

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu en Mobiliteit

DATUM	7-7-2020	REFERENTIE	Kreuger
ONS NUMMER	8210CAEF	DOORKIESNUMMER	3117
NUMMER PS	2020MM121	E-MAILADRES	Susan.kreuger@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	1. Zienswijze BRS en 2. Reactie Luchtvaartnota gezamenlijke provincies	PORTEFEUILLEHOUDER	van Muilekom/Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Zienswijze provincie Utrecht op Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

Met de Luchtvaartnota 2020-2050 zet het Rijk de grote lijnen uit voor de Nederlandse luchtvaartsector in de komende decennia.

Op 15 mei is het ontwerp van de Nota gepubliceerd en deze ligt ter inzage van 29 mei tot 9 juli. In afstemming met de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), waar de provincie samen met Noord-Holland, Zuid-Holland en Flevoland, en ook een 56-tal gemeenten in de Schipholregio deel van uitmaakt, is een zienswijze opgesteld om op de ontwerpnota te reageren.

Kern van de zienswijze van BRS is dat het in de nota ontbreekt aan een concrete uitwerking, samenhang en integraliteit.

Voorgeschiedenis

Regelmatig heeft het ministerie de provincies geïnformeerd over de totstandkoming van de Luchtvaartnota 2020-2050. Vanuit PS is op diverse momenten vragen gesteld over dit onderwerp. Ook is op 15 april 2020 een informatiebijeenkomst voor PS georganiseerd.

Essentie / samenvatting:

Van 29 mei tot 9 juli heeft het Rijk het ontwerp van de Luchtvaartnota 2020-2050 ter inzage gelegd. Vanwege de belangen van de decentrale overheden voor de inrichting van de gronden en de fysieke leefomgeving zijn ook de provincies betrokken bij de totstandkoming van deze nota. Om invloed uit te kunnen oefenen op de definitieve Luchtvaartnota is het wenselijk om op deze ontwerpnota te reageren met een zienswijze. In BRS verband worden een zestal punten onder de aandacht van de minister gebracht.

1. Integrale mobiliteitsbenadering: De Nota constateert een schaarste, maar geeft geen antwoord op de vraag in hoeverre de behoefte aan vliegen in Nederland gefaciliteerd kan/moet worden; alternatieven om te voldoen aan de behoeften zijn niet uitgewerkt;
2. Integrale visie op veiligheid: gemist wordt de relatie met gezondheid, zowel in relatie tot veilig gebruik, operationele aanpassingen, als met normering vanuit gezondheid geredeneerd.

3. Hinder: Uitgangspunt is dat er minder hinder moet zijn. Dit zou kunnen worden bereikt met stillere en schonere vliegtuigen. Tegelijkertijd kan het aantal vluchten toenemen. Minder hinder is een per saldo afweging. In de praktijk betekent dat verplaatsing van de hinder. Deze consequenties worden niet in beeld gebracht.
4. Ruimtelijke ordening: De sectorale wet- en regelgeving uit de luchtvaart sluit niet aan op het systeem van de Omgevingswet. Zo zit er geen onderlinge wederkerigheden in de regelgeving voor de sector en voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Nergens wordt ingegaan op de weging in relatie tot belangen van de Novi als verstedelijkingsopgave en de energietransitie. Claims vanuit de luchtvaart worden eenzijdig vastgesteld.
5. Verduurzaming: De nota geeft wel aan wat de doelen voor verduurzaming van de luchtvaart moeten zijn, maar die zijn minder ambitieus dan voor andere sectoren volgens het klimaatakkoord.
6. Governance: Dit staat ook los van de structuren die vanuit andere beleidsvelden, zoals bijv. de Omgevingswet en de Algemene Wet bestuursrecht al zijn ingericht. Het kabinet blijft vasthouden aan een aparte institutionele ordening in de Wet luchtvaart.

Naast de afstemming met de Schipholregio is afgestemd met de gemeentelijke leden van de Kerngroep Luchtvaart, Utrecht, Amersfoort, Stichtse Vecht en De Ronde Venen. Specifiek voor de provincie Utrecht zijn de volgende punten van belang:

1. Duidelijkheid over het normenkader en definiëring van gebied dat meegenomen wordt bij de hinderbepaling;
2. Aandacht voor het vliegen over grootschalige recreatiegebieden, stiltegebieden en Natura 2000, door bijvoorbeeld rustmomenten te introduceren.
3. Gevraagd wordt om de regelgeving voor de kleine luchtvaart, waar de provincie bevoegd gezag voor is, zo spoedig mogelijk op te nemen in de omgevingswet.
4. De weinig concreetheid van de nota. Dit komt uitgebreid terug in de reactie van de BRS.
5. De vraag of het ministerie wel voldoende sturingsinstrumenten heeft. Dit komt terug in de BRS-reactie

In de vergadering van de Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 24 juni jl. is uitgebreid stilgestaan bij de ontwerp-Luchtvaartnota. Zoals toegelicht, komen een groot deel van de reacties terug in de reactie van de BRS. Wij hebben aanvullend op de reactie van de BRS een zienswijze ingediend, waarin de laatstgenoemde punten een, twee en drie zijn genoemd. Ook hebben wij in de inleiding van de Utrechtse reactie de punten met betrekking tot de groei van Schiphol en de multimodale mobiliteitsbenadering nog eens extra benoemd. Daarnaast hebben wij de punten beprijzing, nachtvluchten en glijvluchten in relatie tot minder hinder opgenomen in onze reactie.

Tenslotte hebben wij met samen de andere provincies tijdens een overleg met de minister van infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie onze gezamenlijke inzichten onder andere met betrekking tot de rol van de provincies kenbaar gemaakt (bijlage 2).

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Beïnvloeden van het schrijfproces van de definitieve Luchtvaartnota

Financiële consequenties

N.v.t.

Vervolprocedure / voortgang

De zienswijze is voor het verstrijken van de ter inzage leggingstermijn (9 juli 2020) ingediend.

Concreet voorliggende vraag aan Statencommissie / Provinciale Staten

Kennismaken van de zienswijze van de provincie Utrecht op het ontwerp van Luchtvaartnota.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen