



provincie **HOLLAND**
ZUID

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
O.v.v. Luchtruimherziening
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
Zie verzenddatum linksonder
Ons kenmerk
PZH-2020-744283808
DOS-2018-0005825
Uw kenmerk

Bijlagen

Onderwerp
Zienswijze provincie Zuid-Holland

Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

De provincie Zuid-Holland heeft met interesse kennisgenomen van Verantwoord vliegen naar 2050, ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050. Voor onze provincie zijn de volgende uitgangspunten leidend in onze reactie op de nota:

1. Hinder moet omlaag.
2. Innovatie: voor de noodzakelijke hinderreductie en verduurzaming van de luchtvaartsector, met behoud van zijn economische voordelen, zien wij de belangrijkste oplossing in substantiële inzet op innovatie.
3. Gebruiksruimte: de regionale gebruiksruimte moet vooral worden ingezet om in de regionale behoeftes te voorzien.
4. Ruimtelijke ordening: de ontwikkelingen in de luchtvaart kunnen niet los worden gezien van opgaven in de ruimtelijke ordening.
5. Governance: de provincie wil een substantiële rol spelen bij alle besluiten op luchtvaartgebied die invloed hebben in de provincie.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen
90, 385 en 386 stoppen
dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Langs deze vijf lijnen is deze zienswijze opgesteld. Deze zienswijze is aanvullend op de zienswijzen van de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol, waaraan de provincie heeft bijgedragen en die de provincie onderschrijft.

De ontwerp-luchtvaartnota stelt vier publieke belangen centraal:

- Nederland veilig in de lucht en op de grond.
- Nederland goed verbinden.
- Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.
- Nederland duurzaam.

De provincie vindt het belangrijk dat deze vier belangen gebalanceerd worden meegewogen in



besluiten over de toekomst van de luchtvaart. Daarom hebben wij deze publieke belangen ook zorgvuldig in deze zienswijze verwerkt.

1. Hinder moet omlaag

Kwaliteitsdoelstellingen ontbreken

De Ontwerp Nationale Omgevingsvisie presenteert een integrale langetermijnvisie op de toekomst en ontwikkeling van de leefomgeving. De verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid komt voor een groot deel bij de decentrale overheden te liggen. Het gaat dan om taken zoals woningbouw, energietransitie en natuur. Deze taken raken ook het luchtvaartbeleid en voelen de gevolgen van het luchtvaartbeleid. Hoewel de ontwerp-luchtvaartnota vaststelt dat het belangrijk is dat de kwaliteit van de omgeving en de natuur rond de luchthavens verbetert, geeft het geen kwaliteitsdoelstellingen of kaders mee waaraan men de ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthavens kan toetsen.

Integraliteit van Rijksbeleid

Daarnaast zien wij het als een gemiste kans om de luchtvaartregelgeving, voor zover dit impact heeft op de leefomgeving, niet in de Omgevingswet op te nemen. De Omgevingswet beoogt immers een integrale afweging van alle belangen. Nu de luchtvaart daarin niet is opgenomen, is het risico op een sectorale belangenafweging groot en levert dit uitvoeringsproblemen bij het omgevingsbeleid op. Illustratief is de Aanvullingsregeling geluid die uw ministerie momenteel ter inzage heeft liggen, en waarin regels over de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluidniveau zijn opgenomen. Deze regels leiden de facto tot een bouwstop in een groot gebied rondom Schiphol (veel groter dan de nu gehanteerde 20 Ke-contour) en Rotterdam The Hague Airport vanwege luchtvaartgeluid. Wij vinden het niet consistent dat u regels over een aanvaardbaar geluidniveau eenzijdig oplegt aan de omgeving, maar bij de verdere ontwikkeling van Schiphol voorbij gaat aan uw eigen regels en de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluidniveau niet afweegt.

U geeft aan dat u wil verkennen of de instrumenten van de Omgevingswet kunnen helpen bij een betere afstemming en verdeling van de ruimte voor luchtvaart, wonen, bedrijfsactiviteiten, energietransitie en de natuur. Al deze aspecten raken het werkveld van de provincie. Illustratief is het toestaan van General Aviation boven Natura 2000 gebied. Wij constateren dat het publieke belang, een gezonde- en aantrekkelijke leefomgeving, voor het grootste deel nog uitgewerkt moet worden. Er zijn geen kwalitatieve doelstellingen meegegeven. Zonder de verantwoordelijkheid voor het brede luchtvaartbeleid te willen overnemen, denken wij graag vanuit onze rol in het ruimtelijke domein mee over de ontwikkelingen van de luchtvaart.

