



Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat
P/a site Platformparticipatie, Directie Participatie
www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/luchtvaartnota/nrd

Ruimte & Economie
**Ruimtelijke Economische
Strategie**

Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Tanja Dronkers

Telefoon
14 010

E-mail
info@lansingerland.nl

Website
www.lansingerland.nl

Verzenddatum 16 juli 2020
Ons kenmerk U20.04618
Uw brief van

Onderwerp **Zienswijze gemeente Lansingerland op
Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050**

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen

Hierbij zend ik u de definitieve zienswijze van de gemeente Lansingerland op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050. Deze zienswijze vervangt onze eerder ingediende proforma zienswijze (registratienummer PM) op de ontwerp-luchtvaartnota.

Wij verzoeken u onze zienswijze te betrekken in de verdere besluitvorming ten aanzien van de Luchtvaartnota.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout
Griffier

CONCEPT

Zienswijze gemeente Lansingerland

Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en PlanMer LVN d.d. 9 juli 2020

Nr.	Onderwerp en pagina	Opmerking gemeente Lansingerland
1.	<p>Eigen geluidruimte maatschappelijk verkeer</p> <p>Pag. 15, 16, 47</p>	<p>De nota vermeldt: <i>‘Vanwege het maatschappelijke belang (nationale veiligheid) wordt voor spoedeisende hulpverlening en politietaken een aparte gebruiksruimte in luchthavenbesluiten gecreëerd. Het apart zetten van deze gebruiksruimte leidt niet tot het vergroten van de gebruiksruimte voor groot commercieel verkeer op luchthavens.’</i></p> <p>Reactie:</p> <p>Ons is onduidelijk welke gebruiksruimte voor groot commercieel verkeer hier wordt bedoeld. Momenteel gebruikt het maatschappelijk verkeer op RTHA ca. 20% van de geluidruimte. Vraag is nu welke gebruiksruimte voor groot verkeer in de nota wordt bedoeld: de huidige 80% van de vigerende geluidruimte (gebruiksjaar november 2018 tot en met oktober 2019) óf de geluidruimte van het Omzettingsbesluit 2013 (bijna 100% van de vigerende geluidruimte). Dit laatste zou een feitelijke groei voor groot commercieel verkeer op RTHA betekenen van 20%.</p> <p>Wij wijzen u er op dat in de regio geen draagvlak is voor groei van RTHA.¹</p>
2.	<p>Ontwikkeling regionale luchthavens in lijn met de regio</p> <p>Pag. 11, 27, 47, 71, 74, 76</p>	<p>De nota geeft aan dat: <i>“Regionale luchthavens zijn, met uitzondering van Lelystad Airport die als overloop-luchthaven fungeert, belangrijk voor de bereikbaarheid van regio’s. Regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen in lijn met de regio’s waarin ze liggen. De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens zijn immers verbonden aan hun regio. De luchthaven moet regionaal verankerd zijn en passen binnen de regels voor ruimtelijke ordening en milieu. Betrokkenheid van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar. De regionale luchthavens willen samen met Schiphol intensiever samenwerken en pleiten voor een systeembenadering. Met een systeembenadering kunnen de luchthavens de beschikbare capaciteit optimaal benutten. Daarbij moet aandacht zijn voor elkaars kansen en specialismen zoals drones, elektrisch vliegen, vliegscholen, parachutespringen enzovoort.”</i></p>

¹ Advies over draagvlak Rotterdam The Hague Airport, Joost Schrijnen, 24 februari 2017

