



CRO Luchthaven Rotterdam

MEMO

Onderwerp: voor RTHA en CRO relevante punten en passages uit ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050
Datum: 6 juni 2020

Ten behoeve van de behandeling van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 in de vergadering van de CRO op 18 juni 2020 heeft de secretaris een overzicht gemaakt van passages en punten die relevant (kunnen) zijn voor de luchthaven, omgeving en CRO. Hierbij is de hoofdstukindeling en volgorde uit de Luchtvaartnota zelf aangehouden en zijn de exacte teksten gebruikt. Dit **overzicht** begint op bladzijde 3 van dit memo.

Van dit overzicht is vervolgens weer een extract ter grootte van een A4'tje gemaakt met de (naar het oordeel van de secretaris) meest relevante punten. Hiervoor zijn teksten opnieuw geschikt en ook enigszins geredigeerd, Dit **extract** staat op bladzijde 2 van dit memo.

RTHA/OMGEVING

Het Rijk verkent samen met regionale overheden de mogelijkheden voor meer ruimtelijke ontwikkelingen rond burgerluchthavens, bijvoorbeeld voor nieuwe woningen. Dit gebeurt binnen de randvoorwaarden voor veiligheid en gezondheid en in lijn met de Omgevingswet.

Waar de geluidsbelasting te hoog is, zoals onder de vliegroutes, wordt niet gebouwd. Voor de gebieden buiten de routes waar de geluidsbelasting lager is, worden de mogelijkheden verruimd door geluidsadaptief te bouwen.

Luchthavens moeten de geluidsoverlast steeds verder verminderen. Hoe, legt de Rijksoverheid vast in luchthavenbesluiten van burgerluchthavens waar het Rijk het bevoegd gezag is.

Het Rijk maakt per luchthaven maatwerkafspraken over de vluchten aan de randen van de dag. Op Rotterdam The Hague Airport neemt het aantal geplande nachtvluchten af. Deze luchthaven blijft wel de uitwijkplek voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen. De eisen worden strenger en vastgelegd in een nieuwe extensieregeling.

Voor spoedeisende hulpverlening en politietaken wordt een aparte gebruikruimte in luchthavenbesluiten gecreëerd. Dit leidt niet tot het vergroten van de gebruikruimte voor groot commercieel verkeer.

Het Rijk kiest voor een luchtruim waarbij tot 6.000 voet (1.828 meter hoogte) het terugdringen van geluid prioriteit heeft. Boven de 6.000 voet staat het terugdringen van CO₂-uitstoot voorop.

De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn. Het Rijk wil meer regie voeren op regionale luchthavens zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden. Maar wel op een manier die past bij de regio's waarin ze liggen.

In 2020 start het Rijk de procedures voor nieuwe luchthavenbesluiten voor o.a. Rotterdam The Hague Airport. Het Rijk verwacht van de luchthavens dat zij met de belanghebbende partijen in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen. Ze moeten rekening houden met de door de Rijksoverheid geschetste ambities. Na deze regionale verkenning beslist de Rijksoverheid over de verdere ontwikkeling van de luchthavens.

Het Rijk onderzoekt de mogelijkheid van direct beroep bij de bestuursrechter tegen luchthavenbesluiten.

CRO

Het Rijk versterkt de rol van de CRO's en de 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. Het kabinet wil dit doen in nauwe samenspraak met betrokkenen. De uitwerking van de permanente overlegstructuur naar aanleiding van de Proefcasus Eindhoven dient hierbij als inspiratie. Verder zal het in 2020 te verschijnen advies van de Commissie Governance en Participatie onder leiding van Job Cohen worden benut.

De CRO is het platform om de ambities van de luchthaven te bespreken en afspraken te maken over bijvoorbeeld: geluidsoverlast, klachtenafhandeling, duurzaamheid en regionale inbedding. 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. De CRO's krijgen als taak jaarlijks een brede bijeenkomst te organiseren met gemeenten die ook worden geraakt door de luchthaven (CRO+). 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. Die zijn immers cruciaal voor het goed functioneren van de CRO's.