Groei van de luchtvaart

Uw verwachting is dat de luchtvaart met een bepaald percentage per jaar kan groeien. U geeft in de ontwerp-luchtvaartnota aan dat deze groei verdiend moet worden. Een nadere uitwerking van dit principe met concrete afspraken, 'targets' en randvoorwaarden ontbreekt echter. Daar waar u een duidelijk gekwantificeerde groei-ambitie noemt van 1 - 1,5%, blijft uw ambitie met betrekking tot het verbeteren van de leefomgeving en het welzijn van mensen zonder gekwantificeerd doel of

een duidelijk “stip op de horizon” waar u naartoe wilt werken.

In het Tweede Kamerdebat van 18 juni zegt u: “U zegt: deze minister gaat voor groei. Maar dat is onzin. Deze minister gaat voor hinderbeperking. En als het resultaat daarvan nul is, dan is er ook nul groei.” Wij onderschrijven deze uitspraak van harte.

De provincie Zuid-Holland verkent graag met u hoe een groeiverdienmodel er in de toekomst uit zou kunnen zien, met betrekking tot Schiphol in BRS¹ verband en bij Rotterdam The Hague Airport (RTHA) in BRR² verband. Daarbij zijn wij zeer benieuwd op welke termijn dit model zou kunnen functioneren. In onze beleving kan de invulling van groei niet eerder ingaan dan het moment waarop de reductie van hinder een feit is. Oorzaak en gevolg mogen hier beslist niet worden omgedraaid.

Concluderend vinden wij dat vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving, de ontwerp-luchtvaartnota te weinig kaders biedt om op een volwaardige wijze alle relevante belangen af te wegen. Wij vinden het belangrijk om bij de verdere uitwerking actief te worden betrokken.

Aparte geluidsruimte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken

Bij de provincie Zuid-Holland bestaat de zorg dat bij het splitsen van geluidsruimten het harde plafond, dat goed functioneerde bij één geluidsruimte, verdamppt. Deze zorg komt onder meer door de jarenlange trendmatige groei van de inzet van de traumahelikopters, en het ontbreken van mogelijkheden om hierin sturend op te treden, of tot werkafspraken te komen met de sector. Zonder aanvullende maatregelen zou het resultaat van twee geluidsruimten kunnen zijn dat het totale vliegverkeer binnen afzienbare tijd meer gebruikruimte benut dan de huidige 100%. Op het bewaken van deze harde bovengrens aan het gebruik van de luchthaven heeft de provincie Zuid-Holland jarenlang consequent, succesvol en tot grote tevredenheid van vele belanghebbenden, ingezet. Wij zien in de ontwerp-luchtvaartnota geen maatregelen die onze zorg op dit punt inperken.

Wij vinden dat het traumahelikopterverkeer altijd doorgang moet kunnen vinden en tegelijkertijd dat de totale geluidsruimte van RTHA niet mag groeien.

Daarbij vinden wij het belangrijk dat, als een dergelijke aparte geluidsruimte vorm krijgt, deze alleen van toepassing is op operationele vluchten (daadwerkelijke politie-inzet en traumavluchten). Training- en demonstratievluchten van zowel de politie- als de traumahelikopters dient men dan zorgvuldiger in te plannen. Deze zouden wat ons betreft dus niet onder een aparte gebruikruimte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken moeten vallen.

¹ Bestuurlijke Regie Schiphol, een samenwerkingsverband van 4 provincies en 56 gemeenten rondom Schiphol

² Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport, een samenwerkingsverband van de provincie, Rotterdam, Lansingerland en Schiedam

Tenslotte zien wij, dat de provincie een faciliterende rol heeft bij het registreren en analyseren van hindermeldingen, maar dat de Rijksoverheid hierin bevoegd gezag is. Wij willen daarom graag de samenwerking tussen de provincie en de Rijksoverheid rondom hindermeldingen verbeteren.

Baangebruik en banenstelsel Schiphol

Wat de provincie Zuid-Holland betreft is de ligging en functie van Schiphol een vast gegeven. Datzelfde geldt voor het huidige banenstelsel en het huidige baangebruik. De provincie is tegenstander van het uitbreiden of wijzigen van het banenstelsel als dit vanuit het oogpunt van groei van Schiphol nodig is. Een Tweede Kaagbaan kunnen wij niet steunen omdat deze leidt tot het (nog) zwaarder belast worden van woongebieden in Zuid-Holland.

