



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Participatie
Tav NRD Luchtvaartnota
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

datum : 15 april 2019 ons kenmerk : 19UIT04078
bijlage : - IBAN : NL08BNGH 0285 0087 14
onderwerp : Zienswijze op NRD luchtvaartnota

Beste heer/mevrouw,

Op donderdag 20 maart is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Luchtvaartnota gepubliceerd en partijen hebben tot 16 april de mogelijkheid om daarop een zienswijze in te dienen. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Veldhoven wil graag van die mogelijkheid gebruik maken.

De Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) betreft met name 3 belangrijke onderwerpen:

1. Denkrichtingen Luchtvaartnota: veiligheid als basis en daarbovenop leefomgeving, klimaat, economie;
2. Toetskader: criteria voor de nog op te stellen planMER;
3. Participatie en procedure: inspraak en de stappen tot het besluit over de Luchtvaartnota.

Voor de totstandkoming van de Plan MER moet alle relevante informatie beschikbaar zijn die van invloed is op integraal (Profit-People-Planet) te maken beleidskeuzes. Dat vergt een bredere en diepgaandere uitwerking dan op basis van alleen nu bestaande wettelijke regels standaard aan de orde is.

Voor de gemeente Veldhoven is het van belang dat de te onderzoeken aspecten zich richten op integrale economische meerwaarde, inpassing luchtruim (militair/civiel), inpassing landzijdige bereikbaarheid, milieu/duurzaamheid en leefbaarheid (o.a. gezondheidseffecten) en hoe die zich in balans met elkaar kunnen ontwikkelen.

Wij verzoeken de volgende onderzoeken en aandachtspunten toe te voegen en mee te nemen in de verdere uitwerking.

Ad 1. Denkrichtingen

Bereikbaarheid. Luchtvaart is geen doel op zich. Het is één van de alternatieven naast HOV, auto bereikbaarheid. Verzoeken:

- a. 1. Breng in beeld 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.

Veldhoven werkt op afspraak

Voor alle producten en diensten waarvoor u aan de balie moet zijn, maakt u een afspraak via www.veldhoven.nl of bel 14 040. Via de site kunt u ook producten en diensten vanuit thuis regelen.

2. Breng in beeld 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. Milieu-emissies van luchtvaart en daaraan verbonden landzijdige bereikbaarheid zijn van invloed op de bestaande cumulatieve achtergrondniveaus rondom de luchthavens.

- b. 1. Breng in beeld (regiokaarten; welke concentraties tot op welke afstanden) wat de impact is van scenario's 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).
 2. Idem bij maximale inzet van bio-kerosine; en op welke termijn dat kan worden bereikt.
 3. Idem bij ontzwavelde kerosine.
- c. Gezondheidsimpact. Breng de cumulatieve Milieu-Gezondheids impact in beeld met het MGR-instrument (zie RIVM <https://www.gezondeleefomgeving.nl/instrumenten/MGR>) van scenario's luchtvaart(groei) lucht- en landzijdig.
- d. Natuur. Breng de impact van NO₂ belasting in beeld op de Natuur(a 2000) gebieden in de omgeving van luchthavens van scenario's luchtvaart(groei; lucht- en landzijdig)). En houdt daarbij rekening met te verwachten wijzigingen vermeld onder f.

Aantallen ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Dit inzicht is van groot belang voor de te maken afwegingen, omdat gezondheid van inwoners van groot belang is en mede in relatie tot de lopende Proefcasus serieus dient te worden genomen. De wettelijk voorgeschreven rekeninstrumenten geven ten opzichte van de werkelijk gepeilde beleving (GGD gezondheidsbelevingsonderzoeken) een sterke onderschatting.

- e. Breng de aantallen ernstig gehinderden en slaapverstoorden in beeld met de wettelijk voorgeschreven instrumenten, specifiek bepaalde Lden's op basis van lokaal bepaalde dosis-effect relaties (zoals door RIVM bepaald in het GGD onderzoek EA 2014) en met de Europese Lden ECAC DOC20. En zet de berekende aantallen af tegen de aantallen bepaald via de GGD aantallen en trendbeelden uit Gezondheidsbelevingsonderzoeken.

Ad 2. Toetskader

Stikstofbelasting. Er worden miljoenen geïnvesteerd om de Natura 2000 gebieden veerkrachtig te maken voor stikstofbelasting. De Wet PAS ligt naar aanleiding van de uitspraak van het Europese Hof (najaar 2018) ter beoordeling bij de Raad van State. Dit omdat de inschattingen bepaald met het rekeninstrument (ARIUS) in de praktijk hoger blijken te zijn dan rekenkundig bepaald. Hierdoor blijken de Natura 2000 gebieden onvoldoende beschermd te zijn. Er wordt medio 2019 een advies verwacht. De regering zal moeten bepalen hoe daarmee om te gaan.

- f. 1. Breng in beeld hoe/met welke concrete maatregelen het rijk ervoor gaat zorgen dat de stikstofbelasting rondom luchthavens en op Natura 2000 gebieden komende jaren gaat afnemen.
 2. Breng in beeld wat bij een aangepaste Wet Pas/rekeninstrument ARIUS, de gevolgen zijn van toestaan van verhoogde stikstofbelasting (als gevolg van meer vliegverkeer) voor Natura 2000 gebieden. En wat dit betekent voor het inperken van ruimte voor stikstofemissies als gevolg van andere regionale ontwikkelingen (stedelijke verdichting/regionale woondeals; nieuwe industriegebieden/campussen, aan te leggen wegen etc.).

Economie.

In de businesscase dienen maatschappelijke kosten en baten over de volle breedte integraal in kaart te worden gebracht in een MKBA. Inclusief noodzakelijke landzijdige infrastructuur, schade/kosten voor compensatie, natuur, in te stellen (leefbaarheids-/schadeloosstellings-/....)fondsen etc.

- g. Bepaal de omvang van de kosten en fondsen/investeringen die nodig zijn ten aanzien van:
 - Natuur c.q. financiële compensatie van schade/toenemende belasting
 - Economische schade van beoogde andere ruimtelijk-economische projecten in de regio die door luchtvaartgroei in het gedrang komen/geen doorgang kunnen vinden
 - Beperken omgevingseffecten van parkeren in omliggende wijken
 - Gezondheidsimpact
 - Leefbaarheidsfondsen
 - Gebiedsontwikkelfondsen
 - Landzijdige bereikbaarheid. Bij toestaan van toename van luchtvaart dienen de maatschappelijke kosten te worden betrokken van de het op peil brengen/houden van de infrastructuur voor de landzijdige bereikbaarheid van de luchthavens.
 - Waardevermindering van woningen (WOZ) en compensatie daarvan aan betreffende gemeenten.

Ad 3. Participatie en procedure

- h. Betrek de adviezen vanuit de Proefcasus Eindhoven Airport ten aanzien van doorontwikkeling, communicatie, betere maatschappelijke inbedding van de luchthaven in de regio en samenwerking met meer vertrouwen.

Aanbevelingen MKBA lange termijn (Decisio september 2008)

- Maak iteratieslagen tussen een MER (voor de externe effecten) en de Netwerkanalyse voor de prognose van de netwerkontwikkeling. Idealiter worden marktprognoses gemaakt, die vervolgens worden afgezet tegen de milieucapaciteit die in de verschillende alternatieven bestaat. Als de vraag niet kan worden geacommodeerd, moeten de netwerkprognoses worden aangepast, totdat een netwerk resulteert dat past binnen de milieurestricties.

Heeft u vragen of opmerkingen over deze brief? Neem dan contact op met Marjan van den Hoogenhoff van het cluster Directie. Stuur daarvoor een e-mail naar gemeente@veldhoven.nl of bel het algemene telefoonnummer 14 040.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders van Veldhoven,

Erik de Ruiters
secretaris

Marcel Delhez
burgemeester



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

voor het PlanMER voor de Luchtvaartnota 2020-2050

Datum	8 maart 2019
Status	Definitief

Colofon

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, DGLM,
Directie Luchtvaart, Manuel Dijkstra

Auteur

Arjen Donkersloot (BCI), Roel Hogenhuis (NLR), Jos de Lange (RHDHV), Paul Eijssen (RHDHV) en Martin Bos (RHDHV)

Inhoud

Inhoudsopgave

Inleiding	p. 4
<u>Hoofdstuk 1: Luchtvaartnota</u>	
• 1.1 Eén langetermijnvisie voor de luchtvaart	p. 6
• 1.2 Opgaven: Bloemlezing	p. 7
• 1.3 Beleidsstrategieën voor de Luchtvaartnota 2020-2050	p. 9
• 1.4 Relatie met andere plannen	p. 10
<u>Hoofdstuk 2: Milieueffectrapportage voor de Luchtvaartnota</u>	
• 2.1 Waarom een planmer-procedure?	p. 13
• 2.2 Reikwijdte: Toetskader en methodiek	p. 13
• 2.3 Detailniveau	p. 14
• 2.4 Inhoud van het PlanMER	p. 15
<u>Hoofdstuk 3: Proces en vervolgstappen</u>	
• 3.1 Proces voorbereiding Luchtvaartnota	p. 18
• 3.2 Planmer-procedure	p. 19
• 3.3 Participatie	p. 20
Bijlage A: Begeleidingsgroep	p. 22
Bijlage B: Klankbordgroep	p. 23
Bijlage C: Concept toetskader	p. 24

Inleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt voor de periode 2020-2050 nieuw beleid op voor de luchtvaart. Dit beleid wordt vastgelegd in de Luchtvaartnota. Voor deze Luchtvaartnota wordt een MER geschreven. Dit is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), de eerste stap voor het MER voor de Luchtvaartnota 2020-2050. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt gedurende 4 weken ter inzage gelegd waardoor iedereen op de notitie kan reageren. Bewoners, de luchtvaartsector en maatschappelijke organisaties hebben ook zitting in een Klankbordgroep van de Luchtvaartnota en zijn in januari en februari meegenomen in het planmer-proces en onderdelen van deze NRD.