		<p>Reactie:</p> <p>Wij onderschrijven de ambitie van het rijk dat de ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen en dat alle partijen hierbij betrokken moeten worden.</p>
3.	<p>Ruimtebehoefte luchtvaart en andere opgaven zoals wonen en energietransitie</p> <p>Pag. 7, 10, 15, 18, 24, 25, 54</p>	<p><i>De nota vermeldt: “De luchtvaart is niet meer de enige luchtruimgebruiker. De komst van hoge windturbines, windparken en hoogbouw vergt goede ruimtelijke inpassing voor de veiligheid van het luchtverkeer en de apparatuur van de luchtverkeersleiding.</i></p> <p><i>De Rijksoverheid verkent samen met regionale overheden of er maatwerk mogelijk is binnen de systematiek van de Omgevingswet. Met stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen kan bijvoorbeeld de geluidsbelasting op de gevel en de slaapvertrekken, worden verminderd. Gemeenten moeten hun bestemmingsplannen rond luchthavens afstemmen op de beperkingen voor het borgen van de veiligheid voor het luchtverkeer en de omgeving van luchthavens.”</i></p> <p>Reactie:</p> <p>Wij onderschrijven het belang van het borgen van veiligheid rond luchthavens. Voor wat betreft de ontwikkeling van woningbouw zijn wij van mening dat het borgen van een goed leefklimaat van belang is en dat er niet gebouwd wordt binnen de 35 Ke-contour. Wij wijzen u er voorts op dat, om te voldoen aan de enorme woningbouwopgaven van deze regio er meerdere woningbouwontwikkelingen zijn, ook binnen de 20 Ke-contour zoals Wilderszijde in Lansingerland, waarbij goed maatwerk wordt geleverd voor wat betreft de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing.</p>
4.	<p>Vorbereiding nieuw luchthavenbesluit</p> <p>Pag. 46</p>	<p><i>“De Rijksoverheid verwacht van de burgerluchthavens dat zij in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit, met de belanghebbenden in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen. Ze moeten rekening houden met de ambities van de Rijksoverheid en de ruimte voor groei binnen het geldende luchthavenbesluit. Na deze regionale verkenning beslist de Rijksoverheid over de verdere ontwikkeling van de luchthavens.”</i></p>

		<p>Reactie: Bovenstaande passage over de ‘rekening houden met de ruimte voor groei binnen het geldende luchthavenbesluit’ verontrust ons zeer. De uitgangspunten van het Omzettingsbesluit RTHA van 2013 is namelijk niet meer actueel en niet te vergelijken met de situatie van 2020. In de huidige situatie is er namelijk sprake van maatschappelijk verkeer, dat een flink deel van de geluidsruimte, die bedoeld was voor het groot commercieel verkeer, gebruikt. Nu in de Luchtvaartnota is aangegeven dat het maatschappelijk verkeer een eigen geluidsruimte zal krijgen, mag dit niet tot consequentie hebben dat de gehele geluidsruimte van de geldende Omzettingsregeling als uitgangspunt wordt gehanteerd voor het groot commercieel verkeer. Dat zou namelijk een enorme groei van het commerciële verkeer betekenen. (zie ook hiervoor onder 1.)</p>
<p>5.</p>	<p>Hinderbeperkende maatregelen Pag. 45, 46, 48, 50, 68 76, 77, 100 en PlanMER 157</p> <p>Onderzoek indicatoren hinder</p> <p>WHO-advies</p>	<p>In de nota worden onderstaande hinderbeperkende maatregelen genoemd. Wij ondersteunen het grote belang van het nemen van deze maatregelen en merken per maatregel nog het volgende op:</p> <p><i>1. Er wordt onderzoek gedaan naar aanvullende indicatoren die de hinder kunnen verklaren, zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en rustmomenten voor toekomstige geluidsbeleid voor de burgerluchtvaart.</i></p> <p>Reactie: Dit onderzoek ondersteunen wij.</p> <p><i>2. Het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) wordt meegenomen. De WHO adviseert geluidswaarden van 45 dB Lden en 40 dB Lnight voor de nacht. Volgens de WHO zijn passende maatregelen nodig voor gebieden boven deze advieswaarden. Volgens het RIVM is de Lden (niveau dag-avond-nacht) een goede maat om geluidsbelasting uit te drukken en de relatie met ernstige hinder te beschrijven.</i></p> <p>Reactie: Wij zijn van mening dat naast Lden ook Lnight van belang is.</p> <p><i>3. De nota onderstreept het belang van lokale maat-</i></p>

