

Directie Participatie
O.v.v. Luchtvaartnota
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

mw. S. Willemsen

BEL/BS

Telefoonnummer +31235143654

willemsens@noord-holland.nl

1 | 17

Verzenddatum

Betreft: Zienswijze Bestuurlijke Regie Schiphol op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Kenmerk

1201928/1201978

Geachte heer, mevrouw,

Uw kenmerk

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), een samenwerkingsverband van 44 gemeenten en 4 provincies in de omgeving van Schiphol, heeft met belangstelling kennis genomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchtvaartnota (NRD). Het vraagstuk van een evenwichtige balans tussen ontwikkeling van de luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving is in deze regio urgent. Wij maken daarom graag gebruik van de uitnodiging om onze zienswijze op de NRD te geven.

Wij beperken ons in deze brief tot een aantal opmerkingen op hoofdlijnen. Een meer gedetailleerde uitwerking van onze zienswijze treft u aan in de bijlage bij deze brief, waarin wij alle punten en vragen naar aanleiding van de NRD hebben opgenomen. Voordat wij hieronder ingaan op de door u zelf aangegeven onderwerpen (denkrichtingen, toetskader, participatie en proces) maken wij graag een aantal opmerkingen.

Samenhang met de NOVI

In het algemeen is het onduidelijk hoe de verwevenheid tussen een aantal visies en trajecten vorm krijgt. Dit is met name van belang als het gaat om de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) waaraan het Rijk werkt. Met de NOVI beoogt het Rijk een integrale lange termijnvisie te presenteren op de toekomst en ontwikkeling van de leefomgeving. Het Rijk streeft daarbij naar een gezonde en veilige leefomgeving met een goede omgevingskwaliteit. Naar verwachting wordt de ontwerp NOVI eind dit jaar opgeleverd. Daarmee is sprake van vrijwel parallelle trajecten en is de vraag hoe afstemming tussen beide trajecten geborgd is. In het advies van de commissie MER over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ten behoeve van de NOVI wordt daarover een belangrijke opmerking gemaakt:

“Voor sectoraal beleid dat pas ingevuld wordt na gereed komen van de NOVI zal de plan-MER moeten laten zien welke randvoorwaarden vanuit de samenhangende visie van de NOVI aan deze sectorale ontwikkelingen gesteld moeten worden. Dat geldt naar inschatting van de Commissie

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

zeker voor keuzes voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland die in de Luchtvaartnota gemaakt gaan worden. Relevant voor de integrale afweging die in de NOVI gemaakt gaat worden is de bijdrage die de luchtvaart kan leveren aan het halen van de CO₂-reductiedoelstellingen en de ruimtelijke claims van de luchtvaart in verhouding tot de ambities op het gebied van woningbouw, gezondheid en natuurlijk in de verschillende regio's met luchthavens."

Wij vragen ons af hoe dit advies betrokken wordt bij de Luchtvaartnota en welke randvoorwaarden vanuit de NOVI aan de luchtvaartspecifieke keuzes in de Luchtvaartnota worden gesteld. Aansluitend wordt in het kader van de uitwerking van de NOVI tussen Rijk en regio een verstedelijkingsstrategie opgesteld die in 2020 moet worden afgerond. De uitkomsten hiervan zijn ook relevant voor de Luchtvaartnota.

Integrale visie op mobiliteit

De Luchtvaartnota gaat over luchtvaart in Nederland. De nota raakt daarmee de verschillende luchthavens in ons land. Er wordt in de NRD echter niet gesproken over de posities die de luchtvaart en de afzonderlijke luchthavens innemen binnen de totaliteit aan verkeersmodaliteiten. In hoeverre biedt de Mobiliteitsagenda deze integrale visie en op welke wijze wordt deze agenda bij de weging in de Luchtvaartnota betrokken? Bovendien vragen wij aandacht voor de landzijdige bereikbaarheid van de verschillende vliegvelden. Tevens vragen wij ons af hoe rekening wordt gehouden met aanpalende lange termijn trajecten in het MIRT-programma, zoals het rijk-regio programma Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid, met onderdelen zoals NERDS (Netwerk, Ringen en de Stad) en ZWASH (MIRT-Onderzoek Zuidwest Amsterdam - Schiphol – Hoofddorp) en het OV-toekomstbeeld MRA.