Aanleiding

Eind 2018 is de verkenningsfase van de Luchtvaartnota afgesloten. Het doel van de verkenningsfase was om te luisteren wat er in de verschillende geledingen van Nederland speelt rondom luchtvaart en om maatschappelijke issues op te halen. Door het Ministerie is een breed participatietraject ingericht over de toekomst van de luchtvaart ten behoeve van de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening. Er zijn hiervoor diverse instrumenten ingezet, namelijk focusgroepen, achtergrondgesprekken, een representatief publieksonderzoek, negen regionale luchtvaartgesprekken en een nationale Luchtvaartdag. Ook is in de verkenningsfase een kennisscan uitgevoerd door kennisinstellingen.

Het resultaat van de verkenningsfase is verwoord in een Bloemlezing en een Kennisbasis. Deze is door het kabinet in december 2018 toegezonden aan de Tweede Kamer en gepubliceerd op de website www.luchtvaartindetoekomst.nl. In de Bloemlezing staan de belangrijkste beleidsvragen die in de verkenningsfase zijn opgehaald. Elke beleidsvraag is beknopt onderbouwd met trends en ontwikkelingen en wordt geïllustreerd met opgehaalde en soms tegengestelde uitspraken die de reikwijdte van de standpunten breed laten zien.

De Bloemlezing bevat nadrukkelijk nog geen antwoorden of beleidskeuzes. Dat komt in de volgende fase, de verdiepingsfase, aan de orde. Het geeft wel een inzicht in de reikwijdte van de thematiek die in de Luchtvaartnota aan de orde zal komen. Uit de Bloemlezing blijkt dat de toekomst van de luchtvaart een complex vraagstuk is. Er is sprake van schaarste en uiteenlopende publieke belangen zoals veiligheid, klimaat, economie en gezondheid. Er moet een nieuwe balans tussen de publieke belangen worden gevonden. De keuzes daarvoor wil het Kabinet zorgvuldig maken, in gesprek met alle belanghebbenden. Daarbij wordt de verantwoordelijkheid gevoeld om, ook voor toekomstige generaties, de lusten en lasten van de luchtvaart in evenwicht met elkaar te brengen.

Doel

In de eerste helft van 2019 worden voor de Luchtvaartnota tijdens de verkenningsfase geïdentificeerde beleidsvragen in de verdiepingsfase door middel van co-creatie met andere partijen verder uitgewerkt tot bouwstenen voor beleid. Daarbij worden de inzichten en suggesties die worden aangereikt door belanghebbenden (zoals position papers) benut.

Ter ondersteuning van de visievorming én de besluitvorming hierover, is besloten de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen. Hierbij wordt onder andere een PlanMER voor de Luchtvaartnota opgesteld waarin de gevolgen van de beleidskeuzes op de omgeving worden beschreven. Het rapport gaat naast de

effecten op het milieu in engere zin ook in op de economische effecten en op de effecten op de kwaliteit van de (fysieke) leefomgeving in bredere zin. Met voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een eerste stap gezet op weg naar het PlanMER.

Effectenrapport: het PlanMER is meer dan alleen milieueffecten

Bij de voorbereiding en besluitvorming over de Luchtvaartnota past een ander type beslisinformatie. In plaats van alleen milieueffecten mee te nemen wordt ook breder gekeken naar leefomgevingseffecten (inclusief veiligheid) en economische effecten. Op deze manier kan met deze beslisinformatie een integrale afweging gemaakt worden. Daarom wordt het PlanMER Luchtvaartnota breder ingestoken.

Leeswijzer

De NRD begint met een beschrijving van de aanleiding en doel van deze notitie. In hoofdstuk 1 is de achtergrond van de Luchtvaartnota toegelicht en is beschreven waarop de nota en de beleidskeuzes in Luchtvaartnota zich zullen richten; dit bepaalt mede de 'reikwijdte' van het PlanMER. In hoofdstuk 2 is de agenda voor de milieueffectrapportage beschreven: hoe wil de Minister van Infrastructuur en Waterstaat -die namens het Kabinet belast is met de voorbereiding van de Luchtvaartnota- het MER invullen (methode), op welke onderwerpen wil zij het effectonderzoek richten (reikwijdte) en met welke diepgang is de Minister voornemens dit te doen (detailniveau). Ook is in dit hoofdstuk alvast een beeld geschetst van de beoogde inhoud van het PlanMER. Ten slotte geeft hoofdstuk 3 een nadere beschrijving van de procedure en het vervolgproces ten behoeve van de besluitvorming over de Luchtvaartnota en het opstellen van het PlanMER, inclusief een overzicht van de stappen in de planmer-procedure.

1 De Luchtvaartnota

In oktober 2017 is het Regeerakkoord 2017-2021 het startsein geweest voor de Luchtvaartnota. Het Kabinet heeft dit een vervolg gegeven door in december 2018 de Kamerbrief inclusief bijlagen te publiceren: de eerste stap richting een Luchtvaartnota. Door Kamerbrieven, de Bloemlezing en de Kennisscan is gekomen tot de in de Luchtvaartnota te beschouwen beleidsstrategieën. De Kamerbrief van december 2018 schetst de beoogde reikwijdte van de Luchtvaartnota, inclusief de strategische opgaven die de basis vormen voor de visie. De reikwijdte van de Luchtvaartnota bepaalt mede de reikwijdte van de milieueffectrapportage. Daarom zijn in dit hoofdstuk de context, reikwijdte, strategische opgaven en de relatie met andere plannen samengevat. Voor nadere duiding en achtergronden wordt verwezen naar de Kamerbrief zelf.

1.1 **Eén langetermijnvisie voor de luchtvaart**

In het Regeerakkoord is afgesproken dat het Kabinet een nieuwe Luchtvaartnota maakt (2020-2040). Op verzoek van de Tweede Kamer is de tijdshorizon verlengd naar 2050 zodat deze overeenkomt met de tijdshorizon van de klimaatdoelstellingen. In het Regeerakkoord staat onder meer dat slim en duurzaam de kernbegrippen zijn en de focus moet worden gelegd op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen. Het Kabinet werkt aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten -sinds het ingaan van het Aldersakkoord-conform de 50/50 afspraak. Een veilige afhandeling van het civiele vliegverkeer staat daarbij op één.

Strategisch

De Luchtvaartnota is een strategisch en richtinggevende kabinetsvisie op de Nederlandse luchtvaart, inclusief de Nederlandse gemeenten in het Caribisch deel van het Koninkrijk (Bonaire, Sint Eustatius en Saba). De Luchtvaartnota gaat richting geven aan het langetermijnbeleid van Nederland op luchtvaartgebied. Binnen het luchtvaartgebied wordt gekeken hoe de civiele en militaire luchtvaart en de luchtvracht zich ontwikkelen en welke internationale ontwikkelingen er zijn in de periode van 2020 tot 2050. De kernvraag hierbij is hoe de luchtvaart zich op de lange termijn kan ontwikkelen (ten behoeve van de economie en de passagiers) in balans met andere maatschappelijke belangen. Daarmee beslaat de kernvraag de grote thema's die voor luchtvaart actueel zijn: veiligheid, klimaat, gezondheid, economie, sociaal, wonen-vliegen en bestuur (governance). Hiermee wordt zowel de fysieke leefomgeving, als maatschappelijke behoeften, als wel de ruimtelijke-economische structuur op een globaal niveau meegenomen.

De Luchtvaartnota geeft helderheid over de rol die de rijksoverheid voor zichzelf ziet en is bindend voor het Rijk.

Adaptief

De Luchtvaartnota wordt uitgewerkt met een adaptieve aanpak, zowel voor wat betreft het opstellen van de nota als voor de periode daarna. Deze methode heeft als kenmerk dat onzekerheid een transparante plaats inneemt in de besluitvorming. Onzekerheid wordt vertaald in het zoeken naar en waarderen van flexibiliteit in beleidsmaatregelen, het werken met ontwikkelpaden en beslisvolgordes in plaats van vaste eindbeelden, het verbinden van korte termijn beslissingen met lange termijn opgaven en het verbinden van investeringsagenda's van verschillende publieke en private partijen.

Nationaal, in internationale context

De vraag naar luchtvaart neemt in de toekomst fors toe, terwijl de capaciteit van luchthavens en het luchtruim in met name West-Europa achterblijft (Eurocontrol, 2018). Dit terwijl bijvoorbeeld in het Midden-Oosten de capaciteit wordt uitgebreid. Het is daarbij nog onzeker wat (nieuwe) mobiliteitsvormen als alternatief kunnen betekenen voor luchtvaart op de lange termijn. Naast de toenemende vraag naar civiele luchtvaart breidt Defensie haar materieel uit en vernieuwt haar luchtvaartsystemen, zoals de F-35 (waarover in 2014 is besloten) en onbemande systemen. Dit vraagt om ander en meer militair gebruik van het luchtruim. Militair trainen en opereren in het luchtruim gebeurt als onderdeel van de grondwettelijke taken van Defensie.

Lange termijn

De Luchtvaartnota heeft een planhorizon van 30 jaar (2020-2050). Trends en technische ontwikkelingen zijn voor het komend decennium redelijkerwijs in te schatten. Om die reden zal naarmate de horizon verder ligt er een steeds globalere doorkijk gegeven worden richting 2050. In de Kamerbrief van juni 2018 wordt uitgelegd dat de planhorizon van 2040 verschoven is naar 2050. Dit is gedaan in overleg met de Tweede Kamer, zodat de tijdshorizon overeenkomt met die voor de klimaatdoelen. Een gelijke tijdshorizon zorgt voor een afstemmingsmogelijkheid en wisselwerking tussen de Luchtvaartnota en de klimaatdoelen. De gemaakte beleidskeuzes kunnen zich dan richten op één tijdshorizon.

1.2**Opgaven: Bloemlezing**

Wat zijn de meest belangrijke thema's voor de luchtvaart in Nederland tot 2050?

Deze vraag stond centraal in de verkenningsfase die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2019 heeft gepubliceerd en die de basis vormt voor de Luchtvaartnota. Het doel van de verkenningsfase was om te luisteren wat er in de verschillende geledingen van Nederland speelt rondom luchtvaart en om maatschappelijke issues op te halen.

De belangrijkste beleidsvragen die in de verkenningsfase zijn opgehaald staan in de Bloemlezing. Als basis voor de onderbouwing zijn onder meer de uitkomsten van de Luchtvaartgesprekken gebruikt (een representatief draagvlakonderzoek onder het Nederlandse publiek naar de luchtvaart), de resultaten van een aantal aselechte focusgroepen over luchtvaart en de position papers die zijn ontvangen van maatschappelijke partijen en belanghebbenden. Daarnaast heeft de Omgevingsraad Schiphol (ORS) voor de lopende adviesaanvragen die eerder aan de raad zijn voorgelegd ook een participatietraject ingericht. De uitkomsten hiervan worden ook gebruikt als input voor de Luchtvaartnota.

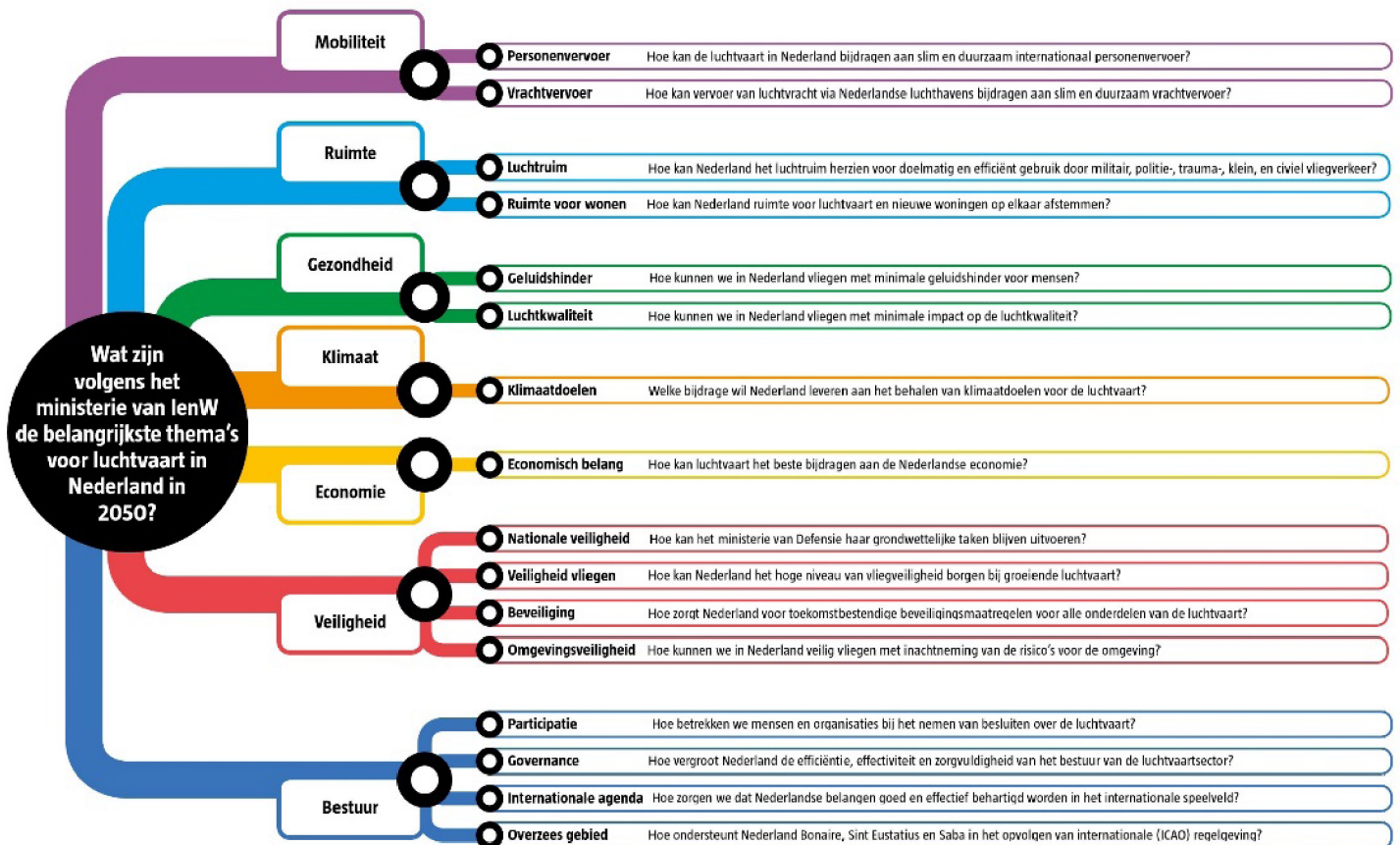
Bij de ontwikkeling van de luchtvaart betreft het Rijk ook actuele wetenschappelijke inzichten over de gevolgen van vliegtuiggeluid en -emissies op de gezondheid. Verder is een belangrijke vraag welke bijdrage Nederland wil leveren aan het behalen van de klimaatdoelen voor de luchtvaart en welke balans we daarbij kiezen tussen verduurzamen van de luchtvaart, compensatie van klimaatemissies en minder vliegverkeer. Ook ligt er een grote woningbouwopgave inclusief bijbehorende mobiliteitsopgave voor wegen en openbaar vervoer. Daarnaast zoekt het Rijk in de fysieke leefomgeving meer ruimte voor windmolens op land en op zee, die hoogtebeperkingen opleveren voor de luchtvaart.

Bij deze ontwikkelingen zal de veiligheid in de luchtvaart op de grond en in de lucht moeten worden gewaarborgd. De luchtvaart zal daarnaast, net als andere

modaliteiten, transparanter moeten opereren met de omgeving. Dit vraagt om aandacht van de sector richting de omgeving, een passende governance structuur en dat de luchtvaart meer als reguliere modaliteit wordt beschouwd. Dat blijkt ook uit de Luchtvaartgesprekken waarin wordt aangegeven dat het vertrouwen in de overheid gering is. De ruimte die er is vanuit de nationale overheid zal het Rijk dus maximaal moeten benutten om beleidsdoelen te realiseren. In het kader van de Luchtvaartnota zal het Rijk ook kijken of het ontwikkelen van aanvullend instrumentarium nodig en mogelijk is.

Beleidsvragen geclusterd in zeven thema's

De beleidsvragen in de Bloemlezing (zie bijlage 2 op www.luchtvaartindetoeekomst.nl) zijn geclusterd in zeven thema's: mobiliteit, ruimte, gezondheid, klimaat, economie, veiligheid en bestuur. Per thema staan in deze Bloemlezing de belangrijkste beleidsvragen. Uit de Bloemlezing blijkt dat de toekomst van de luchtvaart een complex vraagstuk is. Er is sprake van schaarste en uiteenlopende publieke belangen zoals veiligheid, klimaat, economie en gezondheid. Er moet een balans tussen de publieke belangen worden gevonden. De keuzes daarvoor wil het Kabinet zorgvuldig maken, in gesprek met alle belanghebbenden. Daarbij is er de verantwoordelijkheid om, ook voor toekomstige generaties, de lusten en lasten van de luchtvaart in evenwicht met elkaar te brengen.