	<p>67, 82, 83, 100</p>	<p><i>luchtvaart zich blijven ontwikkelen (nieuwe balans). Naast het inpassen van nieuwe luchtvaartuigen wacht de sector ook een forse uitdaging om schoner, stiller en zuiniger te worden. Er is innovatie nodig op vier terreinen:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. navigatie- en communicatietechnologie</i> <i>2. efficiëntere en stillere motoren en vliegtuigen</i> <i>3. duurzame brandstoffen</i> <i>4. elektrisch en hybride vliegen</i> <p>Reactie:</p> <p>Wij ondersteunen het streven naar innovatie en verduurzaming. Wij willen echter deze innovatie en verduurzaming nu reeds koppelen aan de verdienmogelijkheden tot groei en niet pas op termijn. Daarnaast zijn dergelijke maatregelen niet altijd een argument om groei te verdienen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ook stillere vliegtuigen geven piekgeluid en het aantal vluchten neemt toe. De stelling dat door het stiller worden de geluidsbelasting naar verwachting zal dalen en de gezondheid van mensen verbeteren, vinden wij dan ook prematuur en te stellig. - Het is juist dat hybride-elektrisch vliegen, drones en waterstof-elektrisch vliegen geen vervuilende stoffen uit stoten en voor korte afstandsvluchten termijn kansrijk kan zijn. Daarnaast kan met duurzame energie - synthetische- en biobrandstoffen, waterstof - de uitstoot van de luchtvaart afnemen. Het rijk stelt dat het essentieel voor het kunnen verdienen van voldoende groeiimte is dat vliegmaatschappijen in 2030 minstens 14% duurzame kerosine bijmengen. Op pagina blijkt uit figuur 7.2 echter dat vooralsnog op korte tot middellange termijn geen zicht is op mogelijkheden van bovengenoemde innovatieve maatregelen. Ze moeten nog ontwikkeld worden of zijn zeer beperkt/niet mogelijk, zoals een snelle overgang van fossiele naar duurzame energie (aanbod van biobrandstoffen beperkt/te duur en synthetische brandstoffen zijn zo duur dat zij vooralsnog niet interessant zijn). - Reductie van uitstoot wordt alleen bereikt als de elektriciteit niet met fossiele brandstoffen wordt opgewekt. - Daarnaast stelt het Rijk zelf dat verduurzaming van luchtvaart ook voor de veiligheid nieuwe aandachts-
--	------------------------	---

		<p>punten met zich mee. Nieuwe technologieën moeten eerst veilig zijn voordat ze worden toegepast.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ook stelt het Rijk zelf dat, voordat de bovengenoemde vergezichten realiteit worden, er enorm veel werk verzet moeten worden. Verder zijn de kosten voor al deze ontwikkelingen aanzienlijk. <p>Wij ondersteunen innovatieve ontwikkelingen. Echter, wij kunnen ons niet vinden in de prioriteitstelling van groei boven verbetering van de leefomgeving. Wij verzoeken het rijk tot uitstel van groei van de luchtvaart, in elk geval tot het moment dat bovenomschreven innovatieve en duurzame maatregelen ook daadwerkelijk genomen kunnen worden. Dit om de overlast te beperken én druk te zetten op het onderzoeken en realiseren van innovatie waarmee groei 'verdiend' kan worden.</p>
8.	<p>Relatie economie en vestigingsklimaat</p> <p>Pag. 11, 30, 31, 32, 33</p>	<p>Reactie:</p> <p>Wij onderschrijven dat door het Rijk terecht is aangegeven dat de regionale luchthavens van betekenis moeten zijn voor de regio, waaronder wij ook de regionale economie en het regionale vestigingsklimaat verstaan.</p> <p>Wij constateren echter dat de Commissie m.e.r. aangegeven heeft de economische effecten niet te kunnen beoordelen en dat het ministerie van IenW daarom aan onafhankelijke (wetenschappelijke) experts heeft gevraagd om de economische effecten in de plan-MER te toetsen. Deze gegevens zijn helaas dus nog niet beschikbaar.</p>
9.	<p>Andere vervoersmiddelen</p> <p>Pag. 12, 33, 36, 40, 41, 100</p>	<p><i>Het Rijk wil verder de bestaande infrastructuur voor het vervoer over de weg en het spoor beter benutten.</i></p> <p><i>Het kabinet wil ook dat er meer gebruik gaat worden gemaakt van internationaal treinverkeer en lange-afstandsbussen (tot 800 km van Schiphol). Vliegen is slechts als vervoermiddel over afstanden die niet op een andere manier goed zijn te overbruggen.</i></p> <p>Reactie:</p> <p>Wij ondersteunen dat korte afstandsvluchten moeten worden vervangen door lange afstandsbussen en treinverkeer. We constateren echter dat de nota geen uitwerking geeft van deze ambitie wat betreft de keuze</p>