Beleidsruimte en sturingsinstrumenten

Een laatste opmerking van algemene aard is dat aandacht nodig is voor de vraag wat op welk schaalniveau geregeld kan worden. Dit komt nog onvoldoende naar voren in de NRD. Juist op het gebied van luchtvaart hebben we te maken met afspraken en regelgeving in Europees en internationaal verband. Maar ook de mogelijkheden voor substitutie van luchtvaart naar spoor vragen aanpak op Europese schaal. Wij verzoeken u daarom inzichtelijk te maken welke ruimte er is om op nationaal maar ook op regionaal niveau eigen beleidskeuzes te maken of, anders gesteld, in hoeverre de beleidsruimte op nationaal niveau wordt ingeperkt door Europese en internationale afspraken en wet- en regelgeving. Dit inzicht is zeker ook relevant als het gaat om de beschikbaarheid van sturingsinstrumentaria die nodig zijn om het beleid te kunnen effectueren. Zo voeren wij voor Schiphol al jaren een selectiviteitsbeleid, maar is het nog steeds niet mogelijk om daadwerkelijk te sturen op een selectieve ontwikkeling van Schiphol door het gebrek aan sturingsinstrumenten.

Denkrichtingen

Het geformuleerde doel van de Luchtvaartnota sluit goed aan bij hetgeen de BRS van groot belang acht: de balans met de omgeving. *Grosso modo* zien wij de relevante thema's terug in de NRD. Het is goed dat gezondheid, klimaat en veiligheid worden genoemd, naast wellicht meer vanzelfsprekende thema's als ruimte, economie en mobiliteit. Wel is het voor ons onduidelijk hoe de verschillende denkrichtingen zich verhouden tot elkaar en tot de criteria van de planMER.

Leefomgeving en leefbaarheid

In de NRD komt het begrip leefbaarheid niet voor. Maar vanuit de doelstelling van een ontwikkeling van de luchtvaart in balans met de omgeving kan aandacht voor leefbaarheid niet ontbreken. Juist de (subjectieve) beleving en waardering van de leef- en woonomgeving, bepaalt in hoge mate of er sprake is van de gewenste balans. Wij achten het dan ook van groot belang dat leefbaarheid in al haar facetten op de juiste wijze wordt meegenomen in de beslisinformatie. Leefbaarheid moet onderdeel zijn van het “Rad van de Leefomgeving” en dient als afzonderlijke denkrichting te worden opgenomen en uitgewerkt.

Veiligheid

Vanzelfsprekend delen wij het uitgangspunt dat veiligheid een belangrijke randvoorwaarde is. Onduidelijk is echter wat precies wordt bedoeld met veiligheid. Bij veiligheid gaat het niet alleen om vliegveiligheid, maar ook om landzijdige aspecten van veiligheid en openbare veiligheid. Tevens is een toelichting en onderbouwing gewenst op c.q. van de consequenties van het vooropstellen van veiligheid voor andere belangrijke uitgangspunten en randvoorwaarden.

Klimaat

In de NRD is nauwelijks aandacht voor de ruimtevraag die gepaard gaat met de energietransitie. In deze denkrichting mag het niet alleen gaan om de klimaatdoelstellingen voor de luchtvaart, maar dient ook de vraag betrokken te worden hoe de ontwikkeling van de luchtvaart en de noodzaak van duurzame opwekking van energie kunnen worden gecombineerd.

Economie

Wij onderschrijven het uitgangspunt dat de beschikbare milieuruimte op Schiphol moet worden benut om de netwerkkwaliteit te behouden en te versterken, met als inzet de grootst mogelijke bijdrage van dit netwerk aan de Nederlandse economie. De vraag is wat er nodig is om het achterliggende doel van een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat te bereiken. Ook andere factoren spelen daarbij een bepalende rol.

Vanuit de denkrichting economie dient ook aandacht te zijn voor het type vluchten waarvan het niet (meer) wenselijk is om deze te accommoderen op Schiphol en de consequenties die dat heeft op de regio. Zo is de ketencombinatie rond de luchtvracht (vracht via de lucht, het spoor, de haven en de weg) van groot belang voor onze regio. Het relatief kleine percentage vrachtluchten levert een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid in deze regio. Als luchtvracht geen ruimte (meer) heeft op Schiphol, heeft dit consequenties voor het hele systeem van verschillende modaliteiten en de werkgelegenheid.