1 Nieuwe koers voor de luchtvaart

1.5 Rijksoverheid: regie en eindverantwoordelijkheid

... Voor de vormgeving van participatie rond de toekomstige ontwikkeling van de regionale luchthavens sluit het Rijk aan bij de aanbevelingen uit de Proefcasus Eindhoven. ...

2 Veilige luchtvaart

3 Goed verbinden

Belangrijke beslissingen (complete lijst)

1. De Rijksoverheid geeft nu en in de toekomst ruimte om met luchtvaart de voor Nederland meest relevante plekken in de wereld te bereiken. Dit gebeurt voor het welzijn en de welvaart van de Nederlanders en binnen de randvoorwaarden voor veiligheid, gezondheid en duurzaamheid (klimaat).
2. Het Rijk zal de vraag naar luchtvaart (vracht en passagiers) selectief ondersteunen, waar die de grootste mogelijke waarde heeft voor de Nederlandse economie.
3. Netwerkkwaliteit speelt daarbij een belangrijke rol. Het Rijk gaat daarom een beleidskader ontwikkelen voor netwerkkwaliteit. Bestaande monitoringsonderzoeken naar de netwerkkwaliteit worden uitgebreid.
4. De Rijksoverheid toetst hoe het huidige beleidsinstrumentarium gebruikt kan worden om de netwerkkwaliteit te verstevigen. Ook zet het Rijk waar nodig en mogelijk in op aanpassing van bestaande EU-kaders voor de luchtvaart, waarbij in ieder geval wordt gestreefd naar het creëren van meer ruimte voor nationaal beleid.
5. Vanuit een integrale mobiliteitsbenadering wil het Rijk internationaal vervoer over het spoor en de weg aantrekkelijker maken. Daardoor komt ruimte vrij voor luchtvaart naar bestemmingen waarvoor geen reële andere vervoerswijze is.
6. De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn.
7. Per eiland van Caribisch Nederland stelt de Rijksoverheid een brede en meerjarige uitvoeringsagenda op.

3.5.1 Introductie beleidskader netwerkkwaliteit

... Het kabinet ontwikkelt ook een beleidskader netwerkkwaliteit.

3.5.3 Versteving van de netwerkkwaliteit

De Rijksoverheid kan direct invloed uitoefenen op het versterken van de netwerkkwaliteit door het luchtvaartpolitieke beleid. Bijvoorbeeld door het verlenen van routevergunningen. Meer indirect doet het Rijk dit door de opening van Lelystad airport, in combinatie met de introductie van een verkeersverdelingsregel en het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van luchthavens. Ook kan binnen de kaders van de Europese slotverordening worden gezocht naar ruimte om de netwerkkwaliteit te beïnvloeden, bijvoorbeeld door een dusdanige inzet van additionele slotallocatieregels waardoor nieuwe slots eerder worden uitgegeven ten behoeve van bestemmingen die het netwerk verder verstevigen. Ten slotte kunnen andere instrumenten van de Rijksoverheid worden benut, zoals belastingheffing, regulering, vergunningverlening en aandeelhouderschap, binnen de mogelijkheden en in samenspraak met relevante partijen. ...

... Dezelfde aanpak kiest Nederland bij de luchthavengelden. Die zijn ingekaderd door Europese regels (Europees mededingingsrecht, Europese richtlijn luchthavengelden) en door nationale regelgeving (Wet

luchtvaart). Daarmee kunnen de luchthavengelden nu niet worden gebruikt om te sturen op netwerkqualiteit. De Europese Commissie voerde een evaluatie uit van de richtlijn luchthavengelden en bekijkt de mogelijkheden en wenselijkheid van een herziening van de richtlijn. Bij een eventuele herziening zet Nederland in op het bieden van meer ruimte voor sturing op netwerkqualiteit. Ook voert het Rijk een vergelijkend onderzoek uit naar het systeem en de invulling van de luchthavengelden in andere EU-lidstaten om van die ervaringen te leren.

