

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
o.v.v. zienswijze Luchtvaartnota 2020-2050
Postbus 20901
2500 EX Den Haag.

DATUM	7 juli 2020	TEAM	Milieu
NUMMER	8210CBED	REFERENTIE	Kreuger
UW BRIEF VAN		DOORKIESNUMMER	06-21124706
UW NUMMER		E-MAILADRES	Susan.kreuger@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	1. Zienswijze BRS 2. Reactie Luchtvaartnota gezamenlijke provincies	ONDERWERP	Zienswijze op de Ontwerp- Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte heer, mevrouw,

Als decentrale overheden in de omgeving Schiphol werken wij samen in de Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna: BRS). Vanuit onze rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden hebben wij vanuit voornoemde gremia een gezamenlijke zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 opgesteld. Deze zienswijze onderschrijven wij volledig en treft u als bijlage1 aan bij deze brief. Met name de punten over groei, te weten nut en noodzaak, de consequenties van groei voor de omgeving, en de multimodale mobiliteitsbenadering staan in de provincie Utrecht sterk op het netvlies.

Ook hebben wij in het met u en alle provincies op 17 juni jl. gehouden bestuurlijk overleg, de gezamenlijke inzichten van alle provincies aan u kenbaar gemaakt (bijlage 2). Aanvullend op deze gezamenlijke zienswijzen hebben wij met de gemeenten, die vertegenwoordigd zijn in de Kerngroep luchtvaart provincie Utrecht, te weten De Ronde Venen, Stichtse Vecht, Amersfoort en Utrecht, een paar specifieke punten die wij aanvullend onder uw aandacht willen brengen.

Hinder

In aanvulling op de zienswijze vanuit de BRS onder het kopje 'Hinder' het volgende.

In toenemende mate wordt ook in de provincie Utrecht hinder ondervonden van vliegverkeer. De ontwerp-Luchtvaartnota geeft wel aan dat de hinder af moet nemen, wil er groei toegestaan worden, maar concretiseert dit niet door hiervoor streefdoelen op te nemen. Groei zou alleen toegestaan moeten worden als dit een toegevoegde waarde voor het Bruto Nationaal Product heeft. Streefdoelen op het gebied van hinder als gevolg van nachtvluchten, maatregelen als hoger vliegen, gebruik van glijvluchten etc. Welke garanties geeft de ontwerp Luchtvaartnota dat het aantal gehinderden en het geluidbelaste gebied inderdaad afneemt?

Wij pleiten ervoor dat de werkelijke kosten en de gebruikelijke belastingen, zoals BTW en belasting op brandstof, in de ticketprijs wordt doorberekend. Hierdoor wordt het vervoer over land, voor afstanden tot ca. 800 km, aantrekkelijker dan door de lucht. In het hoofdstuk duurzame luchtvaart wordt wel gesproken over prijszetting, maar ambities of maatregelen op dit vlak worden niet genoemd. Dit is wel een kans om het aantal vliegbewegingen en daarmee de CO 2 uitstoot en de hinder te beperken. In de BRS-reactie is al gevraagd om een multimodale mobiliteitsbenadering over de wijze waarop de internationale connectiviteit vorm kan worden gegeven. Ook hier geldt alternatieve vervoerswijze levert minder CO 2 en minder hinder op.

Een ander punt voor wat betreft de hinderbeperking is de vraag welk gebied in beschouwing wordt genomen bij de beoordeling van minder hinder? Gebleken is dat de 48 dB contour, dan wel de hoogte van 6000ft geen goede maat is. Moet de WHO-waarde hier niet leidend worden?

Het uitgangspunt dat het geluidsbeleid beter moet aansluiten bij wat bewoners ervaren, wordt onderschreven. De WHO-advieswaarde, zijnde de gebieden waar 45 dB(A) Lden wordt ervaren, is dan een goed uitgangspunt. In 4.2.5 van de Luchtvaartnota wordt gesproken over het gebied tot 6000 ft hoogte waar geluidshinder prioriteit moet hebben. Waarom een hoogte van 6000 ft? Verwezen wordt naar het (dunbevolkte) Canada waar 6000 ft ook gehanteerd wordt en naar Engeland, waar 7000 ft als grens wordt gebruikt. Dit laatste lijkt meer overeen te komen met de Nederlandse situatie. Hinder wordt ver in de provincie Utrecht ervaren waar veelal hoger wordt gevlogen dan de 6000 ft. (1800m). De klachten komen ook uit het gebied waar hoger gevlogen wordt, bijv. regio Amersfoort ca. 9000 ft.

Vierde Fix

Helderheid over de begrenzing van het gebied is ook van belang voor het beoordelen van bijvoorbeeld de effecten van een vierde fix. Dit laatste komt weliswaar in de luchtruimherziening aan de orde, maar de kaders voor de beoordeling worden nu al in de Luchtvaartnota vastgelegd. Daarom is inzicht nodig in de effecten van de herindeling van het luchtruim inclusief de introductie van een mogelijke vierde fix en een eventueel ander operationeel concept voor de situatie op de grond. Een herindeling van het luchtruim waarbij de aan- en uitvliegroutes mogelijk anders komen te liggen, kan invloed hebben op de ervaren hinder op de grond.

Natuur en recreatie

Op welke wijze wordt rekening gehouden met gevoelige functies op de grond, zoals grootschalige recreatiegebieden, stiltegebieden en Natura 2000 gebieden? Welke kaders gelden hiervoor? Ook verder van het banenstelsel is immers sprake van constant aanwezig vliegverkeer. Dit geldt over de bebouwing maar ook over natuurgebieden en stiltegebieden. Hoe wordt gewaarborgd dat een stiltegebied als zodanig wordt ervaren door inwoners en recreanten? Maatregelen op grond door bijvoorbeeld de inzet van fluisterbootjes in het plassegebied worden tenietgedaan door het geluid van het luchtvaartverkeer? Wij zijn een voorstander om ook op grotere afstand van de start- en landingsbanen te werken met rustmomenten in het luchtruim en daarmee een gezonde leefomgeving te creëren.

Het laatste punt dat we onder uw aandacht willen brengen, houdt verband met onze taak op het gebied van de kleine luchtvaart. Aansluitend op de aanbeveling van de gezamenlijke provincies voor een evaluatie van de RBML attenderen wij u erop dat de luchtvaart nauw verweven is met onze taken op het gebied van de ruimtelijke ordening en de leefomgeving, incl. natuur. Regelmatig ervaren wij dat de sectorale benadering van luchtvaart spanning en onduidelijkheid oproept voor onze inwoners. Wij pleiten er dan ook voor om dit gehele onderdeel van de luchtvaartwetgeving ook in de Omgevingswet, zodra deze van kracht wordt, op te nemen.

Wij zien uit naar een definitieve Luchtvaartnota waarin de door ons naar voren gebrachte knelpunten zijn verwerkt.

Mede namens de gemeenten Amersfoort, De Ronde Venen, Oudewater, Stichtse Vecht, Woerden en Utrecht, lid van de kerngroep Luchtvaart Utrecht.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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