt u dan contact op met
Beleid en Vastgoed via telefoonnummer

beleidsmedewerker van het team

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Heiloo

secretaris

burgemeester

GEMEENTEHUIS

Raadhuisplein 1
Heiloo

Postbus 1
1850 AA Heiloo

e info@heiloo.nl
i www.heiloo.nl

ONS KENMERK 2020 /

INLICHTINGEN BIJ
TELEFOON

DATUM 9 september 2020
BIJLAGEN -

ONDERWERP Aanvullende zienswijze Luchtvaartnota 2020-2050. Uw kenmerk 74797744

Aantekenen

Directie Participatie
Ontwerp-Luchtvaartnota

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Geachte minister,

Met deze brief brengt ons college een aanvullende zienswijze in tegen de ontwerp-luchtvaartnota (LVN) 2020-2050 zoals die door u is uitgebracht. Ons college onderschrijft de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176) en de zienswijze van de GGD-Kennemerland v.w.b. de gezondheidseffecten van verdere luchtvaartgroei. Tevens leggen wij enkele belangrijke accenten in aanvulling op die zienswijzen. Puntsgewijs hierover het volgende:

1. Onze regio bevindt zich onder de aanvliegeroute van de Polderbaan en deels ook de Zwanenburgbaan. Bij zuidelijke windrichtingen worden beide banen en vooral de Polderbaan intensief gebruikt, overdag en ook 's nachts. Uit de gezondheidsmonitor van GGD Kennemerland blijkt dat ruim tien procent van onze bevolking ernstige slaapverstoring ondervindt. Het leefmilieu wordt ook overdag ernstig verstoord bij het voortdurende aanvliegen op de Polderbaan en ook de Zwanenburgbaan. Stilteperiodes worden dan ook niet gemist. Daarom is het aantal van bijna 500.000 vluchten van de laatste jaren meer dan onze regio nu aan kan.
2. Uw nota sorteert voor op een mogelijke groei naar 780.000 vliegbewegingen jaarlijks. Uit uw nota blijkt tevens dat er voorlopig geen normen komen om de gezondheid van omwonenden voldoende te beschermen. In uw nota gaat u er vanuit 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.
Uw nota verbindt ook geen duidelijke consequenties verbonden aan de WHO-norm van 45 Lden voor de geluidsbelasting van de luchtvaart. Hiernaast blijven maatregelen zoals een nachtsluiting en stilteperiodes achterwege en geldt er een lichter regime voor het nakomen van de Parijse klimaatafspraken (2070 i.p.v. 2050). Evenmin is sprake van transparante besluitvorming over de nationale luchthaven. Bovendien is het nog de vraag hoe de participatie van omwonenden en maatschappelijke organisaties in de toekomstige Omgevingsraad Schiphol wordt geregeld.

3. Alles overwegend zijn wij van mening dat het woonklimaat al zwaar onder druk staat en dat het leefklimaat in onze regio door het voorgenomen beleid in uw nota onvoldoende wordt beschermd bij een verdere groei van de luchtvaart.

Wij pleiten daarom in deze zienswijze om het volgende:

1. Directe maatregelen voor verbetering van het leefklimaat en mogelijkheden voor bouwontwikkeling:
 - Directe maatregelen die het leefklimaat in onze regio direct ten goede komen: (1) Een verbod op nachtvluchten tussen 23.00 en 07.00 uur. In uw nota zou een plan voor teruggang en algehele afschaffing moeten worden opgenomen. (2) Een verplichting tot verschillende vaste hogere en stillere landingsprocedures (glijvluchten), ook overdag zodat er rustperiodes kunnen ontstaan.
 - Juridisch houdbare vergunningen voor Schiphol 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 en dat die niet wordt afgewenteld op de omgeving.
 - Heldere randvoorwaarden voor groei vanuit publieke belangen. De capaciteit in de lucht en op de grond moet daarvan de uitkomst zijn waarbij het niet zo kan zijn dat de luchtvaart leidend is in de keuzes van de NOVI en daarmee de ruimtelijke ontwikkeling tot ver buiten de 48 Lden-geluidscontour van Schiphol op slot komt te staan.
2. Ontwikkeling van strategisch beleid in de LVN geschraagd op:
 - Een maatschappelijke kosten-baten-analyse: Een kosten-baten analyse kan zicht geven op het nut en de noodzaak van een eventuele verdere groei van de luchtvaart/Schiphol. 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.
 - Een gedegen vervoersanalyse met inbegrip van vervoer per trein (substitutie): 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?
 - Aandacht voor sturingsmechanismen: Wij vragen u aandacht te besteden aan sturingsmechanismen om bovengenoemde vervoersvraag te beïnvloeden in de gewenste richting, bijvoorbeeld met tariefdifferentiatie. Hiermee kan binnen of tussen modaliteiten de vraag worden beïnvloed. Ons inziens is inzicht in de effectiviteit van dit instrument noodzakelijk om te bezien of dit bij kan dragen aan het creëren van de juiste balans tussen economie en hinder door de luchtvaart. Er zou bijvoorbeeld een duidelijk merkbaar financieel terugkoppelingsmechanisme moeten zijn, waardoor bijvoorbeeld het aanschaffen van stillere motoren beloond wordt.
 - Aandacht voor het prijsbeleid in het beïnvloeden van de vraag naar luchtvaart: Het inzetten van de ticket-tax voor de verduurzaming van de luchtvaart (waaraan ook transferpassagiers hun bijdrage leveren!). Het instellen van een groeiend percentage van bijmengen van synthetische kerosine waarbij de luchtvaart een evenredig aandeel levert aan het nakomen van de klimaatafspraken van Parijs in 2050.
 - Een luchtvaartbeleid dat naadloos aansluit op de Omgevingswet op alle facetten: inhoudelijk, qua instrumentarium en rollen en bevoegdheden tussen de diverse overheidslagen.

3. Voorts verzoeken wij u nadrukkelijk aandacht te besteden aan het volgende:

- Aandacht besteden aan de WHO-norm voor vliegtuiggeluid van 45 Lden. De LVN gaat maar zijdelings in op 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 u deze norm nu overnemen of niet?
- De verschillen tussen meten en rekenen. Het hinderbeleid is nu voornamelijk gebaseerd op het berekenen van de geluidsniveaus. De praktijk leert dat dat onvoldoende is. De verschillen tussen meten en rekenen zijn soms groot en leiden tot discussie en wantrouwen. Meetgegevens moeten gebruikt worden om de rekenmodellen te toetsen en te verbeteren. Wij vragen u hiervoor met concrete voorstellen te komen in uw nota.
- 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' volgens een bepaalde 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. Voor Schiphol betekent dit dat de dosis-effectrelatie opnieuw vastgesteld moet worden omdat deze dateert uit 2002, toen de Polderbaan nog niet eens geopend was. Die norm is dus geen goede weerspiegeling van de werkelijke hinderbeleving!
- Grotere betrokkenheid van overheden en burgers bij de ontwikkeling en uitvoering van het luchtvaartbeleid in het algemeen en de hinderbeperking rond Schiphol in het bijzonder. Uitgangspunten die wij u vragen te hanteren voor burgerparticipatie zijn: open en toegankelijk voor een ieder met een vertegenwoordiging per regio. Voor ons als overheden vragen wij om intensiever contact met u en uw ministerie zoals door de BRS-delegatie meermaals is bepleit. Vroeg contact over planvorming kan er ook toe bijdragen dat uitgebreide zienswijzen zoals de onze tot het verleden gaan behoren.

Wij willen met deze zienswijze een bijdrage leveren aan een goede luchtvaartnota die op een breed draagvlak mag rekenen in onze regio en de Nederlandse samenleving en zien uw reactie graag tegemoet.

Tot slot

Hebt u nog vragen? Neemt u dan contact op met
Beleid en Vastgoed via telefoonnummer

, beleidsmedewerker van het team

Hoogachtend,

secretaris

burgemeester

Akersloot

Bakkum

Castricum

Limmen

de Woude

AANTEKENEN

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

POSTBUS 20901
2500 EX DEN HAAG

Domein : Ruimtelijke Ontwikkeling
Team : Beleid en Vastgoed
Contactpersoon :
Telefoonnummer :
Bijlage(n) :

Ons kenmerk :
Zaaknummer :
Uw brief van :
Uw kenmerk :
Verzenddatum :

UI 20 / 05 026
25 JUNI 2020

Onderwerp : Pro-forma zienswijze Luchtvaartnota 2020-2050

Excellentie,

Met veel belangstelling heeft ons college kennis genomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050. De gemeente Castricum neemt deel aan de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol waarvoor onlangs een gezamenlijke zienswijze op de ontwerp-luchtvaartnota is opgesteld en aan u verstuurd. In reactie hier op heeft ons college op 23 juni 2020 besloten om de volgende zienswijze in te dienen.

Het college besluit:

1. Een pro-forma zienswijze af te geven op de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050;
2. In te stemmen met 'zienswijze BRS op de Luchtvaartnota' zoals aan u verstuurd door de Provincie Noord-Holland (Kenmerk 1439168/1439176)

Voor de nadere aanvulling van deze zienswijze verzoeken wij u om een redelijk termijn kenbaar te maken waarbij rekening wordt gehouden met het aankomende bestuurlijke zomerreces.

Tot slot

Hebt u nog vragen? Neemt u dan contact op met het team Beleid en Vastgoed via telefoonnummer

, beleidsmedewerker van

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Castricum,

AANTEKENEN

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Domein : Ruimtelijke Ontwikkeling
Team : Beleid en Vastgoed
Contactpersoon :
Telefoonnummer :
Bijlage(n) :

Ons kenmerk : **F U I 20 / 05132**
Zaaknummer :
Uw brief van :
Uw kenmerk : 74619875
Verzenddatum : **09 JULI 2020**

Onderwerp : Aanvulling zienswijze 74619875 Luchtvaartnota 2020-2050

Excellentie,

Met deze brief brengt ons college een aanvullende zienswijze in tegen de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 zoals die door u is uitgebracht. Zoals reeds verwoord in onze proforma zienswijze van 25 juni onderschrijft ons college de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176). Tevens leggen wij enkele belangrijke accenten in aanvulling op die zienswijze. Puntsgewijs hierover het volgende:

1. Allereerst onderschrijven wij het maatschappelijke en economische belang van onze nationale luchthaven Schiphol zoals u in uw nota aangeeft. Terecht constateert u dat de verdere ontwikkeling van Schiphol gepaard moet gaan met hinderbeperking en maatregelen gericht op de verduurzaming, de gezondheid van omwonenden en de veiligheid van het vliegverkeer. Hierover het volgende:
2. Onze gemeente bevindt zich onder de aanvliegeroute van de Polderbaan. Bij zuidelijke windrichtingen wordt de Polderbaan intensief gebruikt, overdag en ook 's nachts. Uit de gezondheidsmonitor van GGD Kennemerland blijkt dat ruim tien procent van onze bevolking ernstige slaapverstoring ondervindt. Ook al bij het aantal van bijna 500.000 vluchten jaarlijks. Het leefmilieu overdag wordt ook ernstig verstoord bij het voortdurende aanvliegen. Stilteperiodes, ook overdag, worden daarom node gemist.
3. Uw nota sorteert voor op een mogelijke groei naar 780.000 vliegbewegingen jaarlijks. Uit uw nota blijkt tevens dat er voorlopig geen normen komen om de gezondheid van omwonenden voldoende te beschermen. Bijvoorbeeld er worden geen duidelijke consequenties verbonden aan de WHO-norm van 45 Lden voor de geluidsbelasting van de luchtvaart. Ook zijn er geen effectieve maatregelen te verwachten zoals een nachtsluiting en stilteperiodes. Alles overwegend zijn wij van mening dat het woonklimaat ongezond is en dat onze gemeente hiertegen onvoldoende wordt beschermd.
4. Wij pleiten daarom in deze zienswijze om:
 - Hinderverplaatsing te voorkomen door afwisseling in aanvliegen over verschillende vaste aanvliegeroutes te handhaven zodat vluchten en daar mee verbonden hinder afwisselend over de hele regio blijven verspreid;

- Het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 07.00 uur sterk terug te dringen. In uw nota zou een plan voor teruggang en selectiviteit in vluchten met economisch belang moeten worden opgenomen. Ze hiervoor ook het volgende punt. Voor de tussenliggende periode moet een spoedplan worden gemaakt voor sterke reductie van de nachtelijke vlieghinder;
- Verplaatsing van vakantievluchten naar regionale luchthavens, Lelystad in het bijzonder;
- Een zo spoedig mogelijke heropening van de Artip2c aanvliegroute zodat de hieraan verbonden toename van hinder wordt teruggebracht;
- Een verplichting tot hogere en stillere landingsprocedures (glijvluchten) over vaste vliegpaden buiten de bebouwde kommen om, waardoor er ook sprake kan zijn van de gewenste stilteperioden;
- Verplichting ten alle tijden starten vanaf het begin van de start- en landingsbaan;
- Creëren van rustperioden bij het gebruik van de Polderbaan;
- Internationaal vervoer per trein een aantrekkelijk alternatief maken als een goed alternatief voor vliegen en die tegelijk ten goede komt aan de internationale mainportfunctie van Schiphol;
- Een heroverweging van de begrenzing van de 20Ke contour en de daarbinnen geldende beperkingen. Voor onze gemeente, in het bijzonder de dorpskern Akersloot, leidt de 20Ke contour ertoe dat we niet de noodzakelijk woningen kunnen realiseren. De beoogde woningbouwlocatie Zuid III met een grote sociale component, ligt binnen de 20 Ke contour. Deze locatie draagt voor belangrijk deel bij aan het terugdringen van het woningtekort in de zowel de kern Akersloot, de gemeente Castricum en zelfs de regio Alkmaar. Ook is deze woningbouw van groot belang voor de vitaliteit van deze dorpskern met bijbehorende voorzieningen. De 20 Ke contour staat de ontwikkeling van deze locatie in de weg;
- Een duidelijke relatie tot de vorming en uitvoerbaarheid van de Regionale Energiestrategie. De ontwerp Luchtvaartnota lijkt hier geen rekening mee te houden waardoor het realiseren van de regionale energieopgave in het gedrang kan komen;
- Burgerparticipatie met de betrokkenheid van bewonersorganisaties bij de ontwikkeling en uitvoering van het luchtvaartbeleid in het algemeen en de hinderbeperking rond Schiphol in het bijzonder.

Tot slot

Hebt u nog vragen? Neemt u dan contact op
het team Beleid en Vastgoed via telefoonnummer

, beleidsmedewerker van

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Castricum,

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Gemeente Bloemendaal
Postbus 201
2050 AE Overveen
T 14 023
www.bloemendaal.nl

Datum : 7 juli 2020
Uw kenmerk :
Ons kenmerk : 643789
Behandeld door :
Doorkiesnummer :
Onderwerp : Pro forma bezwaar op ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050
Verzonden : - 8 JULI 2020
Bijlage(n) :

Geachte minister,

Met deze brief tekent ons college pro forma bezwaar aan tegen inhoudelijke aspecten van de ontwerp luchtvaartnota zoals die door u is uitgebracht. Ons college onderschrijft de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176). In aanvulling hierop dient ons college een zienswijze in na de sluitingsdatum van 10 juli. De extra tijd is nodig voor overleg en om eventuele moties vanuit onze gemeenteraad, die ons college steunt, in de zienswijze te kunnen opnemen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Bloemendaal,

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

t.a.v.

Directie Participatie

Ontwerp-Luchtvaartnota

Gemeente Bloemendaal

Postbus 201

2050 AE Overveen

T 14 023

www.bloemendaal.nl

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum : 1 september 2020
Uw kenmerk :
Ons kenmerk : 643789
Behandeld door :
Doorkiesnummer :
Onderwerp : Zienswijze op ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050
Verzonden : - 2 SEP. 2020
Bijlage(n) :

Geachte minister,

Naar aanleiding van ons pro forma bezwaar tegen inhoudelijke aspecten van de ontwerp luchtvaartnota (brief kenmerk 643789), laten wij u weten geen aanvullende zienswijze in te dienen. Zoals wij u eerder lieten weten onderschrijft ons college de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176).

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Bloemendaal,

Van:

Verzonden: woensdag 16 september 2020 16:03

Aan: infoplatformparticipatie <info@platformparticipatie.nl>

Onderwerp: Tav --- zienswijze op de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 MÉT BEVERWIJK

Beste ,

Hierbij de zienswijze van de gemeenten in de regio IJmond-Alkmaar mét de naam van de gemeente Beverwijk er op.

Beverwijk ondersteunt dus ook de zienswijze, zo heeft het college van B&W van Beverwijk op 15 september j.l. besloten.

Met vriendelijke groeten,

Adviseur Luchtvaartontwikkeling
en Vlieghinderbeperking Schiphol
Regio Haarlem-IJmond-Alkmaar

De minister van Infrastructuur en

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

verzendsdatum

15 SEP. 2020

Onderwerp definitieve zienswijze luchtvaartnota
Ons kenmerk HOL/2020-1260
Contactpersoon
Doorkiesnummer
Email
Bijlage
C.c. Portefeuillehouders Schiphol regio IJmond-Alkmaar en gemeente Haarlem

Geachte minister,

Met deze brief brengt ons regionaal samenwerkingsverband van portefeuillehouders Schiphol van de gemeenten Haarlem, Velsen, Heemskerk, Beverwijk, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Bergen en Alkmaar haar zienswijze in tegen de ontwerp-luchtvaartnota (LVN) 2020-2050 zoals die door u is uitgebracht. Deze zienswijze komt in aanvulling op de pro forma zienswijze (brief kenmerk BPA/KME/2020-1229) die door ons op 6 juli is opgestuurd.

Onze regio onderschrijft de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176) en de zienswijze van de GGD-Kennemerland v.w.b. de gezondheidseffecten van verdere luchtvaartgroei. Onze regio onderschrijft tevens het economische belang van Schiphol. De luchthaven levert een bijdrage aan een goed vestigingsbeleid en daarmee voor de werkgelegenheid. Tevens leggen wij de enkele belangrijke accenten in aanvulling op de BRS-zienswijze. Puntsgewijs hierover het volgende:

1. Onze regio bevindt zich onder de aanvliegeroute van de Polderbaan en deels ook de Zwanenburgbaan. Bij zuidelijke windrichtingen worden beide banen en vooral de Polderbaan intensief gebruikt, overdag en ook 's nachts. Uit de gezondheidsmonitor van GGD Kennemerland blijkt dat ruim tien procent van onze bevolking ernstige slaapverstoring ondervindt. Het leefmilieu wordt ook overdag ernstig verstoord bij het voortdurende aanvliegen op de Polderbaan en ook de Zwanenburgbaan. Stilteperiodes worden dan niet gemist.
2. Uw nota sorteert voor op een mogelijke groei naar 780.000 vliegbewegingen jaarlijks. Uit uw nota blijkt tevens dat er voorlopig geen normen komen om de gezondheid van omwonenden voldoende te beschermen. In uw nota gaat u er vanuit 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.