Toetskader

Wij zijn het ermee eens dat het toetskader behulpzaam moet zijn om benodigde en zinvolle beslisinformatie gestructureerd en overzichtelijk in beeld te brengen. Daar is nog niet volledig aan voldaan. Het is onduidelijk aan welke normen wordt getoetst en hoe de criteria zich onderling verhouden. Ook lijkt er niet altijd een logisch verband te zijn tussen aspect, indicator en specificatie. Zo worden bijvoorbeeld

factoren die met de luchthaven als bedrijf te maken hebben, opgevoerd om de effecten op de woonomgeving te beschrijven.

Een belangrijke vraag is tevens hoe het toetskader zich verhoudt tot de wens van de BRS om de grondslagen van de gelijkwaardigheidscriteria te heroverwegen en te verbreden met andere effecten op de leefomgeving. Hierbij is ook de vraag of door middel van een combinatie van rekenen en meten beter recht kan worden gedaan aan de praktijk. Binnen de contouren is immers een enorme variatie tussen geluidbelasting en beleving van hinder. Dat heeft ook te maken met de continuïteit van het geluid.

Voorts wijzen wij erop dat er nog weinig bekend is over de gevolgen van ultrafijnstof van vliegtuigen voor de volksgezondheid. Het onderzoek van het RIVM hiernaar loopt nog, zodat de vraag zich voordoet hoe wordt geborgd dat de uitkomsten hiervan worden meegenomen in de beslisinformatie.

Participatie

Wij onderschrijven het belang van maatschappelijke participatie om tot gedragen beleidskeuzes te komen. Het aspect van bestuurlijke participatie is echter onderbelicht. De aanwezigheid van een luchthaven heeft een enorme impact op gemeenten in de omgeving van de luchthaven. Wij vragen u te faciliteren dat bestuurders die dagelijks te maken hebben met deze vraagstukken hun inbreng vanuit hun rol en verantwoordelijkheid in het traject van de Luchtvaartnota kunnen hebben. Voor wat de Schipholregio betreft, nodigen wij u van harte uit de bestaande overlegstructuur van de BRS daarvoor te benutten.

Evaluatie

In de aanloop naar de Luchtvaartnota zijn diverse studies en onderzoeken gedaan en deze zijn verwerkt in een waardevol kennisdocument. De nieuwe inzichten uit het kennisdocument zullen terecht worden betrokken bij de Luchtvaartnota. Wij vragen daarnaast aandacht voor een gedegen evaluatie van het luchtvaartbeleid van de afgelopen periode om zo “de lessons learned” optimaal te benutten. Een reflectie op het beleid van de afgelopen periode en de rol van de verschillende belanghebbende partijen daarin draagt bij aan de effectiviteit van nieuw beleid.

Tot slot

De Luchtvaartnota moet een visie geven op de luchtvaart tot 2050. Hierbij moeten we niet alleen de vragen van vandaag en morgen stellen, maar ook verder kijken. Er zijn onzekerheden en nieuwe ontwikkelingen die nu nog onbekend zijn. Behalve verschillende denkrichtingen vanuit de thema's en beleidsstrategieën doen wij de suggestie verschillende scenario's op te stellen die kunnen bijdragen aan het innovatief denken over de toekomst en verschillende keuzes hierlangs te verkennen. Wij verwachten dat onze zienswijze ook daaraan een bijdrage kan leveren. Vanzelfsprekend zijn wij gaarne bereid om deze en andere onderwerpen nader toe te lichten en verder met u uit te diepen.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

Adnan Tekin
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Bijlage bij Zienswijze BRS op NRD van de Luchtvaartnota - Punten en vragen ter verduidelijking

Deze bijlage bevat vragen en punten ter verduidelijking met verwijzingen naar de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: NRD) van de Luchtvaartnota 2020-2050.

Het is een bijlage bij de Zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna: BRS) en is ingedeeld op volgorde van hoofdstukindeling van de NRD.