3.5.4 Verbondenheid regionale luchthavens

Vanaf regionale luchthavens worden vooral Europese bestemmingen aangedaan. Reizigers, zo blijkt uit onderzoek (KiM, 2018a), vertrekken graag vanaf een luchthaven die dichtbij ligt. Regionale luchthavens zijn daarmee van belang voor de bereikbaarheid van regio's. Tegelijkertijd leggen de luchthavens druk op de kwaliteit van de leefomgeving rond die luchthavens.

De Rijksoverheid vindt dat regionale luchthavens (waarvoor IenW bevoegd gezag is) zich moeten ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. Dat is in lijn met de aanbevelingen uit de Proefcasus Eindhoven (Van Geel, 2019). De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens liggen immers in de omliggende regio. Lelystad Airport vervult daarbij ook de rol van overloopvluchthaven van Schiphol, zodat daar ruimte vrijkomt voor vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken. Betrokkenheid van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar. Hoofdstuk 6 bevat de uitwerking van de beleidsinzet voor regionale luchthavens.

3.6 Grondvervoer als alternatief voor korte vluchten

... Ongeveer 70% van de vluchten vanaf Schiphol heeft een Europese bestemming. De trein kan volgens onderzoek van het KiM (2018b) in 2030 tussen 1,9 en 3,7 miljoen vliegvluchten vervangen op de belangrijkste bestemmingen tot 800 kilometer vanaf Schiphol. Dan moet de reistijd, frequentie, prijs en comfort wel verbeteren. Bij een gemiddelde bezetting van 150 passagiers per vliegtuig, zijn dat ongeveer 12.000 tot 25.000 vliegtuigbewegingen per jaar minder. Dat is zo'n 2-5% van alle vluchten op Schiphol. ...

... Het terughalen van de nachttrein naar Nederland draagt ook bij aan het stimuleren van grondvervoer als alternatief voor luchtvaart. ...

4 Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving

... 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. ...

Belangrijke beslissingen (complete lijst)

- 1. De Rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart. Hierbij gaat het om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen.*
- 2. Luchthavens moeten de geluidsoverlast steeds verder verminderen. Hoe, legt de Rijksoverheid vast in luchthavenbesluiten van burgerluchthavens waar het Rijk het bevoegd gezag is.*
- 3. Minder nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur zonder verschuiving naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur). De Rijksoverheid onderzoekt de economische effecten, in welk tempo de nachtvluchten kunnen afnemen en tot welk aantal dit kan.*
- 4. Afspraken per luchthaven met de partijen in de regio over het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en maatregelen die de hinder voor bewoners verminderen en compenseren. Onderdeel*

hiervan zijn afspraken over het meten van geluid en het verbeteren van de leefomgeving en het verminderen van hinder en negatieve gezondheidseffecten.

5. Vormgeven geluidsbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder toenemen. Bijvoorbeeld op basis van onderzoek naar meer rustmomenten. Het Rijk gebruikt daarbij het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO.

6. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Of specifiek luchtvaartbeleid voor ultrafijnstof nodig en mogelijk is, hangt af van de resultaten die in 2021 worden verwacht. Het Rijk heeft de Gezondheidsraad om advies gevraagd om te komen tot generiek beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, niet alleen voor luchtvaart. De Rijksoverheid vraagt luchthavens alvast actie te ondernemen en de uitstoot zo veel mogelijk te beperken.

7. Ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan de reductie van de uitstoot van stikstof.

8. Het Rijk verkent samen met regionale overheden de mogelijkheden voor meer ruimtelijke ontwikkelingen rond burgerluchthavens, bijvoorbeeld voor nieuwe woningen. Dit gebeurt binnen de randvoorwaarden voor veiligheid en gezondheid en in lijn met de Omgevingswet.

4.1.1 Groeiverdienmodel

Neemt de geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen af? Dan kan de luchtvaart groei verdienen. Gemiddeld worden vliegtuigen jaarlijks ruim 1% stiller, zo blijkt uit de milieueffectrapportage van de Luchtvaartnota (Royal HaskoningDHV et al., 2020a). 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.