Uw nota verbindt ook geen duidelijke consequenties verbonden aan de WHO-norm van 45 Lden voor de geluidsbelasting van de luchtvaart. Hiernaast blijven maatregelen zoals een nachtsluiting en stilteperiodes achterwege en geldt er een lichter regime voor het nakomen van de Parijse klimaatafspraken (2070 ipv 2050). Evenmin is sprake van transparante besluitvorming over de nationale luchthaven. Bovendien is het nog de vraag hoe de participatie van omwonenden en maatschappelijke organisaties in de toekomstige Omgevingsraad Schiphol wordt geregeld.

3. Alles overwegend zijn wij van mening dat het woonklimaat al zwaar onder druk staat en dat het leefklimaat in onze regio door het voorgenomen beleid in uw nota onvoldoende wordt beschermd bij een verder groei van de luchtvaart.

Wij pleiten daarom in deze zienswijze om het volgende:

1. Directe maatregelen voor verbetering van het leefklimaat en mogelijkheden voor bouwontwikkeling

- Directe maatregelen die het leefklimaat in onze regio direct ten goede komen:
 - (1) Een verbod op nachtvluchten. In uw nota zou een plan voor teruggang en algehele afschaffing moeten worden opgenomen.
 - (2) Een verplichting tot verschillende vaste hogere en stillere landingsprocedures (glijvluchten), ook overdag zodat er rustperiodes kunnen ontstaan.
- Start per direct met de juridische verankering van het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem door een Luchthavenverkeerbesluit (LVB1) te nemen voor Schiphol 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 en dat die niet wordt afgewenteld op de omgeving.
- Heldere randvoorwaarden voor groei vanuit publieke belangen. De capaciteit in de lucht en op de grond moet daarvan de uitkomst zijn waarbij het niet zo kan zijn dat de luchtvaart leidend is in de keuzes van de NOVI en daarmee de ruimtelijke ontwikkeling tot ver buiten de 48 Lden-geluidscontour van Schiphol op slot komt te staan.

2. Ontwikkeling van strategisch beleid in de LVN geschraagd op:

- Een maatschappelijke kosten-baten-analyse: Een kosten-baten analyse kan zicht geven op het nut en de noodzaak van een eventuele verdere groei van de luchtvaart/Schiphol in relatie tot het vestigingsklimaat en werkgelegenheid enerzijds en klimaat, leefomgeving en gezondheid anderzijds. 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.

- Een gedegen vervoersanalyse met inbegrip van vervoer per trein (substitutie): 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?
 - Aandacht voor sturingsmechanismen: Wij vragen u aandacht te besteden aan sturingsmechanismen om bovengenoemde vervoersvraag te beïnvloeden in de gewenste richting, bijvoorbeeld met tariefdifferentiatie. Hiermee kan binnen of tussen modaliteiten de vraag worden beïnvloed. Ons inziens is inzicht in de effectiviteit van dit instrument noodzakelijk om te bezien of dit bij kan dragen aan het creëren van de juiste balans tussen economie en hinder door de luchtvaart. Er zou bijvoorbeeld een duidelijk merkbaar financieel terugkoppelingsmechanisme moeten zijn, waardoor bijvoorbeeld het aanschaffen van stillere motoren beloond wordt
 - Aandacht voor het prijsbeleid in het beïnvloeden van de vraag naar luchtvaart: Het inzetten van de tickettax voor de verduurzaming van de luchtvaart (waaraan ook transferpassagiers hun bijdrage leveren!). Het instellen van een groeiend percentage van bijmengen van synthetische kerosine waarbij de luchtvaart een evenredig aandeel levert aan het nakomen van de klimaatafspraken van Parijs in 2050.
 - Een luchtvaartbeleid dat naadloos aansluit op de Omgevingswet op alle facetten: inhoudelijk, qua instrumentarium en rollen en bevoegdheden tussen de diverse overheidslagen.
3. Voorts verzoeken wij u nadrukkelijk aandacht te besteden aan het volgende:
- Aandacht besteden aan de WHO-norm voor vliegtuiggeluid van 45 Lden. De LVN gaat maar zijdelings in op 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 u deze norm nu overnemen of niet?
 - De verschillen tussen meten en rekenen. Het hinderbeleid is nu voornamelijk gebaseerd op het berekenen van de geluidsniveaus. De praktijk leert dat dat onvoldoende is. De verschillen tussen meten en rekenen zijn soms groot en leiden tot discussie en wantrouwen. Meetgegevens moeten gebruikt worden om de rekenmodellen te toetsen en te verbeteren. Wij vragen u hiervoor met concrete voorstellen te komen in uw nota.
 - 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' volgens een bepaalde 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. Voor Schiphol betekent dit dat de dosis-effectrelatie opnieuw vastgesteld moet worden omdat deze dateert uit 2002, toen de Polderbaan nog niet eens geopend was. Die norm is dus geen goede weerspiegeling van de werkelijke hinderbeleving!
 - Grotere betrokkenheid van overheden en burgers bij de ontwikkeling en uitvoering van het luchtvaartbeleid in het algemeen en de hinderbeperking rond Schiphol in het bijzonder. Uitgangspunten die wij u vragen te hanteren voor burgerparticipatie zijn: open en toegankelijk voor een ieder met een vertegenwoordiging per regio. Voor ons als overheden vragen wij om

intensiever contact met u en uw ministerie zoals door de BRS-delegatie meermaals is bepleit. Vroeg contact over planvorming kan er ook toe bijdragen dat uitgebreide zienswijzen zoals de onze tot het verleden gaan behoren.

Wij willen met deze zienswijze een bijdrage leveren aan een goede luchtvaartnota die op een breed draagvlak mag rekenen in onze regio en de Nederlandse samenleving.

In afwachting van uw reactie.

Hoogachtend,
namens de samenwerkende wethouders van gemeenten Haarlem, Velsen, Heemskerk,
Beverwijk. Uitaeest. Castricum. Heiloo. Beraen en Alkmaar.



De minister van Infrastructuur en Waterstaat

POSTBUS 20901
2500 EX Den Haag

documentnummer
UIT-20-50024 / Z-20-70420

team
Ruimtelijk beleid

Beverwijk
7 juli 2020

uw kenmerk/uw brief van

behandeld door

verzonden
7 juli 2020

onderwerp

Pro-forma zienswijze ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050

Geachte Minister,

Met deze brief tekent ons college pro forma bezwaar aan tegen inhoudelijke aspecten van de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 zoals die door u is uitgebracht. Ons college onderschrijft de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176). Hiernaast vraagt ons college het voorzorgbeginsel op te nemen voor (ultra)fijnstof in de definitieve nota en tevens aan te geven dat wordt gestopt met het uitvoeren van nachtvluchten.

In aanvulling hierop dient ons college een zienswijze in na de sluitingsdatum van 10 juli. De extra tijd is nodig voor afstemming van de zienswijze met onze gemeenteraad. In onze definitieve zienswijze zullen wij ons standpunt met betrekking tot nachtvluchten en het voorzorgbeginsel voor (ultra)fijnstof nader onderbouwen. Vanwege het zomerreces is 24 september 2020 de eerste mogelijkheid voor afstemming met de gemeenteraad. Wij verzoeken u daarom om onze zienswijze uiterlijk 1 oktober 2020 bij u te mogen indienen.

Hoogachtend,

de gemeentesecretaris,

de burgemeester,



gemeente BERGEN

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 0
2500 EX DEN HAAG

Domein	: Ruimtelijke Ontwikkeling	Ons kenmerk	: 20uit02131
Team	: Beleid en Vastgoed	Zaaknummer	: BB20.00297
Contactpersoon	:	Uw brief van	:
Telefoonnummer	:	Uw kenmerk	:
Bijlage(n)	: -	Verzenddatum	: 2 juli 2020

Onderwerp : Pro-forma zienswijze Luchtvaartnota

Excellentie,

Met veel belangstelling heeft ons college kennis genomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050. Daarnaast is de gemeente Bergen door de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol geïnformeerd over de onlangs door hen opgestelde zienswijze op de ontwerp-luchtvaartnota. Ons college sluit zich aan bij deze zienswijze. In reactie hier op heeft ons college op 30 juni 2020 besloten om de volgende zienswijze in te dienen.

Het college besluit:

1. Een pro-forma zienswijze af te geven op de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050;
2. In te stemmen met de 'zienswijze BRS op de Luchtvaartnota' zoals aan u verstuurd door de Provincie Noord-Holland (Kenmerk 1439168/1439176)

Voor de nadere aanvulling van deze zienswijze verzoeken wij u om een redelijke termijn kenbaar te maken waarbij rekening wordt gehouden met het aankomende bestuurlijke zomerreces.