Figuur 1 Zeven thema's uit de Bloemlezing

Elke beleidsvraag is beknopt onderbouwd met trends en factoren en wordt geïllustreerd met tijdens de gesprekken opgehaalde en soms tegengestelde

uitspraken. De Bloemlezing bevat nadrukkelijk nog geen antwoorden of beleidskeuzes. Dat komt in de volgende fase, de verdiepingsfase, aan de orde. Maar het geeft wel een inzicht in de reikwijdte van de thematiek die in de Luchtvaartnota aan de orde zal komen.

1.3 Denkrichtingen voor de Luchtvaartnota 2020-2050

In het Regeerakkoord zijn enkele uitgangspunten gegeven voor de Luchtvaartnota:

- veiligheid staat voorop;
- slim en duurzaam;
- een goede luchthaven Schiphol is belangrijk voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingslocatie, en;
- een betere leefomgeving en luchtkwaliteit door hinderbeperking.

In de Bloemlezing zijn deze uitgangspunten vertaald in zeven thema's, die de uitgangspunten voor de denkrichtingen van de Luchtvaartnota vormen: mobiliteit, ruimte, gezondheid, klimaat, economie, veiligheid en bestuur. Op basis van vier thema's -veiligheid, leefomgeving, klimaat en economie- wordt het volle speelveld gedekt. Onder leefomgeving vallen de thema's ruimte en gezondheid. Het thema mobiliteit zit integraal verweven in alle denkrichtingen. Bestuur (Governance) vormt een apart hoofdstuk in de Luchtvaartnota, maar wordt niet in het PlanMER beschreven.

In de Luchtvaartnota wordt een nieuwe toekomst geschetst voor de luchtvaart in Nederland. Een verbindend en aantrekkelijk perspectief waarmee luchtvaart de komende decennia weer *'fit for the future'* is. Dit perspectief past binnen de integrale lange termijnvisie op mobiliteit en de integrale leefomgeving van Nederland. Om uit te komen op een nieuwe balans zijn in een tussenstap verschillende denkrichtingen uitgewerkt die juist de randen van het speelveld opzoeken. Veiligheid vormt de basis. Daarbovenop worden vanuit drie thema's (leefomgeving, klimaat, economie) denkrichtingen ontwikkeld om inzicht te geven in de belangrijkste te maken beleidskeuzes. In de Luchtvaartnota zal uiteindelijk een voorkeurspakket aan gecombineerde maatregelen worden opgenomen.

Veiligheid als basis

Veiligheid is een belangrijke randvoorwaarde en staat voorop. We kijken in deze richting naar het ophogen van ons ambitieniveau en gaan onderzoeken of de geldende wettelijke (minimum)kaders bijgesteld moeten worden. Luchtvaart is nu een van de veiligste vormen van vervoer en dat moet ook zo blijven. Nederland heeft een complex luchtruim en beperkte ruimte op de grond en die moet veilig gebruikt kunnen worden. Er wordt ook gekeken naar beveiliging en nationale veiligheid.

Daarbovenop worden drie denkrichtingen uitgewerkt:

Denkrichting vanuit thema leefomgeving

De centrale ambitie in deze denkrichting betreft een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving in Nederland. Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is belangrijk voor het welzijn van de mensen. En ook voor de welvaart van ons land. De kwaliteit van leven is immers in steeds grotere mate onderscheidend bij de keuze voor vestiging van internationaal opererende ondernemingen. We streven naar het minimaliseren van de hinder en het verhogen van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

Denkrichting vanuit thema klimaat

In deze denkrichting vervult Nederland samen met andere Europese landen een koploperrol in het behalen van de klimaatdoelstellingen voor de internationale luchtvaart. Nederland zet zich binnen Europa en ICAO in voor aanscherping van de internationale klimaatdoelstellingen voor internationale luchtvaart. Tevens worden flinke stappen gezet in het Nederlandse klimaatbeleid voor zowel de binnenlandse als de internationale luchtvaart. De denkrichting gaat uit van een ambitie van sterke vermindering van de klimaatemissies van de binnenlandse en aan Nederland te relateren internationale luchtvaart (vertrekkende vluchten) en een versterking van het economische verdienvermogen van de Nederlandse maakindustrie en duurzame brandstofproducenten.

Denkrichting vanuit thema economie

Deze denkrichting gaat uit van het realiseren van het economisch best mogelijke netwerk van bestemmingen. De internationale bereikbaarheid waar luchtvaart voor zorgt is voor Nederland als klein land met een open economie van groot belang voor groei en welzijn. Binnen de ruimte die beschikbaar zal zijn wordt de netwerkqualiteit versterkt, met als inzet de grootste mogelijke bijdrage van dit netwerk aan de Nederlandse economie. Hierbij wordt gekeken naar situaties waarbij sprake is van beperkte of aanzienlijke ruimte van groei.

Uitwerking naar strategieën

Komende periode zullen de basis en drie denkrichtingen worden uitgewerkt in beleidsstrategieën op drie niveaus: ambitie, strategie en concrete maatregelen (bijvoorbeeld vanuit de ruimtelijke configuratie en de configuratie van de luchtvaart). Beoordeling via de MER op deze niveaus is noodzakelijk om de hoekpunten op te zoeken van de maatschappelijke belangen en vraagstukken, en om te komen tot een zorgvuldige afweging op ambitie en strategisch niveau in de Luchtvaartnota.

1.4 Relatie met andere plannen

De besluitvorming over de toekomst van de luchtvaart is nauw verweven met andere visies, plannen, projecten en programma's. De belangrijkste relaties met de Luchtvaartnota zijn:

NOVI

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) presenteert het Rijk een integrale langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het Rijk streeft naar een gezonde en veilige leefomgeving met goede omgevingskwaliteit. Een leefomgeving die maatschappelijke functies de ruimte geeft en waar de boven- en ondergrond efficiënt wordt gebruikt. Luchtvaartspecifieke keuzes worden, in samenhang daarmee, via de Luchtvaartnota uitgewerkt. De Luchtvaartnota heeft de status van een onverplicht programma onder de Omgevingswet (zie paragraaf 2.1).

Mobiliteitsagenda

De Mobiliteitsagenda, die dit voorjaar wordt gepubliceerd, vormt het brede beleidskader voor mobiliteit met als ambitie om in 2040 het meest veilige, robuuste en duurzame mobiliteitssysteem van Europa te hebben over weg en spoor, via lucht en water, waarbij de gebruiker en diens deur-tot-deur-reis centraal staan. Een belangrijk speerpunt van de Mobiliteitsagenda is dat we toewerken naar een samenhangend mobiliteitssysteem, waarin de verschillende modaliteiten elkaar optimaal aanvullen en waarbij we kijken naar de meest duurzame oplossing.

"Toekomstbeeld openbaar vervoer"

In de Mobiliteitsagenda wordt in den brede de toekomst van mobiliteit geschetst. De contouren van het "Toekomstbeeld openbaar vervoer" zijn daarin zoveel mogelijk overgenomen. Met de betrokken partijen uit de OV-sector is sinds 2015 gewerkt aan het Toekomstbeeld OV. Eind 2016 is de ambitie hiervoor gepresenteerd, waarna deze afgelopen 2 jaar is uitgewerkt tot richtinggevende uitspraken in de zogenoemde 'Contouren Toekomstbeeld OV 2040'. In de contouren van het Toekomstbeeld OV wordt via drie pijlers geschetst op welke wijze het OV van de toekomst vormgegeven gaat worden. Eén uitkomst van het onderzoek luidt dat internationale treinen een concurrerend, duurzaam alternatief bieden voor vliegverkeer en auto op bestemmingen tot circa 6 uur reistijd. In dat kader worden reeds gesprekken gevoerd met de luchtvaart- en spoorsector om deze twee modaliteiten dichter bij elkaar te brengen. Het door het KIM geactualiseerde onderzoek naar 'Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor' (21 juni 2018) bevat belangrijke input voor deze gesprekken en voor de concrete uitwerking van het Toekomstbeeld OV.

Luchtruimherziening

De Luchtruimherziening omvat het ontwerpen en realiseren van een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het Nederlandse luchtruim. Gekozen is voor een aanpak op basis van de MIRT-systematiek waarbij stakeholders actief worden betrokken. Ook samenwerking met de buurlanden en Eurocontrol is onderdeel van de scope. In april 2020 nemen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie het Startbesluit. In 2020 neemt het Kabinet, binnen de kaders van de nieuwe Luchtvaartnota, een Voorkeursbesluit waarmee de voorkeursvariant voor het gemoderniseerde luchtruim wordt vastgelegd. In 2023 is het luchtruim opnieuw ingedeeld. Doel van de herziening is het creëren van meer capaciteit in het luchtruim, een betere benutting van het luchtruim en meer duurzaamheid.

Luchthavenverkeersbesluit Schiphol

Naar aanleiding van het verslag van de besprekingen van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de toekomst van Schiphol voert de minister van Infrastructuur en Waterstaat op dit moment gesprekken met de partijen die deelnemen aan de ORS. Daarnaast zal in het kader van de ontwikkeling van Schiphol de veiligheid worden geëvalueerd en is de minister van IenW met Schiphol als initiatiefnemer voor het Milieueffectrapport Schiphol (MER) in overleg om tot een spoedige maar ook zorgvuldige afronding van het MER te komen. Op basis hiervan en na bestudering van het verslag van de voorzitter van de ORS zal het kabinet met een voorstel komen over de toekomst van Schiphol in de komende jaren in lijn met de denkrichtingen in de Luchtvaartnota. Bij de verankering hiervan in een Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol vindt inspraak plaats.