Ad Hoofdstuk 1. De Luchtvaartnota

Inleiding - Doel

Onder doel: co-creatie met andere partijen verder uitgewerkt voor beleid.

Op welke wijze wordt het lokale bestuur betrokken?

Paragraaf 1.1

Op p.6 staat: "De Luchtvaartnota wordt uitgewerkt met een adaptieve aanpak"

Hoe wordt het adaptieve karakter van de LVN tastbaar en meetbaar gemaakt?

Paragraaf 1.2

Op p.7 staat: "Bij de ontwikkeling van de luchtvaart betreft het Rijk ook actueel wetenschappelijke inzichten over de gevolgen van vliegtuiggeluid en -emissies op de gezondheid."

Op welke wijze worden deze inzichten betrokken?

Op p. 8 worden de beleidsvragen van de Bloemlezing genoemd.

Wat is het grotere thema hierachter?

Hoe wordt mobiliteit (breder dan luchtvaart alleen) in 2050 gezien? En hoe worden andere studies hierin betrokken?

Bij bloemlezing Economie: de trend dat mensen zich afvragen of de toegevoegde waarde van Schiphol zo groot is als dat wordt gezegd, is niet in een vraag verwoord.

Wat zegt een MKBA naar Schiphol over de bijdrage aan de Nederlandse economie?

De extra bijdrage aan de economie door groei van de luchtvaart moet nader worden onderzocht.

Wat betekent extra groei voor de andere onderwerpen zoals veiligheid, klimaat, gezondheid en hinder?

Paragraaf 1.3

Bij de verwijzing naar het Regeerakkoord is ook ruimte voor een extra uitgangspunt:

Een Schiphol (of: luchthavens) die ook via weg en rail duurzaam en slim verbonden is met de directe en bredere omgeving.

Hier wordt naast veiligheid gesproken over drie verschillende denkrichtingen, leefomgeving, klimaat en economie.

Wat is het doel van deze denkrichtingen (waarom)?

Het is niet duidelijk hoe deze denkrichtingen worden vertaald naar beleidsstrategieën.

Worden deze denkrichtingen uiteindelijk samengebracht?

Hoe verhouden de denkrichtingen zich tot de 'ruimtelijke configuratie en configuratie van de luchtvaart? Is dit hetzelfde?

Hoe verhouden de denkrichtingen zich tot elkaar en tot de criteria van de PlanMER?

1.3 Denkrichting vanuit thema leefomgeving

De meeste en tevens belangrijke (nationale) economische activiteiten concentreren zich in de buurt van luchthavens. Dit resulteert in een groeiende woningbehoefte dichtbij economische kernen, in de nabijheid van de luchthaven. Om in deze woningbehoefte te voorzien is het van belang om woningbouw op deze locaties op peil te houden. Wanneer we met woningbouw onvoldoende de woningbehoefte faciliteren neemt de regionale mismatch tussen wonen en werken verder toe, wat resulteert in grotere regionale woon-werk pendels en een toenemende belasting van de bestaande infrastructuur.

Wordt in deze denkrichting de woningbehoefte meegenomen?

Hoe wordt de ontwikkeling van regionale woningbehoefte in relatie tot hinder door vliegverkeer meegenomen?

Er wordt een link gelegd tussen leefomgeving en de wens tot vestiging van internationale bedrijven.

Wat is de relatie tussen de druk op de woningmarkt en vestiging van internationaal opererende ondernemingen? En de extra druk op de woningmarkt, juist door de vestiging van ondernemingen en de woningbehoefte van hun medewerkers?

Wat is de relatie van deze denkrichting met het onderzoeken van een Luchthaven in zee?

1.3 Denkrichting vanuit thema klimaat

Welke rol krijgt innovatie in dit onderdeel?

Op welke wijze worden innovaties in brandstoffen (bijvoorbeeld door middel van het door EZ gefinancierde proefproject synthetische e-fuels door Tata, KLM en anderen) meegenomen?

Bij de denkrichting vanuit het thema Klimaat wordt er gesproken over inzet in Europa en ICAO-verband.

Op welke wijze wordt dit expliciet gemaakt?

“Tevens worden flinke stappen gezet in het Nederlands klimaatbeleid voor zowel de binnenlandse als de internationale luchtvaart.”