Tot slot

Hebt u nog vragen? Neemt u dan contact op met het team Beleid en Vastgoed via telefoonnummer het kenmerk 20uit02131 vermelden?

, beleidsmedewerker van
. Wilt u bij correspondentie

Met vriendelijke groet,



gemeente BERGEN

AANTEKENEN

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

Domein	: Ruimtelijke Ontwikkeling	Ons kenmerk	: 20uit02768
Team	: Beleid en Vastgoed	Zaaknummer	: BB20.00376
Contactpersoon	:	Uw brief van	:
Telefoonnummer	:	Uw kenmerk	:
Bijlage(n)	: -	Verzenddatum	: 10 september 2020

Onderwerp : aanvullende zienswijze ontwerp luchtvaartnota 2020-2050

Geachte minister,

Met deze brief brengt ons college zijn aanvullende zienswijze in tegen de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 zoals deze door u uitgebracht is.

Aanvulling op pro-forma zienswijze

Zoals reeds in onze pro-forma zienswijze verwoordt onderschrijft ons college de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176). Dit heeft tevens te gelden voor de zienswijze welke namens de Bestuurlijke Agenda Schiphol regio IJmond-Alkmaar aan u verstuurd is.

In het bijzonder wordt verwezen naar de zienswijze zoals deze op 8 juli aan u verstuurd is door Vereniging dorpsbelangen Egmond-Binnen. Ons college onderschrijft ook deze zienswijze waarin thema's onder de aandacht worden gebracht zoals deze lokaal worden ervaren in het kader van vlieghinder en de ontwikkeling van de luchtvaart. Ons college is van mening dat deze thema's voor onze gehele gemeente van toepassing zijn.

Wij willen met deze zienswijze een bijdrage leveren aan een goede luchtvaartnota die op een breed draagvlak mag rekenen in onze regio en de Nederlandse samenleving en zien uw reactie graag tegemoet.



gemeente BERGEN

Tot slot

Hebt u nog vragen? Neemt u dan contact op met het team Beleid en Vastgoed via telefoonnummer het kenmerk 20uit02768 vermelden?

, beleidsmedewerker van
. Wilt u bij correspondentie

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Bergen,

STICHTING DE RECHTE TAFEL [DRT]

AAN de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Postbus 20901
2500 EX Den Haag.

BETREFT: STANDPUNT DRT omtrent de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050.

Hoofddorp, 6 juli 2020.

Geachte Mevrouw _____,

Lang is uitgekeken naar het verschijnen van de luchtvaartnota 2020-2050.

In 'Ontwerp' verschijnt de nota midden in de tijd van de corona pandemie.

De leden van de Stichting DRT, vanuit de jaren '80 al betrokken bij de luchtvaart als voormalig gedeputeerde van Noord-Holland, oud-raadsleden van de gemeente Haarlemmermeer, oud-bestuurders van het waterschap en de Rabobank, hebben zich als leden van de Stichting De Rechte Tafel [DRT] sinds 2011 meermalen intensief met alle ins en outs van Schiphol, de luchtvaartorganisaties en het buitengebied bezig gehouden. het merendeel van de DRT leden woont al vanaf 1970 [en eerder] binnen een straal van 10 km in de Schipholzone.

Leden van de DRT mag U 'luchtvaart-minded-burgers' noemen!

Wij zijn evenwel nadrukkelijk een in maatschappelijke ontwikkeling geïnteresseerde groep burgers. Maandelijks bespreken wij actuele onderwerpen en benoemen wij de door ons van belang geachte argumenten. Via geschrift en sociale media brengen wij vervolgens het besprokene bij de betreffende instanties.

Vanuit deze intentie is ook uw luchtvaartnota door ons geanalyseerd.

Nog afgezien van de eerder genoemde coronaproblematiek, waardoor de uitvoering en realisering van in de nota genoemde ontwikkeling voor de luchtvaart in Nederland ernstig wordt beknot en in tijd wordt vertraagd, moet ons toch ook van het hart dat de nota 2020-2050 een groot theoretisch gehalte kent: voor beleidmakers om geen buil aan te vallen, maar voor de praktijk van de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen, de duizenden Schipholmedewerkers en de bevolking rondom de luchthaven van weinig praktisch nut.

Wij wijzen U in deze op het proefschrift van Menno Huijts, TU Delft oktober 2017, "Castles in the Air", waarin een beschrijving wordt gegeven van de impasse in beleid die voor de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in de jaren 1989-2009 geconstateerd kon worden.

Stichting De Rechte Tafel [DRT]

STICHTING DE RECHTE TAFEL [DRT]

== blz. 2 ==

Er is, kort samengevat, bij overheden geen sprake geweest van een vaststaande theorie om de ontwikkeling van Schiphol te rechtvaardigen. Er is steeds sprake geweest van ad hoc beleid: conflicterende gedachten als 'economische motor' en 'milieu onderwerpen' [geluid, stankoverlast, CO2-uitstoot, grondlawaai en andere] bepaalden jaren de inhoud van de discussie en de Tafel van Alders gesprekken tot compromissen ter uitvoering. noemt deze handelwijze 'Luchtkastelen'.

De discussie in de DRT heeft zich sinds 2018 gericht op o.a. de volgende onderwerpen:

- A. Brengt Schiphol de veiligheid van het vliegen [en dus van de Schiphol-zone] in gevaar als er dagelijks meermalen van baanstelsels [voor stijgen en landen] wordt gewijzigd?
- B. Is het luchtruim van Nederland overbelast en is het gevaar van crashes reëel?
- C. Is het vliegverkeer vanaf Lelystad vanaf 2019 in te passen rondom de in gebruik zijnde luchtwegen in het Nederlandse luchtruim?
- D. Is de dubbel doelstelling [economie en milieu] een houdbaar doel-uitgangspunt voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart?
- E. Welke rol moet de politiek spelen in het luchtvaart-dossier? Nationaal en/of internationaal?
- F. Moet de concurrentie van luchtvaartmaatschappijen per luchthaven / per land / per continent / mondiaal geregeld worden?
- G. Was en is het luchtvaartbeleid in Nederland succesvol en welke aspecten zijn daar vooral debet aan?
- H. Is 'hinder door de luchtvaart' 'objectief' of 'subjectief'? [objectief = gezondheids- en veiligheidsrisico's], subjectief = persoonskenmerken.]

Uit al die onderwerpen en de besproken argumenten, komt voor ons een lijst van 10 acties voort die wij u onderstaand noemen.

1. Herreken de geluidzones voor de toestellen A380, Dreamliner en Tripple 7 en gelijkwaardige ontwikkelingen.
2. Bereken de geluidzones voor de oudere toestellen als de 747,737 ed.
3. Bepaal landingsrechten en tarieven voor de diverse soorten vliegtuigen. Pas differentiatie toe in tarieven voor landen en vertrekken van de geluidarme en luidruchtiger toestellen.

Stichting De Rechte Tafel [DRT]

STICHTING DE RECHTE TAFEL [DRT]

== blz. 3 ==

4. Wees duidelijk over de uitstoot van CO₂, fijnstof en geuremissies van de diverse categorieën toestellen en bepaal duidelijker de gezondheidsrisico's rondom de luchthaven.
5. Wees duidelijk over de ziektesoorten die rondom de luchthaven meer en intensiever zouden voorkomen dan elders in het land.
6. Bepaal nadrukkelijk de soorten hinder die personen ervaren binnen een straal van 10 km vanuit het centrum van Schiphol.
7. Bepaal compensatiebetalingen [OZB kortingen] aan inwoners binnen de straal van 10 km vanuit het centrum van Schiphol.
8. Regel nadrukkelijk de restitutie van gelden die voor het in stand houden van de luchtvaart in Nederland aan de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen vanuit de algemene middelen zijn voldaan.
9. Publiceer wetenschappelijk verantwoorde data omtrent geluid, emissie, fijnstof, CO₂, aanwezige ziekteproblemen, sterftecijfers te relateren aan luchtvaart en beschrijf te accepteren risico's of verbied ontwikkelingen die aantoonbaar schade berokkenen aan mens en milieu.
10. De luchtvaart is voor Nederland van eminent belang: het is te beschouwen als de zuurstof van de bevolking! Het stimuleert dag in dag uit onze levensbehoeften: handel en wandel! Product verzorging vanuit de gehele wereld en verplaatsingsbehoefte van miljoenen mensen naar alle delen van de wereld. Voor de Haarlemmermeer en omgeving is de luchtvaart voor duizenden mensen het dagelijks brood: de regio is voor een zeer belangrijk deel van de luchtvaart afhankelijk. De zorg voor de luchtvaart is van wezenlijk belang.

De DRT heeft in november 2018 gevolg gegeven aan het verzoek van de commissie Toekomstontwikkeling Schiphol de gestelde consultatievragen te beantwoorden. Een afschrift van die ingezonden brief doen wij U hierbij als bijlage toekomen. Het beschrevene in die brief van 12 november 2018 kunt u als ingesloten in dit schrijven beschouwen.

De leden van de DRT denken u met dit schrijven van dienst te zijn.

Namens de Stichting De Rechte Tafel [DRT],

STICHTING DE RECHTE TAFEL [DRT]

AAN de OMGEVINGSRAAD SCHIPHOL.

Via de website van de raad.

BETREFT: beantwoording Consultatievragen Toekomstontwikkeling Schiphol.

Hoofddorp, 12 november 2018.

