

Retouradres Postbus 90150, 5600 RB Eindhoven

gemeente Eindhoven

29 juni 2020

Ons kenmerk: 20bst00960

Aan Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Tav Luchtvaartnota
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Zienswijze op Luchtvaartnota

Geachte heer/mevrouw,

Op 9 april 2019 hebben we onze zienswijze gegeven op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRWD) voor de Luchtvaartnota. Op 15 mei 2020 is de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 verschenen. We hebben daar met belangstelling kennis van genomen en willen graag van de gelegenheid gebruik maken om onze zienswijze te geven op de Ontwerp- Luchtvaartnota.

Luchtvaart in Balans

De ontwerp-Luchtvaartnota volgt een nieuwe koers naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld.

In deze koers staan drie primaire belangen voorop:

- Economisch en maatschappelijk belang
- Hinder en overlast
- Ruimtebehoefte in relatie tot andere ruimtevragers

Hiervoor zoekt het Rijk een nieuwe balans: slim en duurzaam, met veiligheid op 1.

Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Binnen deze kaders kan de luchtvaart zich blijven ontwikkelen. Er is een nieuwe balans nodig tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen. Daarvoor zijn heldere afspraken, duidelijke regels en strikte handhaving noodzakelijk. Van ongeclausuleerde groei kan niet langer sprake zijn. Overleg met belanghebbenden is essentieel om vervolgens, na weging van de inbreng, nieuw beleid vast te stellen.

Deze uitgangspunten sluiten aan bij het advies uit 2019 van Pieter van Geel 'Opnieuw verbonden' over de toekomst van Eindhoven Airport

We stellen vast dat de ontwerp Luchtvaartnota qua ontwikkelproces goed kan aansluiten bij de uitwerking van de Proefcasus luchthaven Eindhoven en we ondersteunen deze lijn om te komen tot een duurzame luchtvaart in Nederland met oog voor een gezonde leefomgeving en kwalitatief goede verbindingen met de rest van de wereld, dan ook van harte.

Helaas moeten we ook concluderen dat deze ontwerpnota veel minder concreet is dan het advies van dhr. Van Geel. Waar hij spreekt over 30% minder hinder in 2030, daar wordt de hinderbeperking in deze ontwerpnota niet gekwantificeerd. Dit terwijl de verwachte groei van de luchtvaartsector wel in percentages wordt uitgedrukt. Zo lijkt het erop dat een beperking van de hinder geen voorwaarde is voor verder groei voor de luchtvaartsector. Hierdoor wekt deze nota, wellicht ten onrechte, de indruk dat groei van de sector ook de komende jaren belangrijker blijft dan hinderbeperking. We hopen dat de definitieve versie van de Luchtvaartnota op dit punt meer in balans zal zijn.

Daarnaast verbaast het ons dat in de MER het scenario van krimp van de luchtvaartsector niet verder is uitgewerkt. Dit terwijl de commissie MER heeft geadviseerd om de discussie te voeren aan de hand van drie alternatieven: groei stagnatie en krimp. Zonder dat wij hier pleiten voor een krimp van de luchtvaartsector, waren de afwegingen in deze ontwerpnota misschien beter in balans geweest als het krimpscenario wel verder was uitgewerkt.

Integrale gezondheidsafweging

We hebben ook zorgen over de wijze waarop een en ander tot nu toe is uitgewerkt. Veel elementen die genoemd worden in de ontwerp Luchtvaartnota vragen verdere uitwerking en zijn daardoor nog weinig concreet. In de Plan MER bijvoorbeeld zijn verschillende scenario's uitgewerkt, om daarmee noodzakelijke informatie op tafel te brengen voor de te maken publieke belangafweging. Daartoe zijn vier belangen geduid (zie <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/luchtvaartnota/>). De uitwerking daarvan in de Plan MER wordt voor zover wij kunnen zien onvoldoende inzichtelijk gemaakt c.q. voor weging beschikbaar gesteld.

Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Luchtvaartnota te weinig kaders om op een volwaardige wijze alle relevante belangen af te wegen. In het PlanMER is op hoofdlijnen aangegeven wat de effecten van de Voorkeursstrategie zijn. Wij vragen ons af of de genoemde indicatoren en specificaties van het toetskader voldoende basis bieden voor een monitoringsprogramma waarmee je kunt bijsturen. Met name bij de aspecten gezondheid, veiligheid, klimaat, natuur en landschap zijn de criteria die worden gehanteerd om te bepalen of wordt voldaan aan gestelde doelen, en of de milieueffecten van het Voorkeursstrategie groter of kleiner zijn dan verwacht, onvoldoende uitgewerkt.

