

Memo van de gedeputeerde

drs. E.P.J. Lemkes - Straver

Gedeputeerde Landbouw, Voedsel en Natuur

Onderwerp

Zienswijze op ontwerp (Rijks)luchtvaartnota

Datum

9 juli 2020

Documentnummer

C2265562/4729061

Aan

Provinciale Staten van
Noord-Brabant

Kopie aan

Van

Telefoon

Email

elemkes@brabant.nl

Bijlage(n)

1

Geachte Statenleden,

Via deze memo wil ik u graag informeren over de zienswijze die Gedeputeerde Staten hebben ingediend inzake de ontwerppluchtvaartnota. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) stelt voor de periode 2020-2050 nieuw beleid op voor de luchtvaart. Dit beleid wordt vastgelegd in de Luchtvaartnota. Het ontwerp van deze nota is nu door de Minister van IenW ter inzage gelegd.

Het onderwerp luchtvaart heeft overduidelijk raakvlakken met een aantal belangrijke thema's waar wij als provincie aan werken. Dat is voor het college van Gedeputeerde Staten aanleiding geweest om een zienswijze in te dienen. Door middel van deze zienswijze willen de Minister een aantal aandachtspunten meegeven. De zienswijze die door Gedeputeerde Staten is ingediend kunt u terugvinden in de bijlage.

Met vriendelijke groet,

drs. E.P.J. Lemkes - Straver

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Minister drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 680 76 80
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Onderwerp

Zienswijze inzake ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050

Geachte Minister,

U heeft de ontwerp-luchtvaartnota en de bijbehorende planMER van vrijdag 29 mei tot en met donderdag 9 juli 2020 ter inzage gelegd. Door middel van deze brief maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze te geven op deze stukken.

Datum

7 juli 2019

Ons kenmerk

C2265562/4719333

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

J.W.M. (Jan-Willem) Reiling

Telefoon

(073) 680 86 67

Email

jwreiling@brabant.nl

Bijlage(n)

-

Luchtvaart in balans

Het doet ons deugd om te zien dat u in de ontwerp-luchtvaartnota uitdrukkelijk op zoek gaat naar een "nieuwe balans". Ook wat ons betreft is een verdere groei van de luchtvaartsector alleen mogelijk als dit tegelijkertijd gepaard gaat met een beperking van de hinder voor de omgeving. Daarbij hebben we het niet alleen over beperking van de geluidshinder, maar ook over de beperking van andere negatieve gezondheidseffecten. Niet voor niets wordt in deze ontwerpnota verschillende keren het advies aangehaald dat dhr. Van Geel heeft uitgebracht in het kader van de Proefcasus Eindhoven Airport.

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

Overigens verbaast het ons dat in de MER de scenario's van respectievelijk stagnatie en krimp van de luchtvaartsector niet verder zijn uitgewerkt. Dit terwijl de commissie Mer heeft geadviseerd om de discussie te voeren aan de hand van drie alternatieven: groei, stagnatie en krimp. Zonder dat wij hier pleiten voor een krimp of stagnatie van de luchtvaartsector, waren de afwegingen in deze ontwerpnota misschien beter in balans geweest als het krimpscenario en het stagnatiescenario ook waren uitgewerkt; zeker gezien de huidige tijd.

Datum

7 juli 2019

Ons kenmerk

C2265562/4719333

Integraliteit

Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Luchtvaartnota te weinig kaders om op een volwaardige wijze de alle relevante belangen af te wegen. In het PlanMER is op hoofdlijnen aangegeven wat de effecten van de Voorkeursstrategie zijn. Wij vragen ons af of de genoemde indicatoren en specificaties van het toetsingskader voldoende basis bieden voor een monitoringsprogramma waarmee je kunt bijsturen. Met name bij de aspecten gezondheid, veiligheid, klimaat, natuur en landschap zijn de criteria die worden gehanteerd om te bepalen of wordt voldaan aan gestelde doelen en of de milieueffecten van het Voorkeursstrategie groter of kleiner zijn dan verwacht onvoldoende uitgewerkt. Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Luchtvaartnota ons nog weinig kaders om op een volwaardige wijze de alle relevante belangen af te wegen. We verwachten dat deze kaders in de definitieve versie verder worden uitgewerkt. Wij vinden het belangrijk om bij de verdere uitwerking hiervan samen te werken en actief te worden betrokken.