Geachte leden van de Omgevingsraad Schiphol,

Het is U mogelijk bekend dat de Stichting De Rechte Tafel [DRT] ter wille van het welzijn van de inwoners van de gemeente en de regio, zich buigt over op handen zijnde ontwikkelingen in het gebied.

Het doel van de Rechte Tafel is door middel van suggesties op basis van interne gedachtenuitwisseling zo mogelijk initiatieven te ontwikkelen voor de bestaanskwaliteit van de regio Schiphol en zo nodig te reageren op beleidsvoorstellen van overheden, instanties en het bedrijfsleven om zodoende bij te dragen aan een zo gunstig mogelijk leefklimaat in de regio Schiphol.

Het begrip 'bestaanskwaliteit' is het centrale adagium in de doelstelling van de stichting DRT. Als containerbegrip bevat het tenminste de aspecten economie, ruimte, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, rechtszekerheid en persoonsontwikkelingsmogelijkheden voor iedereen die zich in de regio bevindt.

Uw vraagstellingen in het Consultatiedocument passen direct in de genoemde doelstelling van de DRT.

Wij bieden U daarom in bestand onze argumenten aan zoals die zijn besproken vanaf de bijeenkomst van de leden van de DRT d.d. 18 oktober 2018.

Namens de Stichting De Rechte Tafel [DRT],

INTERNETCONSULTATIE voor de Omgevingsraad Schiphol ten dienste van het advies aan het Kabinet over de ontwikkeling van Schiphol in de periode 2020 tot 2030.

== Antwoorden Stichting De Rechte Tafel [DRT] op de Consultatievragen.

1. Het is niet zinvol voor de toekomst een totaal plafond vliegtuigbewegingen naar en vanaf Schiphol te bepalen. Huidige vliegtuigtypes als de Airbus A380, de Boeing Tripple 7 en de Boeing Dreamliner, mogen onbeperkt landen en vertrekken. De vliegtuigindustrie moet gestimuleerd worden tot verdergaande innovatie die beperkingen tot vliegen kunnen verminderen: dit betreft zowel het geluidbelasten direct bij vertrek, alsook de emissiebeperking van CO2 en Fijnstof. Zogenaamde Hoofdstuk 3 toestellen als de Boeing 747 en de kleinere, nog lawaaierige jets, kunnen op beperkende condities worden bepaald voor de periode 22.00 uur tot 07.00 uur van de volgende dag. Deze hoofdstuk 3 toestellen kunnen ook gebonden worden aan een slotplafond, zodat de luchtvaartmaatschappijen sneller overgaan tot modernisering van hun vloot. Uitbreiding van slots voor deze hindertoestellen moet absoluut achterwege blijven.
2. Het is de vraag of alleen luchthaven Schiphol de aangewezen plaats moet zijn om intercontinentale vluchten af te handelen: luchthaven Eindhoven en Rotterdam zouden mogelijk ook via aanpassingen van het banenstelsel tot deze positie kunnen worden gebracht, mogelijk dan voor specifiek aangewezen en bepaalde bestemmingen. Datzelfde zou het geval kunnen zijn voor de vakantievluchten: elk van de luchthavens kan een vast bepaald aantal vakantiebestemmingen krijgen toegewezen. De indeling kan per luchthaven naar de vakantiebestemming worden genoemd, alsook mogelijk per land. Tevens is het te overwegen delen van het vrachtverkeer naar Rotterdam over te plaatsen.
3. Hogesnelheidstreinen tussen Schiphol en regionale luchthavens kunnen een goede oplossing worden voor het vervoer naar het vliegveld van vertrek. Wij geven toe het totaal van de problematiek onvoldoende te kunnen overzien, maar is het inderdaad noodzakelijk dat er zoveel luchtvaartmaatschappijen alle dezelfde routes moeten vliegen c.q. alle naar dezelfde luchthaven moeten/willen komen? Als dit gebeurt op basis van economisch belang, dan moet regelgeving nog sneller leiden tot samenwerking in het netwerk. Fiscale voordelen mogen in het vervoersysteem niet voorkomen: gelijke beoordeling van het totale systeem.
4. Nederland is meer en meer een handelsnatie. Innovatie op allerlei terrein vindt vanuit kenniscentra in Nederland plaats. De uitvoering van innovatieve processen kan ook elders gerealiseerd worden. Nederland moet zich meer hoogwaardig selectief ontwikkelen, waardoor Schiphol de kennis van hier met de toepassingen in de wereld kan blijven accommoderen. Selectief beleid ten aanzien van het toelaten van bedrijven in de Schipholregio dient te worden gehandhaafd: hoogwaardige bedrijfsterreinen bevorderen door veel groen en Leisure het welbevinden in de werksfeer.
5. Als hinder objectief te bepalen is, zou een indeling in geografische gebieden gerechtvaardigd zijn. Hinder is evenwel meestentijds subjectief en een dergelijk gevoelens laat zich niet tot regio 's beperken. Subjectieve hinder is slechts door

'UITKOPEN' op te lossen. Geef gehinderden de gelegenheid naar elders te verhuizen door hun woning op te kopen en die woning slechts aan te bieden aan personen die objectieve noch subjectieve hinder zeggen [en schriftelijk verklaren] te ervaren doch gaarne in de omgeving van Schiphol willen wonen.

Ook het verlagen van de OZB tarieven voor de inwoners kan een positieve stimulans voor het samenleven met de luchthaven zijn.

Voorts moet geluid vooral worden beperkt door innovatieve acties voor de ontwikkeling van vliegtuigmotoren. De huidige norm van 20 kosteneenheden voor de vrijwaringszones waarin niet gebouwd mag worden, moet worden gerespecteerd totdat de norm is gehalveerd.

Voor de gezondheidsbepaling zou dezelfde strategie kunnen worden gevolgd als voor de hinder is beschreven. Emissies als CO₂ en Fijnstof [uiteeraard ook via technische ontwikkeling te beperken] blijken tot subjectieve gezondheidsstoornissen te leiden, niet tot een gezondheidsachteruitgang die allen treft! Specifieke soorten ziekten komen rondom de luchthaven niet meer voor dan elders in het land.

6. Berekenen en meten van geluid in de omgeving van de luchthaven hebben tot heden niet tot algemeen geaccepteerde normen geleid. De weergave van geluidzones op de kaart van Noord-Holland kan onmogelijk de objectieve geluidwaarden aanduiden. Niet de wet, maar de wetenschap moet de juiste norm van objectieve geluidsterkte bepalen en dit op de meest zuivere wijze weergeven. Vervolgens valt te beoordelen welke preferente banen per gegeven omstandigheden dienen te worden gebruikt. Via een website moet dagelijks vanaf 07.00 uur die gegevens voor die dag worden gepubliceerd.

7. Vanaf 22.00 uur tot 07.00 uur zouden alleen de minst geluid veroorzakende vliegtuigen moeten mogen landen en vertrekken. Het landen kan via de CDA-procedure worden uitgevoerd en het vertrekken mag slechts op de minste overlast veroorzakende banen worden gedaan.

8. Ideaal zou zijn als de vliegtuigen tot 1500 à 2000 voet door vrije corridors zouden kunnen vliegen: vanaf de Kaagbaan kan dan gevlogen worden, richting het noorden, het oosten en het westen, zuid van de Nieuwe Bennebroekerweg, dus voorbij de bebouwing van Hoofddorp en nog aanzienlijk verwijderd van Nieuw-Vennep. men vliegt dan wel eerst richting de Noordzee alvorens boven zee de vlieghoogte nader wordt gerealiseerd en de juiste koers wordt bepaald richting de bestemming. Vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan dient een identiek traject te worden gekozen.

Vanaf de Kaagbaan naar het zuiden idem dito.

De Aalsmeerbaan zou hoofdzakelijk voor het landen moeten worden gebruikt op CDA-basis.

Het wonen in de buurt van Schiphol wordt door een groot contingent van de bevolking als plezierig ervaren: meer mensen hebben [totaal!] geen last van hinder dan het bestaande aantal klagers.

Het gaan wonen in de REGIO SCHIPHOL is voor velen een wens: er moet worden gebouwd.

Er is onvoldoende in kaart gebracht welke hinderverschillen of overeenkomsten er zijn tussen het vliegen, het wegverkeer en het spoor. Het wordt tijd dat het totale kostenplaatje per verkeersstroom in kaart wordt gebracht. Na het meten komt het weten, en we zouden als maatschappij wel eens voor verrassende ontdekkingen

kunnen komen te staan. [kosten files enz.]

Overigens kan er in de Purmer en het Markermeer nog in veelvoud worden gebouwd. Door de aanleg van uitstekend openbaar vervoer [minimaal lightrail] tussen die gebieden en Schiphol kan een belangrijk deel van de Schipholwerkers in die gebieden gaan wonen, evenals de uitgekochten!

9. Als het vliegverkeer rond Schiphol [en mondiaal] niet meer dan 3 % bijdraagt aan het CO2 niveau in de atmosfeer, moet het geen issue zijn in de Omgevingsraad Schiphol. Wel moet de industrie van vliegtuigbouw de emissie naar 0.5 % trachten te brengen. mogelijk kan ook niet fossiele brandstof [in welke vorm dan ook] aan de reductie bijdragen. Gebleken is onlangs dat agrarische gewassen het CO2 niveau in een omgeving kunnen verlagen, evenals vele bomen,

10. Over de ontwikkeling van Schiphol blijft het van belang de stand van zaken rondom concurrerende luchthavens te bestuderen [Dubai – Istanboel – Londen – Atlanta en meerdere]

Luchtvaart is voor de toekomst nog meer dan in het verleden een mondiaal proces.