Daarnaast zien wij het als een gemiste kans om de luchtvaartregelgeving, voor zover dit betrekking heeft op het gebruik van het luchtruim boven Nederland met impact op de grond, niet in de Omgevingswet op te nemen. De Omgevingswet beoogt immers een integrale afweging van alle belangen. Dat de luchtvaartregeling niet daarin is opgegaan, verhoogt het risico op een sectorale belangenafweging.

Als het gaat om een integrale afweging is het wat ons betreft ook een groot gemis dat militaire luchtvaart in deze luchtvaartnota maar zeer beperkt aan bod komt. Wat ons betreft zijn de vraagstukken en de problematiek rondom militaire luchthavens vergelijkbaar met die rond civiele luchthavens. Het zou daarom goed zijn als de uitgangspunten van het beleid rond deze luchthavens vergelijkbaar zouden zijn. Zeker bij militaire luchthavens zou het belang van het constructief betrekken van alle belanghebbenden ook beleidsmatig moeten worden verankerd. Bovendien zou dat ook

meer recht doen aan de situatie rondom militaire luchthavens met civiel medegebruik, zoals Eindhoven Airport.

Ten aanzien van normering en gezondheid is onvoldoende duidelijk hoe dat gaat gebeuren. Het beschermen van gezondheid is veel breder dan het tegengaan van hinder(beleving). Naast het beschermen van gezondheid is ook het beschermen van het klimaat en de al lange tijd te hoog belaste kwetsbare natuur van belang. Met verwijzing naar onze eerder vermelde zienswijze op de NRWD verzoeken wij u onderstaande ons inziens noodzakelijke inzichten beschikbaar te maken voor de te treffen belangenafweging.

Integrale afweging rondom bereikbaarheid.

Luchtvaart is geen doel op zich. Het is één van de alternatieven naast HOV en autobereikbaarheid. Om tot goede afwegingen te kunnen komen zijn aanvullende inzichten nodig. Duidelijk is dat bij de MER het noodzakelijk is om inzicht te krijgen in wat de impact is op alle relevante emissies als de vluchten tot 750 km worden vervangen door HOV/spoor, en hoeveel ruimte daardoor kan ontstaan binnen de bestaande ruimte in luchtvaartbesluiten voor de luchthavens, voor nieuw te leggen luchtvaartverbindingen. Verder is het noodzakelijk om inzicht te hebben in wat het effect is van uitfaseren van categorie C en B toestellen, hoe snel die effecten te realiseren zijn en via welk instrumentarium daar effectief op gestuurd kan gaan worden. Als het gaat om in te schatten emissies dienen luchtvaart en landzijdige bereikbaarheid onlosmakelijk aan elkaar gekoppeld te worden uitgewerkt. Milieuemissies van luchtvaart en daaraan verbonden landzijdige bereikbaarheid zijn van invloed op de bestaande cumulatieve achtergrondniveaus rondom de luchthavens.

Aanvullend is informatie nodig waaronder inzicht middels beeldmateriaal wat de impact is van scenario's in de luchtvaart (groei; lucht- en landzijdig) op de bestaande regionale achtergrondconcentraties van geluid en luchtkwaliteit (tav. SO₂, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, ultrafijnstof PM_{<1}, roet). Dit geldt dan voor de maximale inzet van bio-kerosine: op welke termijn dat kan worden bereikt, als ook bij varianten waaronder het gebruik van ontzwavelde kerosine als brandstof.

Volwaardige duiding en weging van gezondheidseffecten

Daarnaast stellen wij voor de volgende zaken met betrekking tot gezondheidseffecten in de luchtvaartnota mee te nemen,:

- Wij pleiten ervoor gezondheidseffecten van de luchtvaart cumulatief te duiden en te wegen met de Milieu-Gezondheid Risico-indicator. In de ontwerp Luchtvaartnota/PlanMER wordt daar geen uitsluitel over gegeven. Daar wordt slechts vermeld dat luchtkwaliteit en geluidbelasting onderwerpen zijn die ten aanzien van gezondheid zullen worden uitgewerkt. Met de standaard MER aanpak gebeurt dat tot nu toe slechts met het instrument Gezondheid-Effect Screening van GGD. Dat geeft per luchtcomponent en geluidbron waarvoor normen zijn vastgesteld een indicatie, die niet bij elkaar opgeteld wordt/kan worden. Daarin wordt de impact van (ultra)fijnstof (<2,5 PM) niet meegenomen. Voor PM <2,5 is tot nu toe ook geen norm vastgesteld. Terwijl duidelijk is dat ook onder de wettelijke normen sprake is van substantiële impact op gezondheid.
- De MGR kaart is voor heel Nederland als relevant inzicht voor de Omgevingswet ontsloten in de Atlas leefomgeving (onder Kaarten/Gezondheid/MGR). Het MGR

instrument is naast een monitoringsinstrument, ook inzetbaar als scenario-onderzoeksinstrument. Het is zeer wel mogelijk de MGR impact van planscenario's luchtvaartontwikkeling door te rekenen.