Zijn hier voorbeelden van te noemen?

Internationaal beleid op het thema Klimaat is op meerdere vlakken interessant; ook buurlanden (denk aan België, Duitsland en Frankrijk) hebben vergelijkbare doelstellingen.

Welke afspraken kunnen op deze (nabije) schaal met elkaar gemaakt worden?

1.3 Denkrichting vanuit thema economie

Bij de Denkrichting vanuit het thema economie wordt gesproken over beperkte of aanzienlijke ruimte van groei.

In Zweden is te zien dat de maatschappelijke acceptatie van vliegen zo zeer afneemt dat het aantal vluchten reduceert. Een economische neergang of substitutie door treinverkeer zou ook reductie van het aantal vluchten kunnen betekenen.

Hoe wordt hiermee omgegaan?

Welke plaats krijgt het vrachtverkeer, de plek van het vrachtverkeer in het geheel van alle modaliteiten en de balans tussen personen- en vrachtverkeer in deze denkrichting?

Er wordt gesproken over “het economisch best mogelijke netwerk van bestemmingen” en netwerkqualiteit met ruimte voor groei.

Wat gebeurt er als de grenzen van de groei (door aspecten zoals gezondheid, hinder, klimaat of economische neergang) bereikt worden?

Welke plek krijgt selectiviteit in deze denkrichting?

Welke sturingsinstrumenten worden er uitgewerkt in de LVN?

Wat zijn de effecten als de werkelijke kosten en de gebruikelijke belastingen (zoals BTW en belasting op brandstof) in de ticketprijs worden doorberekend?

Paragraaf 1.4

“De besluitvorming over de toekomst van de luchtvaart is nauw verweven met andere visies, plannen, projecten en programma’s.”

Het Schone lucht akkoord (SLA) streeft naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland met als inzet gezondheidswinst en dit kan niet los worden gezien van de (verdere) ontwikkeling van de luchtvaartsector.

Wat is de samenhang met dit programma?

Wat is de relatie van de LVN met het Luchthavenindelingsbesluit (LIB)?

1.4 NOVI

De NOVI wordt uitgewerkt in omgevingsagenda’s. De resultaten van deze gesprekken zullen direct effect hebben op de luchtvaartnota.

Op welke wijze worden de omgevingsagenda’s meegenomen in de LVN?

In hoeverre wordt in de Luchtvaartnota ingegaan op de verschillende behoeftes van regio’s?

Wat is de relatie met aanpalende lange termijn trajecten in het MIRT-programma, zoals NERDS (Netwerk, Ringen en de Stad) en ZWASH (MIRT-Onderzoek Zuidwest Amsterdam - Schiphol – Hoofddorp)?

In hoeverre worden deze plannen en studies meegenomen?

1.4 Mobiliteitsagenda

De Luchtvaartnota gaat over luchtvaart in Nederland. De nota raakt daarmee verschillende luchthavens, maar er wordt in de NRD niet gesproken over de rol en *samenhang* van deze luchthavens.

Hoe hangen deze luchthavens met elkaar samen in de Luchtvaartnota?

Welke rol vervullen de luchthavens binnen de lucht- en landzijdige vervoersnetwerken?

Welke rol speelt de luchtvaart en de luchthavens binnen de totale keten van recreatief, zakelijk en woon-werkverkeer?

Mobiliteitsvraagstukken worden voor een groot deel bepaald door het gedrag van de reiziger.

In hoeverre wordt er in de LVN onderscheid gemaakt tussen het type reizigers, hun belang en gedrag?

1.4 Toekomstbeeld openbaar vervoer

Hier wordt gesproken over Internationale treinen: "concurrerend, duurzaam alternatief bieden voor vliegverkeer en auto op bestemmingen tot circa 6 uur reistijd"

Hoe verhoudt het vliegverkeer zich tot treinverkeer op de korte afstanden?

Reistijd kan worden beïnvloed; zou het niet beter zijn om een afstand te noemen (bijvoorbeeld tot 750 km)?

1.4 Luchtruimherziening

"In april 2020 nemen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie het Startbesluit."

In de Voortgangsbrief Luchtruimherziening aan de Tweede Kamer van 18 december 2018 staat: "In het voorjaar van 2019 wordt de onderzoeksfase afgerond met het nemen van een Startbesluit."