Vanwege het maatschappelijke belang (nationale veiligheid) wordt voor spoedeisende hulpverlening en politietaken een aparte gebruiksruimte in luchthavenbesluiten gecreëerd. Het Rijk zal voor dit verkeer haar regierol versterken. Voor deze vluchten geldt dat deze met zo min mogelijk hinder voor de omgeving uitgevoerd worden. Het apart zetten van deze gebruiksruimte leidt niet tot het vergroten van de gebruiksruimte voor groot commercieel verkeer op luchthavens.

Het gaat tijd kosten om een groeiverdienmodel per burgerluchthaven te ontwikkelen. Eindhoven Airport, de civiele medegebruiker van de militaire vliegbasis Eindhoven, is daarbij een proefcasus voor toekomstig luchtvaartbeleid voor alle burgerluchthavens in Nederland. ...

4.1.2 Proefcasus Eindhoven Airport

... De Rijksoverheid overlegt met het bedrijfsleven, regionale overheden en vertegenwoordigers van omwonenden over een nieuwe permanente overlegstructuur.

Ontwikkeling luchthavens

... Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde

Ook voor Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde komen er nieuwe luchthavenbesluiten. De Rijksoverheid verwacht van de luchthavens dat zij met de belanghebbende partijen in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen. Ze moeten rekening houden met de door de Rijksoverheid geschetste ambities. Na deze regionale verkenning beslist de Rijksoverheid over de verdere ontwikkeling van de luchthavens.

4.2 Minder geluidshinder

... Volgens het RIVM is de Lden een goede maat om geluidsbelasting uit te drukken en de relatie met ernstige hinder te beschrijven. ...

4.2.1 Onderzoek naar aanvullende indicatoren geluid

Daarom laat de Rijksoverheid onderzoek doen naar aanvullende indicatoren die de hinder kunnen verklaren. Zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en rustmomenten. De resultaten hiervan gebruikt de Rijksoverheid voor het toekomstige geluidsbeleid voor de burger luchtvaart. Dit moet beter aansluiten bij wat bewoners als hinder ervaren, waardoor geluidsoverlast kan verminderen. ...

... Hierbij wordt ook het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) meegenomen. ...

... De Rijksoverheid bepaalt vervolgens welke maatregelen passend zijn.

4.2.2 Meetstrategie geluid vliegtuigen

Voor de burgerluchthavens waar het Rijk bevoegd gezag is komt er een meetstrategie als onderdeel van het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid (programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid). ...

4.2.4 Minder nachtvluchten

... In 2020 stopt Eindhoven Airport met geplande vluchten na 23.00 uur. Ook op Rotterdam The Hague Airport neemt het aantal geplande nachtvluchten af. Deze luchthaven blijft wel de uitwijkplek voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen. De eisen daarvoor worden strenger en vastgelegd in een nieuwe extensieregeling.

Voor de lange termijn wil de Rijksoverheid naar een gestandaardiseerde gebruiksregeling voor alle regionale luchthavens.

4.2.5 Stiller vliegen met nieuwe indeling luchtruim

... Bij de herziening van het luchtruim heeft het beperken van geluidsoverlast prioriteit in het luchtruim tot een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter) . Boven die hoogte gaat het vooral om de kortste routes en staat het beperken van CO₂-uitstoot voorop. Veiligheid blijft in alle gevallen een voorwaarde. ...

... De Rijksoverheid kijkt dan hoe het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van minimale vlieghoogten in besluiten zo goed mogelijk kan worden geborgd. ...

4.4 Verhogen kwaliteit leefomgeving rond luchthavens

... Waar de geluidsbelasting te hoog is, zoals onder de vliegroutes, wordt niet gebouwd. Voor de gebieden buiten de routes waar de geluidsbelasting lager is, worden de mogelijkheden verruimd door geluids adaptief te bouwen. ...

... Met stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen kan bijvoorbeeld de geluidsbelasting op de gevel en de slaapvertrekken, worden verminderd. ...