Luchthavenbesluit Lelystad

In 2009 is afgesproken dat Lelystad Airport Schiphol gaat ontlasten door een deel van de vluchten naar met name vakantiebestemmingen over te nemen. Schiphol kan zich hierdoor richten op de intercontinentale vluchten. De opening van Lelystad Airport moet zorgvuldig plaatsvinden. Die zorgvuldigheid bepaalt het tempo. Het is de verwachting dat de opening van de luchthaven in 2020 realistisch is. Om vakantievluchten mogelijk te maken wordt het luchthavenbesluit gewijzigd. In dit besluit wordt een maximum van 45.000 vluchten vastgelegd. Na de zienswijzprocedure over de wijziging van het luchthavenbesluit die begin 2019

plaatshad, wordt thans gewerkt aan een Nota van Antwoord die naar verwachting in mei 2019 gereed is.

Proefcasus Eindhoven

Het doel is om op innovatieve wijze als regio via participatie en overleg met de omgeving (omwonenden en maatschappelijke organisaties, experts, bedrijven en overheden) met het oog op een passende weging van de verschillende belangen tot het best haalbare advies te komen over de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven. Daarbij wordt bepaald welk perspectief op de toekomst van Eindhoven Airport na 2019 wenselijk en realiseerbaar is. En hoe gekomen kan worden tot een goede balans tussen economische groei en de belasting van de leefomgeving. De proefcasus wordt in het voorjaar van 2019 opgeleverd en is input voor de Luchtvaartnota.

2 Milieueffectrapportage voor de Luchtvaartnota

2.1 **Waarom een planmer-procedure?**

Voor de juridische inbedding van de Luchtvaartnota wordt gebruik gemaakt van een instrument uit de Omgevingswet: het onverplichte programma (afdeling 3.2.3). In het systeem van de Omgevingswet vindt beleidsuitwerking van (onderdelen) van de NOVI, waaronder luchtvaart, mede plaats in (onverplichte) programma's. Op grond van overgangsrecht in de Invoeringswet omgevingswet wordt een (onverplicht) programma dat is vastgesteld vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en dat voldoet aan de eisen die de Omgevingswet stelt, bij inwerkingtreding van de Omgevingswet met een programma als bedoeld in die wet gelijkgesteld.

De Omgevingswet vereist dat het bevoegd gezag bij de voorbereiding van een plan een milieueffectrapport (MER) maakt als dat plan het kader vormt voor te nemen besluiten voor projecten als bedoeld in artikel 16.43, eerste lid. Dat is het geval bij de Luchtvaartnota.

Het doel van de m.e.r. is om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Het ondersteunt op deze manier de overheid bij de strategische afwegingen, in dit geval op het gebied van de luchtvaart. Gezien de lange termijn waarop gekeken wordt en de vele belangen die spelen rond de toekomst van de luchtvaart wordt in deze planMER niet alleen gekeken naar milieu maar worden de afwegingen in het bredere kader van 'people, planet, profit' beschouwd. Belangrijke elementen in de planmer-procedure zijn ook het wettelijk vastgelegde proces voor participatie en inspraak en de onafhankelijke toetsing van het PlanMER door de Commissie voor de m.e.r. De procedurestappen zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

Passende beoordeling

Voor de Luchtvaartnota wordt, indien de uitwerking van de denkrichtingen daar aanleiding toe biedt, een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 uitgevoerd; op hoofdlijnen, aansluitend op het strategische karakter en detailniveau van de Luchtvaartnota. Bij de passende beoordeling wordt dan getoetst of significant negatieve effecten voor de wettelijke instandhoudingsdoelen voor Natura 2000-gebieden worden verwacht als gevolg van de beleidskeuzes. In de Omgevingswet is geregeld dat ook voor plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is, de planmer-procedure moet worden doorlopen.

De planmer-procedure is juridisch gekoppeld aan de planprocedure van de Luchtvaartnota. Dit betekent dat het PlanMER gereed moet zijn voordat de ontwerp-Luchtvaartnota ter visie wordt gelegd. In hoofdstuk 3 zijn ook de stappen beschreven waarlangs de Luchtvaartnota wordt voorbereid.

Rollenscheiding MER

Binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is geen ambtelijke functiescheiding aangebracht tussen de rol van initiatiefnemer en bevoegd gezag. De Wet verplicht bij een PlanMER hiertoe ook niet. Zo is er bij de NOVI ook geen rollenscheiding aanbracht.

2.2 **Reikwijdte: Toetskader en methodiek**

Met het opstellen van het PlanMER wordt input aan het proces geleverd vanuit een brede benadering op mogelijke consequenties voor de leefomgeving. Dit alles

gebeurt op strategisch, globaal niveau, aansluitend op het abstractieniveau van de uitwerking in de te ontwikkelen beleidsstrategieën.

Het principe van 'brede welvaart' met de dimensies 'mens, milieu, economie' (people, planet, profit) staat centraal in het PlanMER. Dit komt tot uiting in zowel het toetskader als in de methodiek, die hierna op hoofdlijnen zijn toegelicht.

Toetskader

Er zijn vele manieren waarop invulling kan worden gegeven aan een toetskader; voorop staat dat het toetskader behulpzaam moet zijn om benodigde en zinvolle beslisinformatie gestructureerd en overzichtelijk in beeld te brengen. Essentieel is dat de kans op aanzienlijke effecten op het milieu in beeld worden gebracht en beoordeeld. Ervaringen met andere milieu- en omgevingseffectrapportages voor omgevingsvisies en -plannen zijn opgehaald en verschillende aanvliegroutes voor een toetskader zijn verkend.

Het voorgestelde toetskader is een afgeleide van het 'Rad van de Leefomgeving' welke gehanteerd wordt in de Nationale Omgevingsvisie. Dit rad is aangescherpt op relevantie voor het luchtvaartbeleid, mede op basis van de uitkomsten van de Bloemlezing waardoor effecten van de luchtvaart in de volle breedte in beschouwing worden genomen. Het 'Rad van de Leefomgeving' zoals in onderstaand figuur is opgenomen zal worden gehanteerd in het PlanMER voor de Luchtvaartnota en wordt hieronder toegelicht.

De kern van het rad

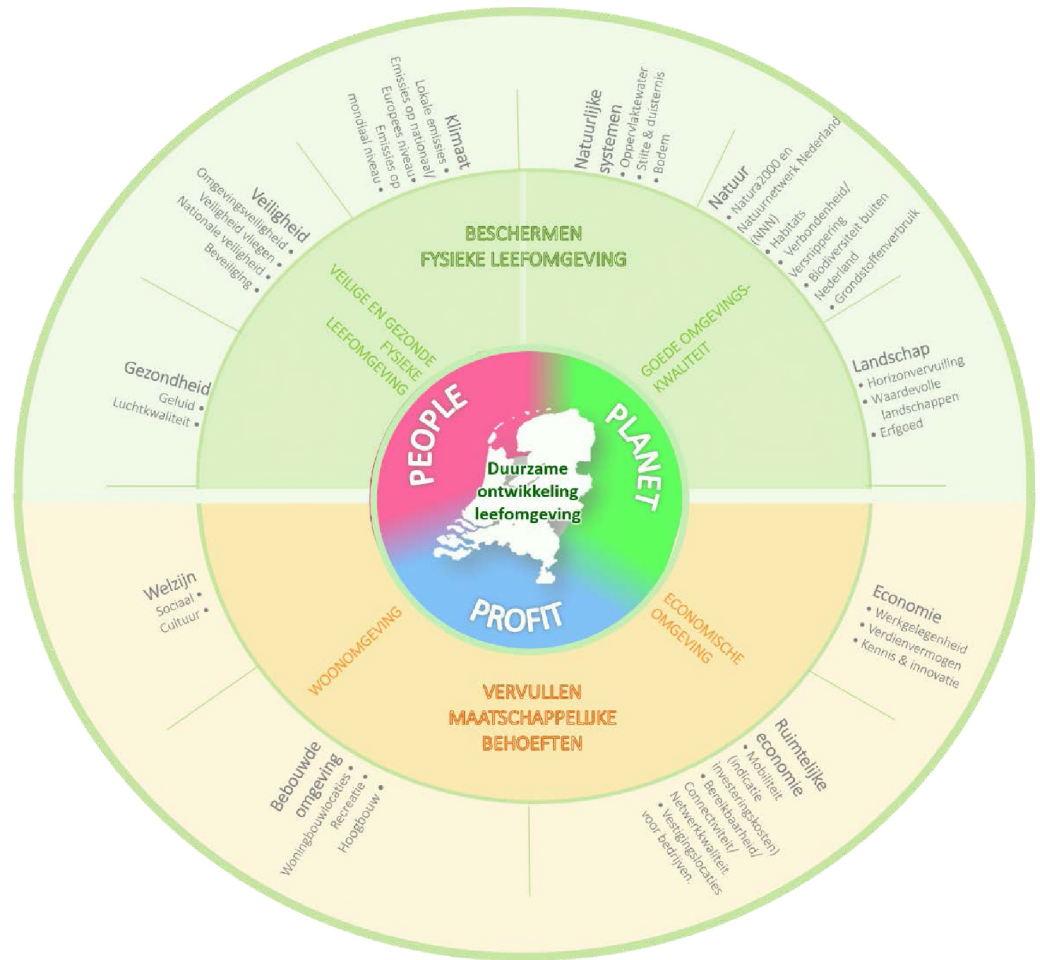
In lijn met het doel van het instrument plan-m.e.r., is duurzame ontwikkeling centraal gesteld in het rad. Zo wordt eveneens aangesloten bij de zogenaamde Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's). Deze zijn door de Verenigde Naties vastgesteld als de nieuwe mondiale duurzame ontwikkelingsagenda voor 2030 en worden gepromoot als de wereldwijde doelstellingen voor duurzame ontwikkeling. Er wordt gestreefd naar een duurzame balans tussen 'mens, milieu en economie' (people, planet, profit). Deze drie kapitalen omvatten alle aspecten van de leefomgeving.