Wanneer wordt het Startbesluit Luchtruimherziening genomen: voorjaar 2019 of voorjaar 2020?

En: Indien 2020: waarom is het Startbesluit dan met één jaar vertraagd?

Het Europese luchtruim is druk.

Zitten er ook grenzen aan de toekomstige capaciteit?

1.4 Luchthavenverkeersbesluit Schiphol

In andere visies, plannen, projecten en programma's die een relatie hebben met de Luchtvaartnota worden concrete termijnen genoemd. Bij het LVB Schiphol echter niet.

Binnen welke termijn komt het kabinet met een voorstel over de toekomst van Schiphol dat verankerd wordt in een Luchthavenverkeersbesluit?

Wat is de volgorde in de planning tussen het LVB en de Luchtvaartnota?

Ad Hoofdstuk 2. Milieueffectrapportage voor de Luchtvaartnota

Algemeen met betrekking tot toetskader: de effecten gaan kwalitatief bepaald worden, zijn vrij abstract en zouden geconcretiseerd kunnen worden.

Op welke wijze gaat afweging/prioritering plaatsvinden van de uitkomsten van de toetsen? Of: wat weegt zwaarder voor de Luchtvaartnota: veiligheid en gezondheid, omgevingsklimaat, economie of woonomgeving?

Op basis van welke criteria gaat deze afweging plaatsvinden, en wie gaat de afweging maken? Worden andere partijen dan het ministerie daar bij betrokken en zo ja, wie dan?

Paragraaf 2.1

Bij het onderdeel 'Passende beoordeling' wordt gesproken over de Natuurbeschermingswet 1998.

De Natuurbeschermingswet 1998 is vervallen per 1 januari 2017.

Wordt hier wellicht de Wet natuurbescherming bedoeld die op 1 januari 2017 in werking is getreden?

Paragraaf 2.3

Effecten zullen worden gewaardeerd "op basis van expert judgement". Wie selecteert de experts?

Hoe wordt transparantie in dit proces gebracht?

Waarom is leefbaarheid geen apart onderdeel?

Op pagina 16 wordt in het kader 'Referentiesituatie: foto van de fysieke leefomgeving' het volgende vermeld: *"De 'referentiesituatie' is de situatie 2019 waarvoor de huidige vigerende Luchthavenbesluiten gelden."*

In hoeverre valt het Luchthavenverkeersbesluit van Schiphol hier ook onder?

Het huidige LVB en LIB zijn voor Schiphol achterhaald, hoe past dit in deze referentiesituatie?

Wat wordt – concreet – als de referentiesituatie 2019 voor Schiphol beschouwd?

Paragraaf 2.4

De driedeling qua niveaus uit hoofdstuk 1 (ambitie, strategie en concrete maatregelen van pagina 10) is niet direct zichtbaar in deze paragraaf.

Hoe wordt inzichtelijk gemaakt op welke manier de MER de drie niveaus ambitie, strategie en concrete maatregelen gaat beoordelen?

Op pagina 16/17 staat aangegeven: *"De inhoud van het PlanMER kijkt breed naar omgevingseffecten. Hierbij wordt een nadrukkelijke rol van regionale overheden in de fysieke leefomgeving en een grotere inbreng van partners in de uitvoering- en veranderende vraagstukken nagestreefd."*

Op welke wijze wordt de *"nadrukkelijke rol van regionale overheden"* in dit proces vormgegeven?

Ad Hoofdstuk 3. Proces en vervolgstappen

Paragraaf 3.1

De doorlopende pijl in de figuur (Planning Luchtvaartnota, pagina 18) suggereert een continue afstemming, maar uit de tekst blijkt niet hoe dit wordt vormgegeven; alleen de formele zienswijze ronde is expliciet benoemd.

Op welke wijze worden belangrijke stakeholders bij de verschillende stappen (bv. bij uitwerken beleidsstrategieën etc.) actief betrokken?

Paragraaf 3.3

Op pagina 20 in paragraaf 3.3 staat ook een onderdeel Provincies en gemeenten. Er staat echter aangegeven: "*Het belangrijkste doel het vormgeven van de maatschappelijke participatie in de regio*".

