



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

Zienswijze gemeente Lansingerland

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

Nr.	Onderwerp en pagina	Opmerking gemeente Lansingerland
1.	Eigen geluidruimte maatschappelijk verkeer Pag. 15, 16, 47	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> Reactie: 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%. Wij wijzen u er op dat in de regio geen draagvlak is voor groei van RTHA.¹
2.	Ontwikkeling regionale luchthavens in lijn met de regio Pag. 11, 27, 47, 71, 74, 76	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>

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

		Reactie: 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.
3.	Ruimtebehoefte luchtvaart en andere opgaven zoals wonen en energietransitie Pag. 7, 10, 15, 18, 24, 25, 54	<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. 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> Reactie: 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.
4.	Vorbereiding nieuw luchthavenbesluit Pag. 46	<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>

		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.)
5.	Hinderbeperkende maatregelen Pag. 45, 46, 48, 50, 68 76, 77, 100 en PlanMER 157 Onderzoek indicatoren hinder WHO-advies	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: <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> Reactie: Dit onderzoek ondersteunen wij. <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> Reactie: Wij zijn van mening dat naast Lden ook Lnight van belang is. <i>3. De nota onderstreept het belang van lokale maat-</i>

Lokale maatregelen	<i>regelen om ernstige geluidshinder te beperken als ook dat de luchtvaartsector hier als veroorzaker primair voor verantwoordelijk is.</i> Reactie: Wij onderschrijven het principe van ‘de vervuiler betaalt’.
Afspraken CO2	<i>4. De luchthavens moeten afspraken maken over de reductie van CO2 en dat bij toekomstige luchthavenbesluiten de Rijksoverheid bekijkt of en hoe handhaafbare sturing op CO2 en andere uitstoot mogelijk is.</i> Reactie: Wij ondersteunen deze maatregel.
Grenswaarden	<i>5. De keuze van het Rijk om te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat (in plaats van aantallen vliegtuigen).</i> Reactie: Wij zijn van mening dat de vermindering van geluidbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen niet alleen ten goede moet komen aan de luchtvaart, maar moet ook ten goede moet komen aan de omgeving.
Nachtvluchten	<i>6. Het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur vermindert en dat deze vluchten niet mogen verschuiven naar de randen van de nacht tussen 22.00-23.00 uur en 7.00-8.00 uur.</i> Reactie: Wij vinden het zeer verontrustend dat vermeld wordt dat het aantal nachtvluchten op Schiphol moet afnemen en dat onderzoek gedaan wordt naar gedeeltelijke nachtsluiting, als voorwaarde voor toekomstige groei van Schiphol, en dat tegelijkertijd hieraan wordt toegevoegd dat Rotterdam The Hague Airport de uitwijkplek blijft voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen. Aangezien RTHA 24/7 geopend is en dus blijft, kan bovenstaande betekenen dat het aantal nachtvluchten van Schiphol dat uit zal wijken naar RTHA zal toenemen hetgeen ten koste gaat van de nachtrust van omwonenden van RTHA. Wij verzoeken u aan te geven hoe u concreet om wilt gaan met de nachtvluchten op Schiphol in relatie tot RTHA.
Grondgebonden activiteiten	<i>7. De grondgebonden activiteiten op regionale luchthavens zijn in 2030 emissie loos. Elektrisch taxiën moet dan de standaardprocedure zijn.</i>

	emissie loos Reductie uitstoot stikstof	Reactie: Wij ondersteunen deze maatregel. Wij merken wel op dat de bijdrage van grondgebonden activiteiten beperkt is ten opzichte van de totale uitstoot van de luchtvaartsector als geheel. <i>8. De luchtvaartsector moet bijdragen aan de reductie van de uitstoot van stikstof, ook al draagt de luchtvaart van tussen de 0,73% en 1,1% bij aan de totale stikstofdepositie in Nederland.</i> Reactie: Wij merken op dat dit landelijke percentage niets zegt over de lokale impact nabij luchthavens. Daarnaast is het de vraag of deze doelstelling op korte termijn realistisch is aangezien innovaties veel tijd kosten. Daarnaast kunnen wij ons niet vinden in de stelling van het rijk dat <i>‘Doordat verwacht wordt dat de achtergrondconcentraties van NOx en fijnstof in de toekomst zullen dalen de verwachting is dat de luchtkwaliteit ook in de omgeving van luchthavens zal verbeteren, zelfs als de uitstoot van de luchtvaart meer NOx en fijnstof zou uitstoten’</i>. Dit impliceert dat extra emissie door de luchtvaart acceptabel zou zijn wanneer de emissie vanuit andere sectoren verminderd.
6.	Aandacht voor de regio en het verbeteren van de samenwerking en participatie Pag. 7, 8, 13, 93, 104	Reactie: Wij constateren dat in de nota wordt aangegeven dat participatie van omliggende gemeenten van belang is. Dit vinden wij een goed streven. Echter, wij zijn als omliggende gemeente nog niet betrokken in de participatie van het rijk voor het luchtvaartbeleid. Ook niet - zoals wordt gesteld - in de kerngroepbijeenkomsten (paragraaf 10.1.5.). Wij kunnen daardoor slechts van de wettelijke mogelijkheid van het indienen van een zienswijze gebruik maken. Anderzijds stelt het Rijk in de nota dat het gemeentebestuur vaak als eerste wordt benaderd door burgers met vragen rond luchtvaart. Wij vinden het daarom van groot belang wij met de andere regiogemeenten voortaan tijdig, adequaat en rechtstreeks betrokken worden in de participatietrajecten over de luchtvaart.
7.	Innovatie en verduurzaming pag. 7, 8, 11, 12, 17, 54, 59,	In de nota staat: <i>Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Binnen deze kaders kan de</i>

	67, 82, 83, 100	<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> <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> Reactie: 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: - 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-
--	-----------------	---

		punten met zich mee. Nieuwe technologieën moeten eerst veilig zijn voordat ze worden toegepast. - 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. 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.
8.	Relatie economie en vestigingsklimaat Pag. 11, 30, 31, 32, 33	Reactie: 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. 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.
9.	Andere vervoersmiddelen Pag. 12, 33, 36, 40, 41, 100	<i>Het Rijk wil verder de bestaande infrastructuur voor het vervoer over de weg en het spoor beter benutten.</i> <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> Reactie: 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

		van de bestemmingen van de regionale luchthavens en de de consequenties van deze ambitie voor het systeem van slotcoördinatie. De vraag is waarom het Rijk niet aanstuurt op het verminderen van het aantal slots voor de korte afstandsvluchten?
10.	Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving Pag. 45, 46	<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> <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> Reactie: 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.).

11.	Commissie regionaal overleg Pag. 89, 90	<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> 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.
-----	--	---