Metten en berekenen geluid

Met u onderschrijft de provincie het belang van het eenduidig meten van (geluids-) hinder. Wij zoeken hierin de samenwerking en denken graag mee in het ontwikkelen van een meetprogramma dat u ontwikkelt voor Rotterdam The Hague Airport. In dat kader wijst de provincie u ook op het belang dat de omgeving hierin betrokken wordt. In onze provincie kennen wij een geslaagd voorbeeld van een goede samenwerking tussen Ministerie, Provincie en belanghebbenden. Dit gebeurt momenteel bij een verkenning naar een burgermeetnet geluid rond de Rotterdamse luchthaven. In de ontwerp-luchtvaartnota zien wij een aanleiding om verder te gaan op deze ingeslagen weg. Ook lezen wij er een bevestiging in dat wij bij het zetten van verdere stappen blijvend mogen rekenen op inbreng vanuit het Ministerie. Graag zetten wij dan ook onze samenwerking op dit onderwerp voort, onder andere via de programmatische aanpak meten en berekenen van vliegtuiggeluid van het ministerie.

2. Innovatie

Innovatie synthetische brandstoffen

De provincie Zuid-Holland deelt uw mening dat een grote inzet op innovatie nodig is om de duurzaamheids- en leefbaarheidsdoelstellingen van de ontwerp-luchtvaartnota te bereiken. De ontwikkeling van synthetische brandstoffen lijkt voor met name de grote, commerciële luchtvaartuigen een veelbelovende kanshebber om binnen de termijnen van de ontwerp-luchtvaartnota een substantiële bijdrage te leveren aan reductie van de CO₂-uitstoot. Deze ontwikkeling belooft ook een verbetering, door vermindering, van de ultrafijnstof emissies.

Binnen de provincie Zuid-Holland zien wij mogelijkheden om bij te dragen aan deze ontwikkelingen. Zoals u al stelt in de ontwerp-luchtvaartnota, is Nederland van oudsher sterk, innovatief en ondernemend in de luchtvaart. Nederland in het algemeen, maar vooral ook de provincie Zuid-Holland, beschikt over een goede mix van petrochemische industrie, innovatieve kennis en een behoorlijk grote afzetmarkt in de luchtvaart om de ontwikkeling van synthetische brandstoffen mogelijk te maken. Wij denken daarom graag met u mee hoe wij deze ontwikkelingen verder kunnen ondersteunen en over de verdere vormgeving van de innovatiestrategie.

Energietransitie

De Provincie Zuid-Holland verwelkomt de bijmengverplichting van bio- en synthetische kerosine (14% in 2030; 100% in 2050) voor verduurzaming van de luchtvaart en de ambitie van het rijk om de productie hiervan aan te jagen. De verplichting draagt vanuit de vraagkant bij aan het momentum voor een circulaire economie. De productie van kerosine geschiedt in zo'n circulaire economie niet langer op basis van aardolie, maar op basis van koolstof uit biomassa, reststromen en afgevangen CO₂ (Carbon Capture and Utilisation), in combinatie met groene waterstof uit water-elektrolyse. Omdat de Haven van Rotterdam een groot deel van de kerosine voor luchthavens in Noordwest-Europa levert ligt hier een groot economisch belang met exportpotentieel voor Zuid-Holland en Nederland bij ontwikkeling van deze gecombineerde koolstof- en waterstofwaardeketen. De productie van bio- en synthetische kerosine sluit goed aan bij de ketenbenadering en prioriteiten in de Waterstofvisie Zuid-Holland van 18 februari 2020.

Innovatie hybride elektrisch vliegen

In de ontwerp-luchtvaartnota heeft u een substantiële reductie van luchtvaartemissies tot doel gesteld voor 2050. De provincie ondersteunt deze doelstelling en voorziet net als u de noodzaak om ook hier innovatie te stimuleren en te ondersteunen. Daarom denkt de provincie ook voor deze doelstelling graag mee over de verdere invulling van het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen en de Duurzame Luchtvaarttafel.