5 Duurzame luchtvaart

5.2.1 Beleidsmatig kader.

... Een voorbeeld hiervan is de beprijzing van de luchtvaart in de vorm van een belasting. Een indirect effect vindt dan mogelijk plaats door de hogere kosten die mogelijk doorvertaald worden in de ticketprijzen. Deze hogere ticketprijs kan, eventueel in combinatie met meerbewustwording, leiden tot een vraagafname

van de passagier. Deze vraagafname kan uiteindelijk leiden tot minder vliegverkeer en minder CO₂-uitstoot. Uit een effectenstudie (CE Delft, 2019a) blijkt dat vooral de beschikbare luchthavencapaciteit een rol speelt bij het halen van het CO₂- effect. Als de vraag groter is dan het aanbod, zal een beperkte nationale belasting niet leiden tot minder vliegverkeer, maar vooral tot minder schaarste. ...

5.2.3 Aanvullende maatregelen

... Ook zet Nederland in op het maken van Europese afspraken over het beprijzen van de luchtvaart. ...

... Het kabinet onderzoekt of grenswaarden voor de uitstoot van CO₂ per burgerluchthaven kunnen worden vastgelegd in de luchthaven(verkeers)besluiten en wat de grondslagen voor dergelijk emissieplafond zijn.

...

... Toekomstige milieueffectrapportages voor burgerluchthavens moeten de CO₂-uitstoot inzichtelijk maken van vertrekkende vluchten voor de hele vluchtduur tot aan de verwachte bestemmingen. ...

6 Capaciteit en capaciteitsverdeling

.

Belangrijke beslissingen (complete lijst)

1. *Het Rijk werkt (in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, MIRT) met Schiphol, de spoorsector en decentrale overheden aan een investeringsstrategie voor de lucht- en landzijdige infrastructuur van de luchthaven op de lange termijn.*

2. *Er komt voorlopig geen aanvullend onderzoek naar een luchthaven in zee. Het Rijk stelt randvoorwaarden waaraan eerst voldaan moet worden.*

3. *Het huidige banenstelsel van Schiphol wordt optimaal benut. Het Rijk houdt de reservering van grond voor de parallelle Kaagbaan aan totdat aanvullend onderzoek is afgerond. Dit onderzoek moet uiterlijk in 2021 leiden tot besluitvorming.*

4. *Het Rijk wil meer regie voeren op regionale luchthavens zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden. Maar wel op een manier die past bij de regio's waarin ze liggen.*

5. *Het luchtruim kan door herindeling efficiënter worden gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en de kleine luchtvaart.*

6.1 Luchtvaartontwikkeling als uitkomst van publieke belangen

... De Rijksoverheid wil daarom ook niet langer sturen op aantallen vluchten maar op heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen.

6.4. Functie van regionale luchthavens en hun onderlinge samenhang

Reizigers, zo blijkt uit onderzoek (KiM, 2018a), vertrekken graag vanaf een luchthaven die dichtbij ligt. Regionale luchthavens zijn, met uitzondering van Lelystad Airport die als overloopluchthaven fungeert, daarmee 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. Het Rijk is voorstander daarvan en wil hier meer regie op voeren op samenwerking en kennisdeling. Het Rijk zal vanuit haar regierol minimaal twee keer per jaar overleggen over deze samenwerking met de regionale luchthavens, verenigd in de Nederlandse Vereniging van Luchthavens.

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. Ook moeten de luchthavens afspraken maken over de reductie van CO₂. Bij toekomstige luchthavenbesluiten bekijkt de Rijksoverheid of en hoe handhaafbare sturing op CO₂ en andere uitstoot mogelijk is.

Het Rijk wil geen luchthavensysteem waarbij twee of meer luchthavens de luchtverbindingen van eenzelfde stad of agglomeratie verzorgen. Gezien de regionale inbedding van luchthavens ligt dat niet voor de hand. Bovendien is hiervoor goedkeuring nodig van de Europese Commissie. Het Rijk vindt het ook niet wenselijk of nodig om regionale luchthavens in één holding samen te brengen.

