

Samen werken aan het luchtruim

Reactie provincies op ontwerp-Luchtvaartnota 17 juni 2020

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050. Met deze nota geeft u, vanuit uw Rijksverantwoordelijkheid, antwoord op de vraag hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

Het bewaken van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een kerntaak van de provincies. Dit vraagt om een gecombineerde inzet van het rijk en van de provincies. In dit kader hebben wij u op 29 augustus 2019 de handreiking "Samenwerken aan het luchtruim" aangeboden.

Onze reactie op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 is tweeledig. Enerzijds vanuit onze rol als kwaliteitsbewaker van de woon- en leefomgeving en anderzijds in het verlengde hiervan de rol als bevoegd gezag voor de niet nationale luchthavens en luchtvaart.

1. De provincies als kwaliteitsbewaker van de woon- en leefomgeving.

Kwaliteitsdoelstellingen ontbreken

In de Ontwerp Nationale Omgevingsvisie wordt een integrale lange termijnvisie gepresenteerd op de toekomst en ontwikkeling van de leefomgeving. De verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid wordt voor een groot deel bij de decentrale overheden neergelegd. Het gaat dan om taken op bijvoorbeeld woningbouw, energietransitie en natuur. Deze taken raken het luchtvaartbeleid. Hoewel in de Luchtvaartnota wordt geconstateerd dat het belangrijk is dat de kwaliteit van de omgeving en de natuur rond de luchthavens verbetert, worden er geen kwaliteitsdoelstellingen of kaders meegegeven waaraan een verdere uitwerking getoetst moet worden. Daarnaast zien wij het als een gemiste kans om de luchtvaartregulering, 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. Nu de luchtvaartregeling niet daarin is opgegaan, is het risico op een sectorale belangenafweging groot en levert dit uitvoeringsproblemen bij het omgevingsbeleid op. Illustratief is de aanvullingsregeling voor cumulatie waarbij de sectorale insteek de facto een bouwstop op de hele Randstad legt. Toch geeft u aan dat de luchtvaart gewoon kan blijven groeien.

U geeft aan dat u wil verkennen of de instrumenten van de Omgevingswet kunnen helpen bij een betere afstemming van de ruimte voor luchtvaart en voor onder meer wonen, bedrijfsactiviteiten, energietransitie en ook de natuur. Al deze aspecten raken het werkveld van de provincie. In aansluiting op de eerdergenoemde Handreiking bieden wij aan vanuit onze adviserende rol in de ontwikkelingen van de luchtvaart mee te denken bij deze verkenning. Wij constateren dat het publieke belang, een gezonde- en aantrekkelijke leefomgeving, voor het grootste deel nog uitgewerkt moet worden. Er worden geen kwalitatieve doelstellingen meegegeven. Wel wordt in de Luchtvaartnota aangegeven dat bij de herziening van luchtruim het beperken van geluidsoverlast prioriteit heeft tot een vlieghoogte van 6000 voet. Waarom wordt deze hoogte aangehouden? Geluidseffecten zijn, afhankelijk van type luchtvaart, nog zeker aanwezig. Wat is de impact van deze grens op de beoogde hinderreductie.

Vanuit onze provinciale opgaven is het wenselijk dat de provincie bij alle ontwikkelingen en activiteiten in het luchtruim actief worden betrokken. Illustratief is het toestaan van General Aviation boven natura 2000 gebied.

Aanbeveling: 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. Wij vinden het belangrijk om bij de verdere uitwerking hiervan samen te werken en actief te worden betrokken.

2. Bevoegd gezag voor de niet-nationale luchtvaart.

Evaluatie van het RBML

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.

Aanbeveling: De problematiek rond de bevoegdheidsverdeling in het RBML en het voorstel voor een brede, gezamenlijke evaluatie van de RBML-regelgeving zien wij graag prominenter terug in de definitieve Luchtvaartnota.

Verduurzaming en synergie tussen luchthavens

De Rijksoverheid zou onzes inziens meer oog moeten hebben voor betere benutting van de bestaande capaciteit op de Nederlandse luchthavens, waaronder ook regionale luchthavens, MAA en GAE. Elke luchthaven kan vanuit een helder eigen profiel en de eigen regionale context op die manier een bijdrage leveren aan de totale bereikbaarheidsvraag met een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten. Dat voorkomt schommelingen in vervoerstromen en inefficiëntie. Daarnaast biedt verduurzaming en elektrificatie van kleinere vliegtuigen nieuwe kansen voor het vormgeven van de interregionale bereikbaarheid van zowel vracht als passagiers (750 km). Wij verwachten van de minister dat zij in een toekomstvisie tot en met 2050 die potentie beter in beeld brengt.

Aanbeveling: Breng de mogelijkheden van verduurzaming en synergie van de diverse luchthavens beter in beeld. Werk toe naar één luchthavensysteem waarin elke regio en iedere luchthaven vanuit zijn eigen behoeften en context hierin haar rol kan pakken. Wij denken op dit onderwerp graag mee.

Deze inzichten worden ondersteund door:

1. Provincie Noord Brabant
2. Provincie Drenthe
3. Provincie Gelderland
4. Provincie Groningen
5. Provincie Flevoland
6. Provincie Fryslân
7. Provincie Limburg
8. Provincie Noord-Holland
9. Provincie Overijssel
10. Provincie Utrecht

11. Provincie Zeeland

12. Provincie Zuid-Holland