Regelgeving van de Verenigde Naties moet leidend gaan worden en de luchtvaartindustrie, luchtvaartlanden en luchtvaartmaatschappijen moeten zich daaraan conformeren op straffe van hoge boetes.

Belangrijkste zaak is en blijft, voor de luchtvaart en de bevolking [waar die zich ook bevindt] **DE VEILIGHEID.**

Schiphol beslaat momenteel bijna 3000 ha grondgebied in de Haarlemmermeer: het is de plicht van de gemeente er voor te zorgen dat het wegensysteem in de gemeente voor de totale bevolking **NIET** wordt aangetast.



ZIENSWIJZE OP ONTWERP LUCHTBVAARTNOTA 2020-2050

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

Datum: Heiloo, 8 juli 2020

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

Geachte minister

Op 15 mei 2020 is de Luchtvaartnota 2020-2050 gepubliceerd. Bij deze dienen wij, Gemeentebelangen Heiloo, onze zienswijze in op deze Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050.

Gemeentebelangen Heiloo is belanghebbende

Aangezien Heiloo onder de start- en landingsroutes van Schiphol ligt en derhalve onze fysieke leefomgeving en daarmee ook ons welzijn direct geraakt worden door de grenzeloze ambities van de luchtvaartsector, Schiphol en de Metropool Regio Amsterdam, achten wij onze partij en onze kiezers direct belanghebbende bij de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050.

Ook op grond van onze doelstelling en uitgangspunten achten wij Gemeentebelangen Heiloo als partij direct belanghebbende bij de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050.

Gemeentebelangen Heiloo staat namelijk voor :

- Welzijn boven welvaart
- Een gezonde, veilige leefomgeving boven economische waarden
- Rekening houden met toekomstige generaties
- Respect voor onze natuurlijke omgeving
- Behoud van natuur en milieu als de groene longen van onze samenleving
- Behoud van biodiversiteit
- De individuele vrijheid wordt begrensd door de individuele vrijheid van een ander
- Een overheid die hier op een integere, zorgvuldige en verantwoordelijke wijze op toe ziet.

Zienswijze

Gemeentebelangen Heiloo is het niet eens met de Luchtvaartnota 2020-2050, omdat:

1. Deze nota uitgaat van doorgroei van het aantal vluchten naar 580.000 in 2030 en zelfs 800.000 in 2050, zonder de voorwaarden waaronder deze groei mogelijk zou zijn concreet uit te werken.
2. Deze nota volledig voorbij gaat aan de (jarenlange) effecten van de coronacrisis op luchtvaart en de mondiale en nationale economie .
3. Nut en noodzaak van de groei van de luchtvaart niet is aangetoond in de nota
4. Wel is aangetoond in tal van onderzoeken dat de luchtvaart geen "banenmotor" is, maar veeleer een conjunctuurvolger dan aanjager.
5. Wel mede door de coronacrisis is aangetoond dat een grotere luchtvaartsector een enorm risico is voor de nationale economie; al was het maar vanwege de tienduizenden ontslagen die nu dreigen.
6. Wel door tal van onderzoeken is aangetoond dat in de "welvaart" die de luchtvaartsector zou brengen nooit de negatieve effecten van milieuschade, hinder en lagere accijns op kerosinekosten verdisconteerd.
7. Deze nota ten onrechte uit gaat van technische vernieuwingen (stillere en minder vervuilende vliegtuigen, synthetische brandstof, etc) en de positieve effecten hiervan incalculeert, terwijl deze vernieuwingen zich nog niet bewezen hebben cq. gerealiseerd kunnen worden.
8. Deze nota welzijn ondergeschikt maakt aan welvaart;
 - a. concrete maatregelen en duidelijke normen ten aanzien van geluidsoverlast en luchtverontreiniging (ultrafijnstof, fijnstof, stikstof, etc) alsmede de daaruit voortvloeiende gezondheidsschade ontbreken in de nota.
 - b. deze nota uitgaat van nachtvluchten, terwijl andere Europese luchthavens wegens overlast voor omwonenden wel een nachtsluiting hanteren
9. De overheid in plaats van integer, zorgvuldig en verantwoord op te treden de luchtvaartsector in hoge mate bevoordeelt ten opzichte van andere sectoren en de samenleving door:
 - a. geen handhaving stikstofvergunning die slechts 400.000 vluchten toe staat
 - b. de stikstofuitstoot boven de 3000 meter niet mee te wegen in totale uitstoot
 - c. toe te staan dat de CO2 uitstoot in 2050 nog steeds 20% hoger mag zijn dan in 1990
 - d. vrijstelling van accijns op kerosine

Verzoek

Gemeentebelangen Heiloo verzoekt u om het volgende:

1. Respecteer het welzijn van omwonenden en beperk de vliegtuigoverlast door:
 - a. verbied nachtvluchten tussen 23:00 en 07:00 uur.
 - b. stel stillere landingsprocedures verplicht; voer glijvluchten in, ook overdag.
 - c. vlieg hoger aan tijdens het landen.
 - d. gebruik de secundaire banen alleen als reservebanen en niet voor het opvangen van
 - e. de groei.
 - f. creëer rustperiodes bij de primaire banen, langer dan 2 uur.
 - g. start altijd vanaf het begin van de baan. Daardoor kunnen vliegtuigen eerder omhoog.
 - h. maak de trein werkelijk tot een aantrekkelijk alternatief.
2. Benut de kans en de noodzaak om de luchtvaart te herstructureren en af te stappen van de focus op groei van het aantal vluchten
3. Zet serieus in op duurzaamheid en leefbaarheid door concrete normen en maatregelen ten aanzien van de geluidshinder en luchtverontreiniging te formuleren voor de luchtvaartsector
4. Onderzoek verdere krimpscenario's waarbij u uit gaat van aantoonbaar nut en noodzaak van het aantal vluchten
5. Toon u een integer, zorgvuldig en verantwoord bestuurder door de luchtvaartsector op gelijke wijze als andere sectoren en Nederlanders te behandelen.

Gemeentebelangen Heiloo sluit aan bij de gezamenlijke Zienswijze van Natuur & Milieu, Natuur en Milieufederatie Noord Holland, Greenpeace, Milieudefensie en deelt hun slotverzoek (zie bijlage):

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

In afwachting van uw reactie

Met vriendelijke groet.



Zienswijze Ontwerp - Luchtvaartnota 2020-2050

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

Utrecht, juli 2020

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

Geachte

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

Belanghebbenden

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

Zorgen

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

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

Geen ruimte voor groei

Deze nota heeft groei van de luchtvaart wederom centraal gesteld en de voorwaarden voor de groei als 'nog te onderzoeken' en 'nader te bepalen' bestempeld. De koers van het luchtvaartbeleid is daarmee niet gewijzigd. Er wordt ingezet op het voortzetten van zich al decennia voortslepende inspraaktrajecten parallel aan groeibeleid. Deze nota maakt zelfs groei tot 800.000 vluchten in 2050 mogelijk. Wij zetten grote vraagtekens bij de argumenten van de noodzaak en het economisch belang van de continue groei van het aantal vluchten. Recent onderzoek van ABN AMRO toont aan dat 8 op de 10 Nederlanders verwacht minder te gaan vliegen in de toekomst. Grote bedrijven bezinnen zich op hun vlieggedrag juist door de ervaringen met tijd- en plaatsonafhankelijk werken als gevolg van COVID-19. Het vestigingsklimaat is, zoals ook in de nota wordt beschreven, van veel meer factoren afhankelijk dan vliegen en kan door een veel kleiner maar kwalitatief beter netwerk prima in stand worden gehouden. Het RLI heeft in 2016 in hun adviesrapport 'Mainports voorbij' al geadviseerd dat

het vestigingsklimaat steeds meer bepaald zal worden door andere factoren en sectoren dan luchtvaart.

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

Klimaat

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

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

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

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

Wat willen wij?

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

Geluidsoverlast en gezondheid

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

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

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

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

Wat willen wij?

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

- Om geluidshinder echt te laten afnemen is het noodzakelijk een krimpscenario voor Schiphol en de luchtvaart in Nederland uit te werken.
- Hanteer totdat er een uitgebreidere hindernorm is ontwikkeld de WHO richtlijn van 45 dB Lden i.p.v. de huidige gehanteerde 48 dB Lden.
- Het is nodig de berekende norm voor geluidshinder te vervangen door een norm die gebaseerd is op heldere grenswaarden voor gemeten geluid en werkelijke hinderbeleving. Hierbij moet rekening worden gehouden met piekbelasting, maximale frequentie per uur per baan en per etmaal per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Ook moet er gekeken worden of er voldaan wordt aan de norm op postcode niveau.
- Verbied alle nachtvluchten vluchten tussen 23 en 7 uur. Dit gebeurt al op een aantal andere grote Europese luchthavens.
- Stel strengere normen voor geluidhinder tussen 21-23 en 7-8 uur, zodat slaap – juist van jonge kinderen - in deze periode zo veel mogelijk onverstoord 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 willen wij?