Het sturen op aantallen vliegtuigbewegingen past niet bij deze ambitie. Daarom kiest het Rijk ervoor, net als bij Schiphol, te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat. Dit vermindert de geluidsbelasting en de milieudruk. Voor de luchthavens betekent dit een prikkel om groeiruimte te verdienen. ...

... Alle partijen moeten zich maximaal inspannen om de negatieve gevolgen van vliegen voor de omgeving te beperken. Bijvoorbeeld met vaste naderingsroutes en door ongehinderd doorklimmen en geleidelijk dalen. Het Rijk wil het nachtverkeer verminderen. De openingstijden van regionale luchthavens verschillen. Daarom maakt het Rijk per luchthaven maatwerkafspraken over de vluchten aan de randen van de dag. Juist deze periodes zijn bedrijfseconomisch van belang voor de luchthavens. Samen met de regio en belanghebbenden bekijkt het Rijk welke mogelijkheden er zijn om hinder te beperken. De luchthavens moeten met de regionale overheden, bewoners en bedrijfsleven inventariseren welke maatregelen de kwaliteit van de leefomgeving kunnen versterken.

De Rijksoverheid wil dat grondgebonden activiteiten op regionale luchthavens in 2030 emissieloos zijn. Elektrisch taxiën moet dan de standaardprocedure zijn. Het Rijk verwacht maximale inzet van de luchthavens om innovaties te stimuleren en mogelijk te maken met testlocaties. Daarnaast gaan de afspraken uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart ook gelden voor de regionale luchthavens. Het Rijk toetst dit bij het vernieuwen van vergunningen van regionale luchthavens. Voor Eindhoven Airport, Rotterdam-The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport moeten nieuwe luchthavenbesluiten worden vastgesteld. In 2020 start het Rijk de procedures hiervoor (zie hoofdstuk 5).

De luchthavens moeten hun bijdrage aan de regionale economie optimaliseren. Bijvoorbeeld door:

- verbeteren van de regionale landzijdige bereikbaarheid;
- afstemmen verbindingennetwerk op de regionale behoefte;
- verbeteren relatie tussen verschillende partijen in de regio: zoals bewoners, bedrijfsleven, regionale overheden, kennis- en onderwijsinstellingen.

...

6.5.1 Keuzes indeling luchtruim

... Het Rijk kiest voor een luchtruim waarbij tot 6.000 voet (1.828 meter hoogte) het terugdringen van geluid prioriteit heeft. Boven de 6.000 voet staat het terugdringen van CO₂-uitstoot voorop. ...

7 Innovatie

8 Bestuur en samenwerking

8.2 Maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid

Nationaal overleg: nationale afwegingen over met name economie en klimaat

... Om deze beleidsvorming te bespreken, komt er in 2020 een Nationale Klankbordgroep Luchtvaart. Die bespreekt op informele wijze voorstellen voor het algemene beleid rond luchtvaart, waarbij de aanwezigen adviseren. ...

Regionaal overleg: regionale afwegingen over met name milieu en gezondheid

Maatregelen voor de lokale leefomgeving rond luchthavens, hebben een meer regionale invalshoek. Denk aan maatregelen voor geluidsoverlast, (ultra) fijnstof, gezondheid of stikstof. Bestuurders, luchthavens, gebruikers van de luchthaven en omwonenden in de omgeving zijn hierbij betrokken. Hebben deze onderwerpen een nationale uitstraling, zoals meten en berekenen van geluid en eventuele nieuwe normen? Dan kunnen die besproken worden in de Nationale Klankbordgroep Luchtvaart.

Het betrekken van de maatschappelijke omgeving bij het lokale leefklimaat wordt vormgegeven langs de lijnen zoals uitgewerkt in de Proefcasus Eindhoven Airport (Van Geel, 2019). Hier zijn uitgangspunten gedefinieerd voor de permanente overlegstructuur. Een kwartiermaker geeft hier verdere invulling aan. Ook wordt de rol van de Commissies Regionaal Overleg (CRO's) versterkt, zie paragraaf 8.2.1. ...

Expert-overleg: (inter)nationale klankbordgroep over luchtvaartveiligheid

... Om goed invulling te geven aan de ambities voor de luchtvaartveiligheid richt het ministerie van IenW een expertgroep luchtvaartveiligheid in. ...