Invalshoeken en kwadranten

Het rad kent twee invalshoeken: 1) het beschermen van de fysieke leefomgeving (inclusief een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en goede omgevingskwaliteit), en 2) het vervullen van maatschappelijke behoeften. Dit is tot uiting gebracht in twee perspectieven in het toetskader; respectievelijk de bovenste en onderste helft van het 'Rad'. In de eerste schil van het 'Rad' zijn deze twee perspectieven opgedeeld in vier thema's (4 kwadranten). Deze thema's bieden een hoofdstructuur waarlangs leefomgevingseffecten van beleidskeuzes in het PlanMER kunnen worden beschreven.

Aspecten en criteria

De buitenste schil van het 'Rad' bevat per thema de belangrijkste aspecten, gegroepeerd tot een overzichtelijk aantal onderwerpen. Deze dekken de leefomgevingsaspecten -de brede toetsing- die zijn beschreven in de Kamerbrief van 22 juni 2018. De aspecten zijn globaal, in de beschrijving van effecten wordt flexibel ingezoomd op relevante specifieke criteria. Specifieke criteria zijn per aspect benoemd in de buitenste schil. In de kern is het 'Rad van de Leefomgeving' robuust, naar buiten toe biedt het 'Rad' ruimte voor flexibiliteit, altijd met oog op dat de beslisinformatie die in beeld wordt gebracht zinvol is. Het Rad geeft een eerste indruk van de aspecten en criteria. Deze worden gedurende het proces in samenwerking met experts (in de vorm van themasessies) en Klankbordgroep verder uitgewerkt en aangescherpt.



Figuur 2 Rad van de Leefomgeving ten behoeve van het PlanMER Luchtvaartnota

2.3 Detailniveau

Bij het beschrijven van de effecten van de beleidsstrategieën wordt aangesloten op het strategische karakter van de Luchtvaartnota; waar beleidskeuzes globaal zijn, zullen ook de effecten globaal in beeld worden gebracht.

Gezien het strategische karakter en het abstractieniveau van de maatregelpakketten in de ontwerp-Luchtvaartnota, zal de effecttoetsing in het PlanMER grotendeels een kwalitatieve beschouwing zijn van kansen en risico's en waar mogelijk van aannemelijke effecten. Deze effecten, kansen en risico's worden 'gewaardeerd' op basis van expert judgement, met gebruik van reeds beschikbare informatie. Waar mogelijk en zinvol worden effecten kwantitatief gemeten.

In bijlage C is een tabel opgenomen met daarin de aspecten en criteria per kwadrant (aspect). In kolom 3 wordt een nadere uitleg gegeven op welke wijze de effecten vervolgens worden beschreven.

De kansen en risico's en eventuele concrete effecten worden beschreven en vervolgens gewaardeerd ten opzichte van de referentiesituatie 2019.

Referentiesituatie: foto van de fysieke leefomgeving

De 'referentiesituatie' is de situatie 2019 waarvoor de huidige vigerende Luchthavenbesluiten gelden. Voor deze situatie is gekozen omdat er te grote onzekerheden zijn in trends en ontwikkelingen voor 2030 en 2050. In de beleidspakketten wordt op één en dezelfde wijze rekening gehouden met trends en technologische ontwikkelingen in de luchtvaart, zoals die zich in de toekomst voor zou doen bij ongewijzigd beleid.

Voor de waardering van de effecten wordt de volgende redenering gevolgd:

- de verwachting dat maatregelpakketten kunnen leiden tot concrete effecten omdat de maatregelen zodanig concreet zijn dat het aannemelijk is dat een besluit nu al kan leiden tot ingrepen met mogelijke effecten;
- de verwachting dat maatregelpakketten kunnen leiden tot kansen en/of risico's die bij vervolgbesluiten dienen te worden overwogen, omdat vervolgbesluiten mogelijk kunnen leiden tot ingrepen met mogelijke effecten;
- de mate van onzekerheid over de mate waarin effecten en kansen en risico's op termijn voor zullen doen (mede o.b.v. de inzet van instrumentarium en de rol van het Rijk bij vervolgbesluiten).

Ten behoeve van de effectbeschrijving in het PlanMER wordt per maatregelpakket voor alle criteria uit het 'Rad van de leefomgeving' een inschatting gemaakt van de te verwachten effecten, kansen en risico's. Voor de waardering van effecten is de volgende vijfpuntsschaal gehanteerd.

Waardering:	Toelichting:
●	Positief effect is aannemelijk
↑	Kans op positief effect, afhankelijk van te nemen vervolgbesluiten
○	Geen of nagenoeg geen gevolgen
↓	Risico op negatief effect, afhankelijk van te nemen vervolgbesluiten
●	Negatief effect is aannemelijk

Tabel 1 Schaal voor de waardering van effecten t.o.v. de referentiesituatie

Indien sprake is van aannemelijke effecten (● of ●), dan wordt een inschatting gemaakt van de omvang van het uiteindelijk verwachte effect. De maatregelen uit het pakket moeten dan wel dusdanig concreet zijn dat deze te beoordelen/toetsen zijn op (mogelijke) concrete effecten. In het planMER worden de effecten, kansen en risico's overzichtelijk gepresenteerd. Op voorhand is niet altijd duidelijk welke richting per aspect (indicator) positief dan wel negatief gekwalificeerd kan gaan worden. In een verdere uitwerking van het toetskader wordt dit samen met experts en de Klankbordgroep bepaald. In bijlage C is een eerste voorzet van een uitgewerkt toetskader opgenomen.

2.4

Inhoud van het PlanMER

De planmer-procedure zoals vastgelegd in de Omgevingswet en het Omgevingsbesluit garandeert dat het milieubelang vroegtijdig en volwaardig wordt meegenomen in de besluitvorming. 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.

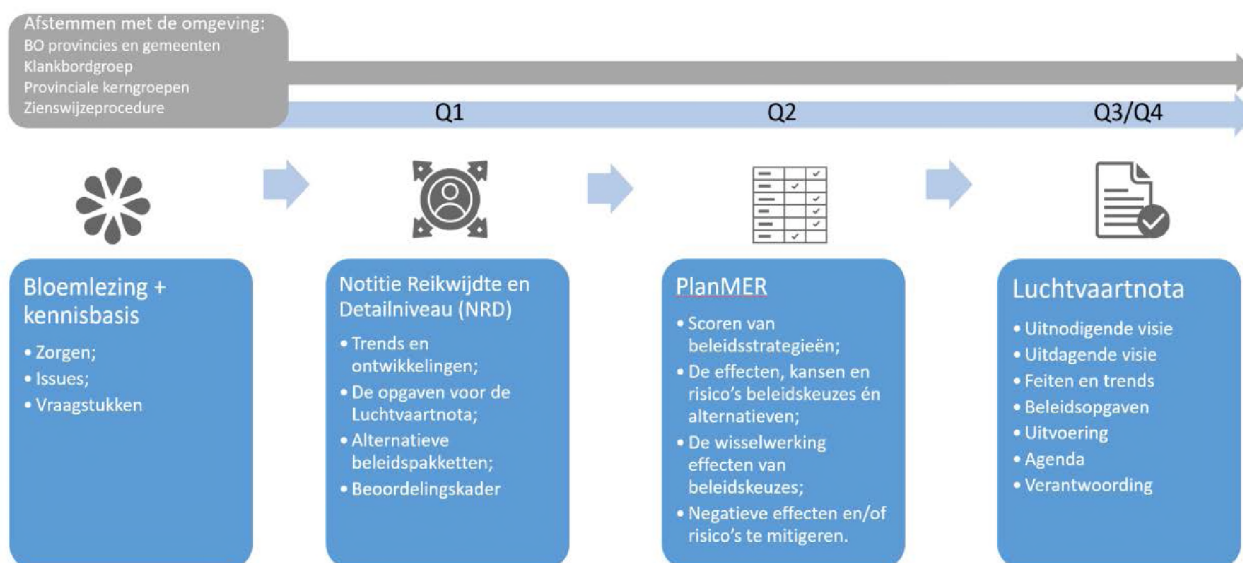
Grofweg zal het PlanMER de volgende informatie bevatten:

- Beschouwing over de wijze waarop de omgevingseffecten gedurende het proces een rol hebben gespeeld bij de voorbereiding van de ontwerp-Luchtvaartnota.
- Beschouwing van effecten, kansen en risico's van de (nog nader uit te werken) beleidskeuzes en diens alternatieven. Tevens inzicht in cumulatieve effecten van samenhangende beleidskeuzes en mogelijkheden voor mitigatie.
- Beschouwing van aandachtspunten voor vervolgbesluiten (bijvoorbeeld Luchthavenbesluiten), op basis van de kansen en risico's die met het PlanMER aan het licht zijn gekomen.