Zowel de Klankbordgroep als de provinciale kerngroepen richten zich alleen op maatschappelijke participatie. De wijze waarop de bestuurlijke participatie concreet wordt vormgegeven is nog onduidelijk.

Op welke wijze wordt het bestuurlijk overleg met provincies en - in het bijzonder - gemeenten concreet vormgegeven?

Welke rol krijgen bestaande overlegstructuren (zoals de BRS) hierin?

Welke rol hebben de lokale besturen in de maatschappelijke participatie?

Op pagina 21 wordt gesproken over de VNG (commissie Mobiliteit). De VNG gaat deze rol echter niet vervullen.

Dit is een besluit van de VNG-portefeuillehouders Mobiliteit op 7 maart 2019 dat bekrachtigd is door de voltallige VNG Commissie Ruimte, Wonen en Mobiliteit (RWM) tijdens de heidag op 8 maart 2019.

Hoe wordt hiermee omgegaan?

Ad Bijlage A. Begeleidingsgroep

Wat betekenen alle afkortingen van de deelnemende organisaties aan de Begeleidingsgroep en welke kennis en/of expertise brengen zij in?

Ad Bijlage C. Concept toetskader

Op welke wijze gaat afweging/prioritering plaatsvinden van de uitkomsten van de toetsen?

Door wie wordt deze afweging gemaakt?

Op basis van welke criteria gaat deze afweging plaatsvinden?

(Of: wat weegt zwaarder voor de Luchtvaartnota: veiligheid en gezondheid, omgevings-klimaat, economie of woonomgeving?)

In het concept-toetskader wordt nergens over windmolens/-turbines gesproken:

Bij welk aspect en/of indicator en/of specificatie gaat het concept toetskader van het planMER in op de effecten van de Luchtvaartnota 2020 – 2050 op plaatsingsmogelijkheden c.q. hoogtebeperkingen ten aanzien van windmolens/-turbines?

In het concept toetskader wordt niet over (herijking van) gelijkwaardigheidscriteria gesproken:

Waarom is er geen toets aan gelijkwaardigheidscriteria opgenomen?

Regelmatig wordt in dit Concept toetskader gesproken over '*rondom de luchthavens*'.

Op welke wijze wordt '*rondom de luchthavens*' gedefinieerd?

Welke afstand (in km's) wordt daarbij in ogenschouw genomen?

Waarom deze afstand (onderbouwing)?

Gezondheid

Bij het thema gezondheid (geluid, fijnstof, geur, veiligheid) kan men aan de hand van de hoogte van de belasting de DALY's¹ uitrekenen en daarmee de kosten van de zorg.

Wordt dit ook meegenomen bij het aspect Gezondheid?

“Bij de ontwikkeling van de luchtvaart betreft het Rijk ook actueel wetenschappelijke inzichten over de gevolgen van vliegtuiggeluid en -emissies op de gezondheid.” (pagina 7 NRD)

Op welke wijze worden deze inzichten betrokken bij het aspect Gezondheid?

Hoe worden lange termijn effecten meegenomen bij dit aspect?

Gezondheid - Geluidshinder

Wordt er bij deze indicator ook daadwerkelijk gemeten (Onderzoek naar dosis – effect relatie)?

Hoe zit het met de actualisatie van de dosis-effect relatie waarmee nu gerekend wordt?

¹ <https://www.volksgezondheidenzorg.info/definitie-en-methode-ziektelastberekening>

Bij het onderdeel 'Goede Omgevingsklimaat' komt de indicator geluidshinder niet terug.

Op welke wijze wordt de relatie tussen deze aspecten en indicatoren ten opzichte van elkaar gemaakt en gewogen?

Worden hierbij de gebruikelijke indicatoren van areaal stiltegebieden (40 dB) en Natura 2000 in acht genomen?

Er wordt niets gezegd over nachtvluchten of ernstig slaapverstoorden.

Kan dit worden toegevoegd bij de indicator Geluidshinder?

Gezondheid - Luchtkwaliteit

Hoe worden de onderzoeksresultaten van het onderzoek naar ultrafijnstof van de RIVM bij deze indicator betrokken?