3. Gebruiksruimte regionale luchthavens naar regionale behoeftes

Netwerk Rotterdam The Hague Airport (RTHA) vooral regionaal

Wij zien in de ontwerp-luchtvaartnota een ambitie beschreven die regionale luchthavens betreft in een nationaal schaarstevraagstuk. Nederland is als het ware beschreven als één luchtvaartregio. De schaarse gebruiksruimte van de luchthavens moet volgens de ontwerp-luchtvaartnota optimaal bijdragen aan welvaart en welzijn van Nederland. Dit voorstel hoeft niet altijd samen te gaan met de belangen van hinderbeperking en afspraken daarover met de omgeving. De provincie is het niet eens met deze eenzijdige doelstelling. Wat ons betreft is Rotterdam The Hague Airport in de eerste plaats een regionale luchthaven voor zakelijk luchtverkeer die ten dienste staat van de regio, en pas daarna ten dienste van de verdeling van nationale schaarste.

Economische waarde Schiphol

Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven. Wij onderschrijven de keuze om voorrang te geven aan luchtvaart met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Hierbij vragen wij uitdrukkelijk aandacht voor vracht. Ook heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. Wij vinden het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld. Dat vraagt dat verschillende vraagstukken en thema's in onderlinge samenhang worden beschouwd.

4. Ruimtelijke ordening

Ruimtelijk ordening - Geluidadaptief bouwen

De provincie is tegen geluidadaptief bouwen als dit als middel wordt gebruikt om op plekken te bouwen waar de woningbouw nu al is verboden of gelimiteerd op grond van te hoge geluidbelasting. Daarmee zouden we het aantal potentieel geluidgehinderden vergroten; dat is in de ogen van de provincie ongewenst. Geluidadaptief bouwen vinden wij wél een goede methode om de blootstelling aan geluid te beperken op plaatsen waar woningbouw op grond van de huidige regels is toegestaan. Op geluidadaptief bouwen van kantoren en andere werkgerelateerde functies bij hogere geluidbelastingen dan nu is toegestaan, is de provincie niet a priori tegen.

Zoals eerder genoemd, vinden wij het in dit kader ook belangrijk, dat de geluidsbelasting niet alleen berekend, maar ook gemeten wordt.

Ruimtelijke ordening - Windenergie

De provincie Zuid-Holland vindt dat de ruimte voor de luchtvaart niet ten koste mag gaan van ruimte op de grond. De provincie Zuid-Holland wil een bijdrage leveren aan de duurzame energieopgave onder andere door het realiseren van windparken op reeds aangewezen locaties voor windenergie, maar ook de mogelijkheid openhouden tot uitbreiding van de bestaande locaties. De trend dat de windturbines op land steeds hoger worden leidt tot kostendaling in de exploitatie van windparken waardoor minder rijkssubsidie (SDE+) nodig is. Nu al is de hoogtebeperking voor een aantal windlocaties in de Rotterdamse regio een belangrijke reden waarom windparken niet tot ontwikkeling komen waardoor de provincie afspraken uit het energieakkoord niet kan realiseren. Met een strengere regelgeving zal dat voor meer locaties in Zuid-Holland gelden.

Verder vragen we aandacht voor de verlichting van windturbines die in het kader van de veiligheid van de luchtvaart verplicht zijn voor turbines van meer dan 150 meter tiphoogte. De verlichting leidt tot veel visuele overlast bij een grote groep omwonenden van een windpark. We kijken met belangstelling uit naar de resultaten van het onderzoek naar vermindering van de lichthinder van obstakelverlichting op hoge objecten voor omwonenden en worden graag betrokken bij het vormgeven van de maatregelen die u gaat treffen naar aanleiding hiervan.

Zorg over bouwopgave en luchtvaart

De binnenstedelijke verdichtingsopgave en de bouwopgave in de Randstad staan op gespannen voet met luchtvaart. Wij bieden aan om met u mee te denken over mogelijke uitwerkingsrichtingen om dit conflict op te lossen.

5. Governance

Luchthavenbesluit RTHA

De ontwerp-luchtvaartnota benoemt dat Rotterdam The Hague Airport in 2020 start met de voorbereidingen van een nieuw luchthavenbesluit. Daarbij neemt eveneens de afstemming met de regio een belangrijke plaats in voor het te nemen luchthavenbesluit. In dat kader levert de provincie Zuid-Holland graag een actieve bijdrage aan het gezamenlijke proces van de

luchthaven en het ministerie. Bovendien zien wij de invulling van draagvlak vanuit de omgeving als een proces dat verder reikt dan het betrekken van de provincie. Daar horen regionale partners bij als (vertegenwoordigers van) omwonenden, bedrijfsleven, natuur- en milieuorganisaties, gebruikers van de luchthaven, gemeentebesturen en overige belanghebbenden.