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

Stikstof en de natuur

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

Wat willen wij?

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

Tot slot

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

Hoogachtend,

X aantal Nederlanders

Natuur & Milieu, Natuur en Milieufederatie Noord Holland, Greenpeace, Milieudefensie

**NATUUR
& MILIEU**

 natuur en milieu noord-holland

GREENPEACE

 milieudefensie voor veranderaars

DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid
Departement Omgeving
Koning Albert II-laan 20 bus 12
1000 Brussel

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

www.omgevingvlaanderen.be

uw bericht van 29 mei 2020 vragen naar/e-mail	uw kenmerk	ons kenmerk telefoonnummer	bijlagen / datum datum
---	------------	-----------------------------------	---------------------------------

Betreft: grensoverschrijdende consultatie ikv het ontwerp van Luchtvaartnota 2020-2050 met plan-MER

Geachte heer,
Geachte mevrouw,

Namens het departement Omgeving van het Vlaamse Gewest wil ik u vriendelijk bedanken voor de mogelijkheid om te reageren op het ontwerp van Luchtvaartnota 2020-2050 met plan-MER.

De nieuwe Luchtvaartnota zal de start zijn van een nieuwe koers naar een duurzame luchtvaartsector in Nederland. De Luchtvaartnota bevat geen concrete besluiten die nu al zullen leiden tot uitvoering van maatregelen en bijbehorende effecten. Op basis van deze Luchtvaartnota worden later ondermeer concrete Luchthavenbesluiten vastgesteld, waarin de effecten zoals gezondheidseffecten concreter in beeld gebracht worden. De verdere ontwikkeling van de luchthavens zal via deze Luchthavenbesluiten worden vastgelegd.

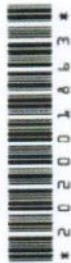
We hebben geen opmerkingen op het ontwerp van Luchtvaartnota.

We wensen u te verzoeken om in de toekomst bij het vaststellen van de concrete Luchthavenbesluiten van de individuele luchthavens gelegen in de nabijheid van de grens met Vlaanderen, in het bijzonder de luchthavens van Maastricht en Eindhoven, geïnformeerd te worden over de vaststellingsprocedures en de mogelijkheden tot inspraak vanuit het Vlaamse Gewest. Indien deze Luchthavenbesluiten aan een milieueffectrapportage worden onderworpen,

wensen we ook betrokken te worden tijdens de consultatie-fase(n) in kader van deze MER-procedures.

Met de meeste hoogachting,

Secretaris-generaal



Afdeling LDP

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Attn. Civil Aviation Policy Memorandum 2020-2050 (luchtvaartnota)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
NEDERLAND

Vestigingsplaats:
Maastrichtersteenweg 2 b, 3770 Riemst

onze verwijzing
202001863

uw verwijzing

datum
2020-07-08

contactpersoon

contactgegevens

bijlage(n)

Ardelingsnoot

ontwerp luchtvaartnota 2020-2050

Mevrouw
Mijnheer

Via het Espoo aanspreekpunt voor Vlaanderen werden we in kennis gesteld van de consultatie van de ontwerp-Luchtvaartnota van Nederland voor de periode 2020-2050.

Omwille van de ligging van de regionale luchthaven Maastricht Aachen Airport dichtbij de Belgische grens en de landings-/aanvliegroutes over het grondgebied van onze gemeente zijn wij vragende partij om te participeren in de besprekingen van de uitbouw van een economisch verantwoord maar duurzaam luchtvaartbeleid van de ons omringende luchthavens.

In een reactie op de ontwerp luchtvaartnota 2020 -2050 vragen we om betrokken te worden bij de ontwikkeling van de toekomstige beleidsvisie van deze luchthaven en geven hierbij enkele bedenkingen:

- Het is positief dat de Rijksoverheid belanghebbenden zoals bewoners, sector en overheden en maatschappelijke organisaties wil betrekken in de ontwikkeling van o.a. regionale luchthavens. Gezien de ligging van de luchthaven van Maastricht Aachen Airport tov de Belgische grens houdt dat ons inziens ook in dat de belanghebbenden in België hierin betrokken worden. Een ruime betrokkenheid van lokale overheden in de grensstreek Nederland-België kan in de nota verder uitgewerkt worden.
- Een flexibele uitbouw is zeker belangrijk voor de ontwikkeling van regionale luchthavens maar dit moet inderdaad passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. En vooral moet er voor die ontwikkeling draagvlak zijn in de ruime omgeving, dus ook in België. Want zoals aangehaald in nota liggen de belangrijkste lusten en lasten van de regionale luchthavens immers in de omliggende regio.
- De Rijksoverheid verwacht van de regionale luchthavens dat zij met de belanghebbende partijen in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen vooraleer de Rijksoverheid tot nieuwe luchthavenbesluiten komt.

De verdere ontwikkeling van o.a. Maastricht Aachen Airport heeft grote invloed op de regio Belgisch Limburg.

Gezien in Nederland de provincies het bevoegd gezag zijn voor de regionale luchthavens verwachten we van de provincie Nederlands Limburg dat zij de belanghebbenden van de Belgische provincie Limburg informeert over en betreft bij de bespreking van de toekomstige ontwikkelingen.

Vooraf geluid en gezondheidseffecten zijn belangrijke items. We ondersteunen dan ook het streven van de luchtvaartsector in Nederland naar een vermindering van uitstoot van schadelijke stoffen en ultrafijnstof en het verminderen van de geluidshinder door vliegtuigmotoren. Dit brengt bijbehorende verplichtingen en beperkingen met zich mee die een belangrijke impact zullen hebben op de verder ontwikkeling van de luchthavens. De afname van deze gezondheidseffecten is dan inderdaad ook een voorwaarde voor de mogelijke toekomstige groei van de burgerluchtvaart.

Het installeren van voldoende meetpunten geeft essentiële informatie waarop de beleidsaanpak voor het verminderen van de geluidshinder in de ruime omgeving kan gebaseerd worden.

Wij zijn steeds bereid tot overleg over het meten van geluid en het installeren van meetpunten aan deze kant van de grens.

Zoals in het verleden ook reeds in bezwaren aangegeven, blijft de volledige rusttijd tijdens de nacht (van 23.00 – 07.00 uur) voor ons een essentiële voorwaarde bij de verdere ontwikkeling van, in het bijzonder, de luchthaven Maastricht Aachen Airport. De ligging in een drukke bewoonde omgeving noodzaakt het beleid hiertoe.

- Graag worden we ook op de hoogte gehouden van rapporten in verband met gezondheidsadviezen rond geluid en uitstoot van schadelijke stoffen.
- De gemeente Riemst is gelegen tussen de 2 regionale luchthavens Maastricht Aachen Airport en Liège Airport. Hiervan ondervinden we inderdaad de lusten maar ook de lasten. Omwille van het toenemende vliegverkeer in het kader van de belangrijker wordende internationale bereikbaarheid wordt het luchtruim steeds intensiever gebruikt. Afspraken tussen verschillende (regionale) luchthavens, over de grenzen heen, over het gebruik van het luchtruim is dan ook een absolute vereiste. Geluids- en gezondheidseffecten dienen cumulatief gemeten en aangepakt te worden te worden om de hinder maximaal te kunnen verminderen.

Wij rekenen op een constructieve samenwerking in de verdere ontwikkeling van de luchthaven Maastricht Aachen Airport.

Hoogachtend
namens het college van burgemeester en schepenen



Bezirksregierung Münster • 48128 Münster

– ausschließlich per Email –
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
The Netherlands

Public Notification of the SEA for the Civil Aviation Policy Memorandum Netherlands

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Beteiligung der Bezirksregierung Münster zum Entwurf des niederländischen Leitprogramms zur Luftfahrt und der zugehörigen strategischen Umweltprüfung.

Grundsätzlich werden von der Bezirksregierung Münster keine Bedenken gegenüber dem Leitprogramm zur Luftfahrt vorgetragen. Die vorliegenden Planungen auf der nationalen Ebene sind zu abstrakt, um Umweltauswirkungen für den Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung Münster erkennen zu können. Insbesondere sind dies mögliche Auswirkungen in den Bereichen Luftreinhalteplanung, Störfallanlagen, Naturschutz (u. a. Stoffeinträge in Natura 2000-Gebiete) und auf Belange der Regionalplanung.

Die Bezirksregierung Münster bittet um Beteiligung im weiteren Verfahren bzw. bei nachfolgenden konkreteren Planungen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

08. Juli 2020

Seite 1 von 1

Aktenzeichen:
51.5.10-001/2020.0002

Auskunft erteilt:

Durchwahl:

Telefax:
+49 (0)251 411-2525

Raum: R312

E-Mail:

**Bitte verwenden Sie
ausschließlich die geänderte
Post- und Lieferanschrift:**

Bezirksregierung Münster
48128 Münster

Dienstgebäude:

48147 Münster
Telefon: +49 (0)251 411-0
Telefax: +49 (0)251 411-82525
Poststelle@brms.nrw.de
www.brms.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Vom Hbf Buslinie 17
Bis Haltestelle „Stadtspark
Wienburg“

Mit der DB Richtung
Gronau oder Rheine
bis Haltepunkt „Zentrum Nord“

Grünes Umweltschutztelefon:
+49 (0)251 411 – 3300

Konto der Landeshauptkasse:
Landesbank Hessen-
Thüringen (Helaba)





Afdeling LDP

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Attn. Civil Aviation Policy Memorandum 2020-2050 (luchtvaartnota)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
NEDERLAND

Vestigingsplaats:
Maastrichtersteenweg 2 b, 3770 Riemst

onze verwijzing
202001863

uw verwijzing

datum
2020-07-08

contactpersoon

contactgegevens

bijlage(n)

Ardelingsnoora

ontwerp luchtvaartnota 2020-2050

Mevrouw
Mijnheer

Via het Espoo aanspreekpunt voor Vlaanderen werden we in kennis gesteld van de consultatie van de ontwerp-Luchtvaartnota van Nederland voor de periode 2020-2050.