- Er loopt al enkele jaren onderzoek door het RIVM naar langdurige (gezondheids)effecten van (ultra)fijnstof bij Schiphol op de woonomgeving. De resultaten van dat onderzoek worden in 2021 verwacht (zie <https://www.rivm.nl/nieuws/ultrafijn-stof-rondom-schiphol-heeft-effect-op-gezondheid>). Het maken van keuzes over de ontwikkeling van luchtvaart voordat die inzichten bekend zijn en zijn doorgerekend in de PlanMER, doet geen recht aan een van de vier genoemde hoekstenen voor het maatschappelijke debat: Normeren: strenge normen ten aanzien van klimaat en gezondheid vormen het uitgangspunt. Onduidelijk is welke normen gehanteerd gaan worden, en of (ultra)fijnstof daar onderdeel van uitmaakt.
- Het RIVM heeft op 5 juni 2020 een rapportage gepubliceerd over de impact van geluid op gezondheid naar aanleiding van de motie Schonis (zie <file:///C:/Temp/Downloads/rivm-rapport-motie-schonis-en-de-who-richtlijnen-voor-omgevingsgeluid-2018.pdf>). Het RIVM constateert dat een miljoen Nederlanders geluidsoverlast hebben door auto's, treinen, vliegtuigen en windmolens, en dat leidt tot ernstige gezondheidsklachten zoals slaapverstoring en hartklachten. Ze doet aanbevelingen om de geluidbelasting naar beneden te brengen. Dat gaat niet alleen om het reduceren van hinder(beleving), maar ook om het terugdringen van de gezondheidslast (hart en vaatziekten). Wij verzoeken deze impact ook mee te nemen in de luchtvaartnota.
- Er ontbreken door ons gevraagde kaartbeelden over de (cumulatieve) impact van luchtvaartverkeer ten aanzien van bijdragen aan regionale achtergrondconcentraties, geluidbelasting op maaiveldniveau, in de ruime omgeving van de luchthaven en de MGR.

Bescherming van kwetsbare natuur

Bij de ontwikkeling van de luchtvaart dient per luchthaven rekening te worden gehouden met de ligging daarvan in de verschillende regio's. De omgeving van luchthaven Eindhoven wordt gekenmerkt door een relatief grote stikstofbelasting door de ligging van de regio op het kruispunt van zeer intensief internationaal transitverkeer tussen oost en west en tussen noord en zuid, door de intensieve veehouderij, de grote economische bedrijvigheid en (bouw)groei van de afgelopen jaren en het sterk toegenomen vliegverkeer in de afgelopen 10 jaar (van 17.000 vluchten in 2010 naar 41.500 vluchten in 2019). Uit eerder door COVM verricht onderzoek is gebleken dat de regionale achtergrondconcentratie daardoor met ca 10% is gestegen. Een en ander in combinatie met een relatief groot aantal Natura 2000 gebieden. Ons inziens is onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de bijdrage is van mogelijke ontwikkeling van vliegverkeer op luchthaven Eindhoven op de regionale achtergrondconcentraties (nu en in 2030/2040), en wat te verwachten technologische verbeteringen aan verbetering kunnen brengen.

Weging van alle belangen in de MKBA

Onvoldoende inzichtelijk is of en hoe in de MKBA de belangen en eventueel consequenties van mitigerende maatregelen voor gezondheid en natuurbescherming

worden meegewogen. Met de adviezen van Remkens over stikstof is duidelijk geworden dat "niet alles kan" en dat stikstofemissies van de ene ontwikkeling een belemmering kunnen vormen voor andere gewenste ontwikkelingen. Het is ons inziens van belang genoemde belangen op waarde en toekomstbestendigheid mee te wegen.

Transparantie in verwerking van ingebrachte zienswijzen

In eerdere Plan MER studies is het gebruikelijk geweest inzichtelijk te maken welke partijen welke zienswijzen hebben ingediend. En hoe en waarom daar in de uitwerking wel of niet invulling aan is gegeven. Uit de nu beschikbaar gestelde stukken kunnen wij niet opmaken hoe onze zienswijze is verwerkt. Dat vinden wij in het huidige proces een inhoudelijk gemis en voor de transparantie ongewenst. Wij verzoeken u dat alsnog inzichtelijk te maken.

Wij verzoeken u bovengenoemde ons inziens noodzakelijke inzichten beschikbaar te maken en mee te nemen in de verdere uitwerking van de Ontwerp Luchtvaartnota en Plan MER.

Graag vernemen wij hierop uw reactie.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Eindhoven,

Mede namens de colleges van burgemeesters en wethouders van de gemeenten Bladel, Bergeijk, Best, Boxtel, Eersel, Oirschot, Reusel-De Mierden, Valkenswaard, Veldhoven en Waalre,

secretaris