Evaluatie van het RBML

In hoofdstuk 8 beschrijft u de uitvoering van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). U spreekt de bereidheid uit 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 is. Wij ervaren problemen op het terrein van de uitvoering voor wat betreft helihavens, de afstemming met de verschillende handhavende instanties. Ook zijn er 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 is een feit dat er geen totaaloverzicht van alle luchtvaartactiviteiten meer is. Conform de afspraken uit 2009 vragen wij u hiervoor spoedig een grondige evaluatie te starten. De problematiek rond de bevoegdheidsverdeling in het RBML en het voorstel voor een grondige evaluatie van de RBML-regelgeving zien wij graag prominenter terug in de definitieve Luchtvaartnota.

Governance en participatie

De provincie Zuid-Holland ondersteunt de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden waar het ruimtelijke ordening, natuur en regionale economische ontwikkeling betreft, zoals verwoord in LVN 8.2.5.

“De provincies zijn medeverantwoordelijk voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, natuur en regionale economische ontwikkeling.

De provincies vervullen een adviserende rol in de ontwikkelingen van luchtvaart, nu en in de toekomst, bij:

- *alle luchtvaart- en luchtruimwijzigingen waarvan relevante merkbare effecten zijn te voorzien*
- *binnen een provincie, maar die ook provincie- en landsgrensoverstijgend kunnen zijn;*
- *evaluatiemomenten rondom inrichting van luchtruim en capaciteitsverdeling van luchthavens;*
- *inhoudelijke ontwikkelingen op de grond die de luchtvaart raken of door de luchtvaart geraakt worden.”*

Deze verdeling zal zich ook moeten uiten bij de dialoog voor de uitvoeringsagenda van de luchtvaartnota. Daar waar gezamenlijke verantwoordelijkheden zijn dient men deze ook gezamenlijk te besluiten. De provincie wil graag betrokken worden bij de uitvoeringsagenda en bepalen op welke onderwerpen de provincie en Rijk samen optrekken.

De participatie voor gemeenten en burgers is volgens de provincie Zuid-Holland onvoldoende. Bij de totstandkoming van de ontwerp-luchtvaartnota zijn de gemeenten – die buiten de bestaande overlegstructuren van Schiphol en RTHA vallen – onvoldoende betrokken. Ook de gemeenten binnen deze overlegstructuren voelen zich niet tijdig geïnformeerd. Voor de toekomst zouden

deze gemeenten in een apart traject tussen Rijk en gemeenten moeten worden betrokken. Een alternatief is de CRO+, waarbij enkele gemeenten aansluiten bij een bestaand overleg van CRO, om zodoende te kunnen participeren.

Voor bewoners vindt onder andere via (nationale) klankbordgroepen participatie plaats. De provincie is van mening dat participatie via klankbordgroepen effectiever kan zijn, als er transparantie is over de input en output van dit overleg. In de afgelopen periode is onvoldoende duidelijk geweest welke input er is geleverd door de bewoners en wat hiermee is gedaan bij de uitwerking van de verschillende luchtvaartprogramma's. Daarnaast is het wenselijk een evenredigere vertegenwoordiging te hebben van de verschillende stakeholders bij de klankbordgroepen, waarbij niet voornamelijk sectorpartijen zijn vertegenwoordigd.

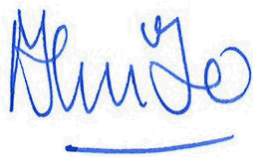
6. Conclusie

De ontwerp-luchtvaarnota geeft een goede aanzet tot de ontwikkeling van de luchtvaart op de langere termijn. De provincie mist echter de doelstellingen om de leefomgeving te verbeteren en de emissies en hinder omlaag te brengen. De provincie vindt ook dat regionale belangen voorrang moeten krijgen bij het verdelen van de schaarse gebruiksruimte en is bezorgd over de voorgenomen aparte gebruiksruimte voor maatschappelijk helikopterverkeer. Daarnaast is het belangrijk om de mogelijkheden voor maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid bij besluiten, die consequenties hebben voor inwoners van de provincie, te verbeteren.

Graag ziet de provincie uw inhoudelijke reactie op deze zienswijze tegemoet. Wij gaan daarbij uit van een positieve samenwerking bij de verdere uitwerking.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,



drs. H.M.M. Koek

voorzitter,



drs. J. Smit