Omwille van de ligging van de regionale luchthaven Maastricht Aachen Airport dichtbij de Belgische grens en de landings-/aanvliegroutes over het grondgebied van onze gemeente zijn wij vragende partij om te participeren in de besprekingen van de uitbouw van een economisch verantwoord maar duurzaam luchtvaartbeleid van de ons omringende luchthavens.

In een reactie op de ontwerp luchtvaartnota 2020 -2050 vragen we om betrokken te worden bij de ontwikkeling van de toekomstige beleidsvisie van deze luchthaven en geven hierbij enkele bedenkingen:

- Het is positief dat de Rijksoverheid belanghebbenden zoals bewoners, sector en overheden en maatschappelijke organisaties wil betrekken in de ontwikkeling van o.a. regionale luchthavens. Gezien de ligging van de luchthaven van Maastricht Aachen Airport tov de Belgische grens houdt dat ons inziens ook in dat de belanghebbenden in België hierin betrokken worden. Een ruime betrokkenheid van lokale overheden in de grensstreek Nederland-België kan in de nota verder uitgewerkt worden.
- Een flexibele uitbouw is zeker belangrijk voor de ontwikkeling van regionale luchthavens maar dit moet inderdaad passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. En vooral moet er voor die ontwikkeling draagvlak zijn in de ruime omgeving, dus ook in België. Want zoals aangehaald in nota liggen de belangrijkste lusten en lasten van de regionale luchthavens immers in de omliggende regio.
- De Rijksoverheid verwacht van de regionale luchthavens dat zij met de belanghebbende partijen in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen vooraleer de Rijksoverheid tot nieuwe luchthavenbesluiten komt.



DILSEN-STOKKEM

Uittreksel uit het register van de beraadslagingen van
het schepencollege.

Zitting van 26 juni 2020

AANWEZIG: \

AFWEZIG:

publieke consultatie op ontwerp-Luchtvaartnota van Nederland met plan-MER en PB

HET SCHEPENCOLLEGE

Gelet op het decreet over het lokaal bestuur en inzonderheid artikel 56;

Gelet op het Bestuursdecreet van 7 december 2018 en inzonderheid de bepalingen betreffende actieve en passieve openbaarheid;

Gelet op e-mail van het Departement Omgeving van 17 juni 2020 waarbij de grensgemeenten in kennis worden gesteld van de ontwerp-luchtvaartnota van Nederland voor de periode 2020-2050 waarbij ook een Plan-Mer werd opgesteld met Passende beoordeling;

Overwegende dat

- vermelde stukken ter inzage liggen tijdens de consultatie periode die loopt tot 9 juli;
- er momenteel geen nadelige effecten zijn afkomstig van de luchtvaart in Nederland;
- ook in de toekomst geen nadelige effecten te verwachten zijn mits de huidige aanvliegroutes blijven zoals ze zijn
- dat in het Plan-mer en Passende beoordeling effecten worden onderzocht op Nederland grondgebied en dat dit onderzoek stopt aan de landsgrenzen, hetgeen een tekortkoming is in het onderzoek

Na beraadslaging;

Gelet op het resultaat van de stemming;

BESLUIT:

Er dient een reactie geformuleerd te worden op de voorliggende plannen:

1. de huidige aanvliegroutes voor de luchthaven Maastricht dienen te blijven zoals ze nu zijn
2. er is geen onderzoek gebeurd naar effecten op Belgisch grondgebied (zie met name het kaartmateriaal in de studies), hetgeen een tekortkoming is om te kunnen oordelen wat de effecten zijn.

NAMENS HET COLLEGE:

Op bevel,
Algemeen directeur

Burgemeester

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT:

Afdelingshoofd Stedelijke
Ontwikkeling
vr. de Algemeen directeur (besl.)

Voorzitter

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
Directie Participatie
attn. Civil Aviation Policy Memorandum
2020-2050 (Luchtvaartnota)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Nederland

uw kenmerk

Contactpersoon
milieudienst

datum
7 augustus 2020

ons kenmerk
34904

telefoonnummer
0

e-mail
milieu@LANAKEN.BE

Advies inzake ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050

Geachte,

Het gemeentebestuur van Lanaken heeft kennis genomen van de ontwerp luchtvaartnota 2020-2050. In kader van de adviesverlening over van de ontwerp-luchtvaartnota willen wij enkele opmerkingen maken. Het gemeentebestuur ondersteunt het streven van de Nederlandse luchtvaartsector om de luchtvaart te verduurzamen en de impact op de leefomgeving te verminderen.

In de nota gaat men echter uit van een capaciteitsverhoging en –verdeling. De ontwerpnota geeft aan dat het volop voor duurzaamheid en klimaatdoelstellingen wenst te gaan. In punt 7.4.4. van de plan-MER lezen we echter dat de CO² reductie tegen 2050 slechts 21 % zal zijn voor het ganse grondgebied. Ons bestuur kan dit bezwaarlijk ambitieus noemen en is van oordeel dat dit indruist tegen de klimaatdoelstellingen van de conventie van Parijs (2015), om de opwarming van de aarde onder 1,5°C te houden.

Los van de vraag of een capaciteitsverhoging wel verenigbaar is met duurzaamheidsdoelstellingen, maakt ons bestuur groot voorbehoud bij het streven om drie regionale luchthavens, waaronder Maastricht-Aachen, verder te laten ontwikkelen in lijn met de regio's waar ze zich bevinden. Blijkbaar zou voor deze regionale luchthavens een apart besluit worden genomen. Maastricht Aachen Airport, één van de regionale luchthavens, ligt in vogelvlucht, niet ver van de Belgische grens en van de gemeente Lanaken. Op blz. 46 in het plan-MER rapport wordt terecht aangegeven dat dit de enige regionale luchthaven is die bij een verdere ontwikkeling grensoverschrijdende hinder zal veroorzaken. De luchthaven maakt tevens gebruik van het luchtruim boven het Lanakens grondgebied.

Het gemeentebestuur van Lanaken wenst daarom volgende bezorgdheden te uiten.

- In de plan-MER wordt rekening gehouden met scenario's waarbij het aantal luchtvaartbewegingen in Airport Maastricht-Aachen stijgt van 6.100 (actueel) naar



30.000 in 2030-2050, wat een stijging is met liefst factor 5. Dit zal zondermeer een verhoging van de geluidshinder met zich brengen, niettegenstaande milderende maatregelen zoals het inzetten op geluidsarmere vliegtuigen. Dit wordt ook bevestigd in het plan-MER, dat op blz. 46 vermeldt dat de geluidscontouren in 2030 en 2050 (bij ongewijzigd beleid) in België zullen liggen. In de voorkeursstrategieën liggen die geluidscontouren niet in België. Ons bestuur dringt erop aan dat wordt uitgegaan van deze voorkeursstrategieën, wat dus ook impliceert dat wij er niet akkoord mee kunnen gaan dat er een toename zal zijn van aanvliegeroutes of vertrekroutes over Belgisch grondgebied.

- Ons bestuur dringt erop aan dat bij een toekomstige regioscreening met oog op een groei van regionale luchthavens en bij de opmaak van nieuwe luchtvaartbesluiten, alle overheden die gelegen zijn in potentieel verruimde geluidscontouren, worden betrokken bij raadpleging en overleg, ongeacht het feit of deze overheden over de landsgrens zijn gelegen. Met andere woorden: we staan erop dat de Belgisch federale overheid, Vlaamse overheid, provinciale overheid (Limburg) en lokale overheden gelegen binnen de mogelijke geluidscontouren (o.m. Lanaken) van bij aanvang geconsulteerd en betrokken worden in elk toekomstig denkproces om de rol van de regionale luchthaven van Maastricht-Aachen te vergroten.
- Oude, lawaaige vliegtuigen kunnen hinder veroorzaken bij omwonenden. Er wordt daarom gevraagd, in lijn met de ontwerpnota, dat deze geweerd worden op luchthavens, ongeacht of dit passagiersvliegtuigen of vrachtvliegtuigen zijn. In dat kader staat de gemeente Lanaken open voor het plaatsen van meettoestellen om geluidsmetingen uit te voeren.
- Vliegtuiglawaai in de nacht kan de slaap verstoren en gezondheidsklachten veroorzaken. De rusttijd van 23:00 tot 7:00 is dan ook een absolute vereiste voor alle regionale luchthavens.
- Door het inzetten op milieuvriendelijke vliegtuigen en het demotiveren van het gebruik van oude vliegtuigen, kan de uitstoot van schadelijke stoffen, die een negatieve impact hebben op de leefomgeving, verminderd worden. Het gemeentebestuur is bereid om meetapparatuur op haar grondgebied te laten plaatsen.

Namens,