		<p>van de bestemmingen van de regionale luchthavens en de de consequenties van deze ambitie voor het systeem van slotcoördinatie.</p> <p>De vraag is waarom het Rijk niet aanstuurt op het verminderen van het aantal slots voor de korte afstandsvluchten?</p>
<p>10.</p>	<p>Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving</p> <p>Pag. 45, 46</p>	<p><i>In 2050 is de luchtvaart in Nederland veel schoner en stiller dan nu. De geluidsoverlast en de uitstoot van vervuilende stoffen zijn sterk verminderd. Vliegtuigen zijn stiller en schoner. Door de nieuwe indeling van het luchtruim kunnen vliegtuigen sneller stijgen naar grotere hoogtes. Dit zorgt voor minder gehinderden. Meetpunten rond luchthavens zorgen voor goede en betrouwbare informatie over de geluidsbelasting voor omwonenden. De beleidsaanpak om de hinder te verminderen sluit goed aan bij de overlast die mensen ervaren. Die aanpak biedt perspectief voor de verdere ontwikkeling van de luchtvaart.</i></p> <p><i>Er komen woningen waar de regio's rond luchthavens behoefte aan hebben. Dat gebeurt binnen heldere regels voor veiligheid en de gezondheidseffecten van geluid en uitstoot van schadelijke stoffen. Investerings, bijvoorbeeld in geluidsadaptief bouwen en in de openbare ruimte, verbeteren de leefomgeving rond de luchthavens.</i></p> <p>Reactie:</p> <p>Wij ondersteunen deze toekomstambities van het rijk. Veel van de maatregelen om gezonde en veilige leefomgeving te hebben, zullen echter pas op lange(re) termijn mogelijk zijn/behaald worden. Daarom moet ook eventuele groei van de luchtvaart geen doel op zich zijn maar direct gerelateerd worden aan gerealiseerde innovaties in de sector zelf (zie ook zienswijze 7.).</p>

<p>11.</p>	<p>Commissie regionaal overleg</p> <p>Pag. 89, 90</p>	<p><i>Het Rijk versterkt de rol van de Commissies Regionaal Overleg (CRO's) en de Omgevingsraad Schiphol (ORS) in het adviseren over de operationele aangelegenheden rond de luchthavens die van invloed zijn op het milieu en de gezondheid in de regio rond de luchthavens. Om deze rol te kunnen invullen, investeert het Rijk in het verder professionaliseren van de CRO's en het opleiden van de deelnemers. De wettelijke status van de CRO's wordt niet veranderd. Wel verhoogt het Rijk de subsidie van de CRO's. Het Rijk overlegt met de voorzitters of de CRO's extra taken moeten en kunnen krijgen. Bijvoorbeeld voor het beoordelen van maatregelen die de hinder van een luchthaven kunnen beperken. Daarnaast bespreekt het Rijk de rol van de voorzitters.</i></p> <p>Reactie: Wij onderschrijven het belang het belang van de CRO als een belangrijk platform voor overleg en informatie-uitwisseling. Het is goed dat deze nuttige functie van de CRO behouden blijft. De CRO vervult een belangrijke rol naast die van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR), waarin Lansingerland samen met de gemeenten Rotterdam en Schiedam en de provincie Zuid-Holland bestuurlijk afstemt inzake de regionale luchtvaart, ieder met behoud van de wettelijke taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden.</p>
------------	--	---