Ultrafijnstof komt terug bij het aspect Gezondheid en fijnstof komt terug bij het aspect Klimaat.

Op welke wijze wordt de relatie tussen deze aspecten en indicatoren gemaakt?

Klimaat – Lokale emissies

Er wordt gesproken over Co2-uitstoot van *luchthavens*.

Worden emissies van Nederlandse *luchtvaart* ook meegenomen bij deze indicator?

Worden emissies van aanvoerend (landzijdig) verkeer ook meegenomen?

Klimaat – Emissies op nationaal/Europees en mondiaal niveau

De indicator Klimaatimpact (opwarming) wordt gerelateerd aan Emissies op mondiaal niveau.

Waarom wordt de klimaatimpact (opwarming) niet op nationaal en Europees niveau toetsbaar gemaakt?

Wat is de relatie van deze indicatoren met het thema gezondheid?

Natuurlijke systemen – oppervlaktewater

Er is sprake van een ruimtelijke benadering bij dit criterium

Op welke wijze wordt de vervuiling van oppervlaktewater meegenomen?

Natuurlijke systemen en Natuur

Wat is de rol van 'stikstofdepositie' bij deze indicatoren?

Natuur – Grondstoffenverbruik

Deze indicator heeft een relatie met het aspect Klimaat

Op welke wijze wordt de relatie tussen deze aspecten en indicatoren gemaakt?

Economische omgeving - Verdienvermogen

Het zou zo kunnen zijn dat de luchtvaart niet groeit, maar andere sectoren (trein, hyperloop) wel (of harder) groeien.

Wordt hierbij het verdienenvermogen van alternatieven ook meegenomen?

Bij verdienenvermogen mist de hoeveelheid geld die de luchthaven opbrengt.

Wat verdient de BV Nederland aan Schiphol? En wat kost het de BV Nederland?

Ruimtelijke economie – Mobiliteit

“Verandering van het aantal en type bestemmingen en aantallen reizigers die per vliegtuig reizen verdeeld naar de luchthavens”

Welk deel hiervan ligt binnen de substitutie potentie range (750 km ongeveer)?

Wat kost het om deze substitutie te bewerkstelligen?

Er is een relatie met de doelstellingen van het Klimaatakkoord mobiliteit.

Wordt er gestreefd naar duurzame mobiliteit?

Ruimtelijke economie - Bereikbaarheid/ Connectiviteit/ Netwerkkwaliteit

Hier wordt slechts gesproken over het aantal *gevlogen* bestemmingen, niet over andere modaliteiten zoals trein of nieuwe modaliteiten. (voor zowel vracht als personenvervoer)

Wat is de rol van het aantal *te bereiken* bestemmingen (+ frequentie), ongeacht de modaliteit?

Welzijn – Sociaal

‘Verandering in financiële toegankelijkheid publiek tot de luchtvaart’?

Wat is de relatie tot het Aspect Klimaat?

Op welke wijze worden de kosten van een ton CO2 voor de eindgebruiker meegenomen?

‘Verandering in de sociale samenhang in dorpen rondom de luchthavens’:

Wat is de definitie van een dorp?

Waarom wordt alleen over dorpen gesproken? (Waarom niet ook wijken in steden? Of buurtschappen?)

Hoe is ‘sociale samenhang’ te meten?

En kan het gecorreleerd worden aan de luchtvaart?

Wat is de reden tot het toevoegen van ‘Verandering van de werkdruk bij luchthavenpersoneel’?

Wat is de reden tot het toevoegen van de indicator bij Cultuur: ‘Verandering in het leren kennen en ervaren van andere culturen’?

Ruimte – Woningbouwlocaties

In hoeverre hebben de criteria binnen het aspect Ruimte betrekking op de woningbehoefte?

Gaat het hier uitsluitend om nieuwe woningbouwlocaties of ook t.a.v. inbreidingslocaties?

Wat bepaalt de kwaliteit van deze locaties?

Ruimte – Recreatie

Wat wordt verstaan onder kwaliteit?

Wordt rekening gehouden met de toekomstige behoefte aan recreatie en groen nabij de stad?

Welke relatie heeft deze indicator tot andere modaliteiten (bijvoorbeeld trein)?

Ruimte - Hoogbouw

Wat is de definitie van hoogbouw?