... De Rijksoverheid zorgt voor een helder besluitvormingsproces waarbij belanghebbenden hun ideeën en belangen evenwichtig in kunnen brengen. Om het proces te versterken, zowel aan de voorkant als aan de achterkant met een passende rechtsbescherming, zal de Rijksoverheid het volgende introduceren, aanvullend op bestaande instrumenten:

- Nationale Klankbordgroep Luchtvaart: bespreekt op informele wijze het algemene beleid rond luchtvaart en bijvoorbeeld de internationale inzet. Vanuit het Rijk doen de ministeries van IenW en Defensie mee in de klankbordgroep.
- Expertsessies: stellen betrokken partijen in staat als volwaardige gesprekspartners aan gesprekken met de Rijksoverheid deel te nemen.
- Het ministerie van IenW maakt samen met het ministerie van defensie een spelregelkader voor het proces om te komen tot luchtruimwijzigingen (routes en procedures). De ministeries doen een voorstel voor categorisering van luchtruimwijzigingen; variërend in de impact op het luchtverkeersleidingssysteem en de potentiële maatschappelijke impact. ...

... Uit de verkenningsfase van de Luchtvaartnota bleek dat er, met name onder bewonersorganisaties, draagvlak is om de gang naar de bestuursrechter open te stellen voor alle luchthavenbesluiten. Sinds 2003 is het wettelijk zo geregeld dat de gang naar de bestuursrechter is uitgesloten tegen luchthavenbesluiten voor Schiphol, Lelystad, Eindhoven en Rotterdam. De rechtsbescherming voor deze besluiten is verplaatst naar de civiele rechter. Tegen alle andere luchthavenbesluiten staat wel direct beroep bij de bestuursrechter open.

De Rijksoverheid onderzoekt daarom de mogelijkheid van direct beroep bij de bestuursrechter, met een daarbij beredeneerde termijn, tegen luchthavenbesluiten. Dit vanwege de rechtseenheid, de aan de laagdrempelige bestuursrechtelijke rechtsgang verbonden voordelen voor luchthavens, burgers en

maatschappelijke organisaties. Een gelijke rechtsgang schept ook duidelijkheid voor alle luchthavenbesluiten. Hiervoor moet de regelgeving worden aangepast.

8.2.1 Rol van de bestaande overlegorganen

In de huidige situatie kan de Rijksoverheid advies vragen over de ontwikkeling van Schiphol aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS). De Commissies Regionaal Overleg (CRO's) zijn het overlegorgaan voor de andere luchthavens. Het Rijk versterkt de rol van de CRO's en de 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. Het kabinet wil dit doen in nauwe samenspraak met betrokkenen. De uitwerking van de permanente overlegstructuur naar aanleiding van de Proefcasus Eindhoven dient hierbij als inspiratie. Voor de toekomstige vormgeving van de ORS zijn de uitkomsten van de evaluatie die wordt uitgevoerd door Pieter van Geel van grote betekenis. Verder zal het in 2020 te verschijnen advies van de Commissie Governance en Participatie onder leiding van Job Cohen worden benut.

Commissies Regionaal Overleg (CRO's)

Alle luchthavens met een luchthavenbesluit hebben overlegplatforms waar belanghebbenden elkaar spreken over het gebruik van de luchthavens. Bij de burgerluchthavens zijn dit Commissies Regionaal Overleg. Daarin zitten gemeenten, provincie, vliegveld, omwonenden en milieuorganisaties samen met elkaar aan tafel. De CRO is het platform om de ambities van de luchthaven te bespreken en afspraken te maken over bijvoorbeeld:

- geluidsoverlast
- klachtenafhandeling
- duurzaamheid
- regionale inbedding

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. De CRO's krijgen als taak jaarlijks een brede bijeenkomst te organiseren met gemeenten die ook worden geraakt door de luchthaven (CRO+). 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. Die zijn immers cruciaal voor het goed functioneren van de CRO's.

9 Uitvoering en financiën