3 Proces en vervolgstappen

De activiteiten voor het PlanMER moeten maximaal bijdragen aan de visievorming en besluitvorming over de Luchtvaartnota. Daarom wordt met het PlanMER nauw aangesloten op het proces waarin de Luchtvaartnota wordt voorbereid. In het vorige hoofdstuk is toegelicht hoe stapsgewijs op verschillende momenten in het proces toegevoegde waarde wordt geleverd. Dit hoofdstuk geeft op hoofdlijnen inzicht in het proces waarin de Luchtvaartnota wordt voorbereid en beschrijft de stappen van de planmer-procedure. Ook is toegelicht hoe invulling wordt gegeven aan de raadpleging over reikwijdte en detailniveau voor het PlanMER voor de Luchtvaartnota.

3.1 Proces voorbereiding Luchtvaartnota



Figuur 3 Planning Luchtvaartnota

Fase 1: Verkenningsfase (t/m december 2018)

Op basis van het regeerakkoord zijn de Kamerbrieven opgesteld die de richting en de vulling van de Luchtvaartnota beschrijven. De Bloemlezing geeft aan welke specifieke thema's worden onderzocht en de Kennisbasis geeft de benodigde informatie om de Luchtvaartnota inhoud te geven. De verkenningsfase is afgerond met de publicatie van de Kamerbrief, Bloemlezing en Kennisbasis.

Fase 2: Verdiepingsfase (t/m juni 2019)

In de eerste helft van 2019 worden tijdens de verkenningsfase geïdentificeerde beleidsvragen in de verdiepingsfase door middel van co-creatie verder uitgewerkt tot bouwstenen voor beleid. Overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke actoren worden betrokken om de inzichten uit de verdiepingsfase te verrijken. Ter ondersteuning van de visievorming en de besluitvorming zal het Rijk voor de Luchtvaartnota een kwalitatieve ex-ante-evaluatie uit laten voeren in de vorm van een planmer. Deze planmer-procedure staat omschreven in de volgende paragraaf.

Fase 3: Besluitvormingsfase: ontwerp-Luchtvaartnota (t/m september 2019)

Op basis van de inzichten uit de planmer-procedure zal het Kabinet richtinggevende keuzes maken en een ontwerp-Luchtvaartnota opstellen. De ontwerp-Luchtvaartnota zal na de zomer ter inzage worden gelegd, zodat eenieder hierop kan reageren. Ook zal de Commissie m.e.r. de uitkomsten toetsen.

Fase 4: Verankeren

Reacties kunnen leiden tot bijstelling en aanvulling van de ontwerp-Luchtvaartnota. Vervolgens wordt de Luchtvaartnota door het Kabinet vastgesteld en zal deze, samen met de beantwoording van de zienswijzen, eind 2019 worden aangeboden aan het parlement.

3.2 Planmer-procedure

De planmer-procedure is gekoppeld aan de planprocedure van de Luchtvaartnota. Dit betekent dat het PlanMER moet worden opgesteld voor de vaststelling van de Luchtvaartnota in 2019 kan plaatsvinden. Met de planmer-procedure moet worden gegarandeerd dat het milieubelang vroegtijdig en volwaardig wordt meegewogen in de besluitvorming. Dit is wettelijk geregeld in de Omgevingswet en het Omgevingsbesluit, waarin de Europese regelgeving over milieueffectrapportages is doorvertaald. De procedurestappen zijn hierna beschreven.

Kennisgeving en raadpleging over reikwijdte en detailniveau (maart/april 2019)

De openbare kennisgeving vormt de formele start van de planmer-procedure. Door een kennisgeving in de Staatscourant en dagbladen wordt eenieder geïnformeerd over het voornemen van het Kabinet om de Luchtvaartnota voor te bereiden en vast te gaan stellen. Ook wordt in de kennisgeving aangegeven dat de planmer-procedure wordt doorlopen. Vanaf dat moment ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor ter inspraak. Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld om gedurende 4 weken zienswijzen kenbaar te maken op de voorgenomen plannen betreffende de Luchtvaartnota. Ook wordt in de ons omringende landen (Duitsland, België, Frankrijk, Engeland) en de Nederlandse gemeenten in het Caribisch deel van het Koninkrijk (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) kennis gegeven van de planmer-procedure.

Advies Commissie voor de m.e.r. (april 2019)

De Commissie m.e.r. zal op basis van voorliggende Notitie reikwijdte en detailniveau om advies worden gevraagd. De Commissie betreft daarin de binnengekomen zienswijzen. Het advies dat gedurende de raadpleging over reikwijdte en detailniveau wordt ingewonnen, wordt na beoordeling door bevoegd gezag - namens deze het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - meegenomen in de uitvoering van de milieueffectrapportage. In het PlanMER wordt aangegeven hoe met het advies is omgegaan.

Opstellen PlanMER en Nota van Antwoord (maart/juli 2019)

Wanneer de te onderzoeken alternatieven en milieueffecten zijn bepaald, dient het milieueffectrapport te worden opgesteld. Het milieueffectrapport wordt opgesteld volgens de reikwijdte en het detailniveau zoals die in deze notitie zijn beschreven en mede op basis van de inzichten uit de raadpleging, advies en zienswijzen. Daarnaast worden die zienswijzen apart beantwoord in een Nota van Antwoord.

Openbare kennisgeving PlanMER en ontwerp-Luchtvaartnota, ter visie legging, toetsingsadvies en besluit (na de zomer 2019)

Het PlanMER wordt gelijktijdig ter inzage gelegd met de ontwerp Luchtvaartnota. Op beide documenten mag eenieder een zienswijze naar voren brengen volgens de

zienswijzeprocedure. Daarnaast vindt er een verplichte toetsing door de Commissie voor de m.e.r. plaats over het PlanMER. Daarin worden de binnengekomen zienswijzen betrokken. Gelijktijdig met voorgaande stappen worden het PlanMER en de ontwerp-Luchtvaartnota aangeboden aan de Tweede Kamer.

Vaststellen Luchtvaartnota (eind 2019)

Het Kabinet stelt met de Luchtvaartnota het beleid voor de luchtvaart voor Nederland vast. Hierbij wordt vermeld op welke wijze rekening is gehouden met het PlanMER en met de zienswijzen en adviezen.

3.3 Participatie

Participatie

Participatie speelt bij het opstellen van de Luchtvaartnota een belangrijke rol. In de geest hiervan zijn in het proces voorafgaand aan de Kamerbrief veel inzichten en beelden opgehaald bij gesprekspartners afkomstig van medeoverheden en maatschappij. Er zijn hiervoor diverse instrumenten ingezet, namelijk focusgroepen, achtergrondgesprekken, een representatief publieksonderzoek, negen regionale Luchtvaartgesprekken en een nationale Luchtvaartdag. In het vervolgproces ten behoeve van de voorbereiding van de Luchtvaartnota wordt hierop voortgebouwd door het gesprek met deze partijen voort te zetten.

Begeleidingsgroep planmer-procedure Luchtvaartnota

Voor de begeleiding van de planmer-procedure is een begeleidingsgroep ingesteld met plan-m.e.r. experts dan wel experts van afwegingskaders uit de verschillende dienstonderdelen van IenW, en andere departementen en kennisinstellingen. In de begeleidingsgroep vindt inhoudelijke reflectie plaats op de methodologie én worden (tussen)producten van het PlanMER van commentaar voorzien.

Klankbordgroep Luchtvaartnota

Voor de maatschappelijke participatie is een Klankbordgroep ingericht voor de Luchtvaartnota waar bewoners, maatschappelijke partijen, de luchtvaartsector en andere belanghebbenden evenwichtig zijn vertegenwoordigd. De bewoners zijn vertegenwoordigd via de bewonersvertegenwoordiging uit de ORS, via het Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart (LBBL) en via de Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens i.o. Met deze Klankbordgroep betreft de Minister alle belanghebbende partijen bij de totstandkoming van de Luchtvaartnota. Zij zijn gevraagd om van tijd tot tijd te reflecteren op het proces en (tussen)producten.