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

Wat ons betreft is het dan ook een gemiste kans dat u niet heeft gekozen voor één luchtvaartnota waarin zowel de toekomst van civiele als van militaire luchtvaart wordt uitgewerkt. Dit heeft als gevolg dat militaire luchtvaart in deze luchtvaartnota maar zeer beperkt aan bod komt. Wat ons betreft zijn de vraagstukken en de problematiek rondom militaire luchthavens vergelijkbaar met die rond civiele luchthavens. De uitgangspunten van het beleid rond deze luchthavens zou daarom vergelijkbaar moeten zijn. Zeker bij militaire luchthavens zou het belang van het constructief betrekken van alle belanghebbenden ook beleidsmatig moeten worden verankerd.

Het zou ook meer recht doen aan de bestaande situatie rondom militaire luchthavens. Bij alle militaire luchthavens is sprake van een bepaalde mate van civiel medegebruik, variërend van grote luchtvaart zoals Eindhoven Airport tot

kleine luchtvaart zoals zweefvliegen, drones etc. Wij vragen u om in ieder geval regelgeving, ambities en uitdagingen van dit civiel medegebruik een plek te geven in deze nota.

Datum

7 juli 2019

Ons kenmerk

C2265562/4719333

Handhaving en klachten

In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de uitvoering van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). De bereidheid wordt uitgesproken 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 wordt geacht. Problemen worden ervaren op het terrein van de uitvoering voor wat betreft helihavens, de afstemming met de verschillende handhavende instanties, 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 feit dat er geen totaaloverzicht van alle luchtvaartactiviteiten meer is etc. 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.

In de concept-luchtvaartnota benoemt u terecht ook de negatieve effecten van de luchtvaart als het gaat om geluidshinder en negatieve gezondheidseffecten. We zien echter maar weinig overwegingen over klachtenafhandeling. Het zou in dat kader goed zijn dat burgers met klachten over de luchtvaart op een eenvoudiger en meer eenduidige wijze hun klachten kenbaar kunnen maken. We zien dat er op dit moment een versnippering is, doordat verschillende partijen bevoegdheden hebben. Burgers hebben daardoor te vaak het gevoel dat zij van het kastje naar de muur worden gestuurd terwijl niemand verantwoordelijkheid neemt. Als het gaat om klachtenafhandeling pleiten we er daarom voor om de één-loket-gedachte van de omgevingsvisie een plek te geven. Bij voorkeur zien we daarbij ook al een eerste uitwerking van hoe dit vorm wordt gegeven.

Regionale luchthavens

Voor ons als provincie zijn ook de regionale luchthavens waarvan wij het bevoegd gezag zijn van belang. Deze luchthavens blijven in deze luchtvaartnota enigszins buiten beschouwing. Waar in de luchtvaartnota wel wordt gesproken over regionale luchthavens, daar lijkt het enkel te gaan om luchthavens die in de Wet luchtvaart worden aangeduid als luchthavens van nationale betekenis. Om verwarring te voorkomen vragen wij u om in de definitieve visie deze term te gebruiken.

Overigens ziet u wel een rol voor de regionale luchthavens (onder provinciaal gezag) als u het erover heeft dat een deel van het klein vliegverkeer van Lelystad Airport naar regionale luchthavens zal uitwijken. Terecht stelt u dat u

hiervoor samen met de regionale luchthavens en de provincie beleid voor wilt ontwikkelen. Maar wij nemen nu al, conform ons luchtvaartbeleid, het standpunt in dat hiervan alleen sprake kan zijn voor zover het past binnen de bestaande vergunde situatie van onze regionale luchthavens. Wat ons betreft dient deze voorwaarde in de definitieve versie te worden opgenomen.

Datum

7 juli 2019

Ons kenmerk

C2265562/4719333

In deze ontwerpnota besteedt u ook aandacht aan kleine luchtvaart en luchtsporten. U spreekt hierbij het voornemen uit *om de komende jaren als Rijksoverheid te bepalen welke onderwerpen prioriteit krijgen en welke niet (meer)*. Wij wijzen u erop dat deze luchtsporten een belangrijk onderdeel zijn van de bedrijfsvoering van regionale luchthavens. Wij verwachten dat deze regionale luchthavens, evenals de provincies als bevoegd gezag, betrokken worden bij de uitwerking van deze beslissingen. Deze toezegging zien we graag terug in de definitieve versie.

Overeenkomstig het door Gedeputeerde Staten van
Noord-Brabant genomen besluit,
namens deze,

I.A.H.M. Cortenbach,
programmamanager Milieu & Energie

In verband met geautomatiseerd verwerken is dit document digitaal
ondertekend.

(In verband met de corona-maatregelen is deze brief, na vaststelling door het
college, digitaal door de verantwoordelijk programmamanager ondertekend)