Provincies en gemeenten

In het kader van bestuurlijke participatie heeft op 27 november 2018 overleg plaats met de provinciale bestuurders. In dit overleg is onder andere afgesproken de inrichting van de maatschappelijke participatie in overleg met elkaar vorm te geven, ieder vanuit de eigen rol en bevoegdheden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is en blijft verantwoordelijk voor de maatschappelijke participatie. Hiervoor wordt per provincie een kerngroep ingericht, de provincies zorgen – indien gewenst – voor een onafhankelijke technisch voorzitter per kerngroep. Het belangrijkste doel is elkaar te ondersteunen, informeren en faciliteren bij het vormgeven van de maatschappelijke participatie in de regio. Daarbij signaleert de kerngroep of de regio voldoende betrokken is bij de totstandkoming van de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening. De kerngroepen zijn aanvullend op andere bestaande afstemmingsgremia rond Luchthavens, zoals de ORS, Commissies Regionaal Overleg (CRO's)/Commissies Overleg & Voorlichting Milieu (COVM's). Ook is afgesproken dat de provincies vanuit hun bestuurlijke rol de gelegenheid wordt geboden om inbreng te leveren bij de totstandkoming van de Luchtvaartnota en de

Luchtruimherziening. Doel van deze afspraken is te zorgen dat de regio, zowel maatschappelijk als bestuurlijk, voldoende gehoord is.

Daarnaast zijn afspraken gemaakt met de VNG (commissie mobiliteit) teneinde de gemeenten op een goede manier aan te haken bij de Luchtvaartnota en Luchtruimherziening.

Bijlage A Begeleidingsgroep

Organisatie
CPB
IenW-DGLM-LV
IenW-DGMO-OVS
IenW-HBJZ
KIM
Ministerie van Defensie
PBL
RIVM
IenW-RWS-WVL

Bijlage B Klankbordgroep

Categorie	Subcategorie	Organisatie
Gebruikers	Reizigers (toerisme)	ANVR en TUI
	Vestigingsbelang (zakelijke reizigers)	VNO-NCW
	Vrachtsector	Evofundex
	Drones	DARPAS
	General Aviation	KNVvL en AOPA
Omwonenden	Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart	LBBL
	ORS	ORS
	Vereniging direct omwonenden regionale luchthavens	Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (Stichting ABReL)
Natuur- en milieuorganisaties	Landelijke natuur- en milieuorganisaties	Natuur en Milieu
	Regionale natuur- en milieuorganisaties	Milieufederatie Noord-Holland
Overheden	Ministerie	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
	Provincies	IPO
	Gemeenten	VNG
	Luchtverkeersleiding Nederland	LUCHTVAARTNOTAL
Sector	ACN (brancheorganisatie luchtvracht)	ACN
	Airlines – BARIN, KLM (twee deelnemers)	BARIN
	Lucht- en Ruimtevaart Nederland	LRN
	Nederlandse Spoorwegen	NS
	Luchthavens	Schiphol en Eindhoven Airport
	Nederlandse Vereniging Luchthavens (regionale luchthavens)	NVL (regionale luchthavens)
	Vakbonden (piloten, cabinepersoneel, grondpersoneel)	FNV en VNV
Kennisinstelling	Planbureau voor de Leefomgeving	PBL

Bijlage C Concept toetskader

Veilige, gezonde fysieke leefomgeving		
Aspect	Indicator	Specificatie
Gezondheid	Geluidshinder	Verandering van de geluidbelasting door vliegtuiggeluid in dB. (lokaal)
		Aantallen ernstig gehinderden (op basis van Lden en Lnight). (nationaal)
	Luchtkwaliteit	Emissies (NO _x en (ultra)fijnstof) rondom de luchthavens door de vliegtuigen. (lokaal)
Veiligheid	Omgevingsveiligheid	Verandering in de risicocontouren van de luchthavens van het Groepsrisico (GR) en het Plaatsgebonden risico (PR).
	Veiligheid vliegen	Verandering van het ongevalsrisico.
	Nationale veiligheid	
	Beveiliging	
Klimaat	Lokale emissies	CO2 uitstoot op luchthavenniveau
	Emissies op nationaal/Europees niveau	CO2 uitstoot Nederlandse luchthavens + binnenlands verkeer (conform Parijs-akkoord)
		CO2 uitstoot van passerende vluchten door Nederlands luchtruim
	Emissies op mondiaal niveau	Klimaatimpact (opwarming) van CO2 uitstoot door aan Nederland toe te schrijven luchtvaart (vlucht vertrekkend van Nederlandse luchthavens)
		Klimaatimpact (opwarming) van klimaatstoffen (fijnstof, NO _x en water uitstoot) op hoogte door aan Nederland toe te schrijven luchtvaart (vlucht vertrekkend van Nederlandse luchthavens)
Goede Omgevingsklimaat		
Aspect	Indicator	Specificatie
Natuurlijke systemen	Oppervlaktewater	Verandering van ruimte voor oppervlaktewater bij uitbreiding luchthavens.
	Stilte en duisternis	Verandering in het areaal stille, rustige en donkere gebieden.
	Bodem	Verandering in de kwaliteit en de draagkracht van de bodem en ondergrond rondom de luchthavens.
		Verandering in de kwaliteit en de draagkracht van de bodem en ondergrond van het banenstelsel.
	Grondwater	Verandering in de kwaliteit en het natuurlijke systeem.

Natuur	Natura2000 en NNN	Verandering in het areaal en de kwaliteit van Natura2000- en Natuurnetwerk Nederland-gebieden.
	Habitats	Verandering in de belasting van habitats rondom de luchthavens.
	Verbondenheid/versnippering	Verandering in de verbondenheid van natuurgebieden en de robuustheid van ecologische verbindingen rondom de luchthavens.
	Biodiversiteit buiten Nederland	Verandering van de mondiale biodiversiteit.
	Grondstoffenverbruik	Verandering in verbruik van primaire grondstoffen (circulaire economie).
Landschap	Horizonvervuiling	Verandering van de aanblik op de horizon rondom de luchthavens.
	Waardevolle landschappen	Verandering in het areaal en de kwaliteit van waardevolle landschappen rondom de luchthavens.
	Erfgoed & archeologie	Verandering in behoud en ontwikkeling van archeologie, gebouwd erfgoed (monumenten/stads- en dorpsgezichten) en werelderfgoed rondom de luchthavens.
Economische omgeving		
Aspect	Indicator	Specificatie
Economische omgeving	Werkgelegenheid	Verandering van het aantal banen, direct (luchthavens en luchtvaartmaatschappijen), indirect achterwaarts (toeleveranciers) en indirect voorwaarts (effect op overige economische sectoren).
	Verdienvermogen	Verandering van de toegevoegde waarde, direct (luchthavens en luchtvaartmaatschappijen), indirect achterwaarts (toeleveranciers), indirect voorwaarts (effect op overige economische sectoren).
	Kennis & Innovatie	Verandering in ontwikkeling van Research & Development (R&D) in de luchtvaart.

Ruimtelijke economie	Mobiliteit (indicatie investeringskosten)	Verandering van het aantal en type bestemmingen en aantallen reizigers die per vliegtuig reizen verdeeld naar de luchthavens.
		Verandering van het volume en de ontwikkeling van het aantal en type bestemmingen van het vrachtvervoer per vliegtuig, verdeeld naar de luchthavens.
		Verandering van de ontwikkeling van auto- en treinvervoer aan de landzijde van de luchthavens.
		Verandering in het vliegvervoer door de modal shift van vliegvervoer naar treinvervoer.
		Noodzakelijke publieke investeringen in infrastructuur vliegveldzijde en landzijde bij luchthavens, die redelijkerwijs niet uit de exploitatie van de luchthavens kunnen worden terugverdiend (financieel en beleidsmatig effect op begrotingen van Rijk, provincies en gemeenten).
	Bereikbaarheid/ Connectiviteit/ Netwerkkwaliteit	Verwachting van de verandering van het aantal gevlogen bestemmingen en de frequentie van die bestemmingen voor passagiers vanaf de verschillende luchthavens.
		Verandering van het aantal gevlogen bestemmingen en de frequentie van die bestemmingen voor vracht, vanaf de verschillende luchthavens.
Vestigingslocaties bedrijven	Verwachte verandering in de vestiging van nieuwe bedrijven (globale ontwikkeling in Nederland en indicatie geografische spreiding).	
Woonomgeving		
Aspect	Indicator	Specificatie
Welzijn	Sociaal	Verandering in financiële toegankelijkheid publiek tot de luchtvaart.
		Verandering in het gevoel van rechtvaardigheid door een eerlijke verdeling van de lasten en de lasten, en de mate van autonomie en inspraak.
		Verandering van de werkdruk bij luchtvaart- en luchthavenpersoneel, ontwikkelingsmogelijkheden en het aantal jaren in (vast) dienstverband.
		Verandering in de sociale samenhang in dorpen rondom de luchthavens.
	Cultuur	Verandering in het leren kennen en ervaren van andere culturen in binnen- en buitenland.

Ruimte	Woningbouwlocaties	Verandering in areaal en kwaliteit van woningbouwlocaties rondom de luchthavens.
	Recreatie	Verandering in aanwezigheid, kwaliteit en nabijheid van recreatiemogelijkheden rondom de luchthavens.
	Hoogbouw	Verandering in het areaal van hoogbouw rondom de luchthavens.