

Luchtvaart

Provinciale bevoegdheden en belangen

Inhoud presentatie

- Bevoegdheden provincie
- Luchthavens in Noord-Holland
- Provinciaal luchtvaartbeleid
- Impact Schiphol
- Belangenbehartiging via de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)
- Zienswijze BRS op luchtvaartnota (LVN)

Bevoegdheden provincie

- De provincie is bevoegd gezag voor Regionale luchthavens zoals de vliegvelden Hilversum, Texel, MLA-velden, zweefvliegvelden en Helikopterplatforms.
 - GS is bevoegd gezag voor luchthavenregelingen en het afgeven van TUG-vergunningen.
 - PS is bevoegd gezag voor luchthavenbesluiten
- De provincie is géén bevoegd gezag voor Schiphol.
De impact van Schiphol op de regio is groot, het raakt aan vrijwel alle provinciale belangen, maar we gaan er niet over! De Provinciale rol is beperkt tot het beïnvloeden van de minister.

Luchthavens in Noord-Holland



	burgerluchthaven (int)
	burger luchtvaartterrein (int)
	burger luchtvaartterrein (nat)
	militair luchtvaartterrein + burgermedegebruik
	militair luchtvaartterrein
Status	
	Open
	Gesloten
MIA-terreinen	
	zwaefvliegtuigterrein
	helikopterterrein bij ziekenhuis
	bedrijfsgebonden helikopterterrein

Provinciaal luchtvaartbeleid

Sinds 2009 is de provincie het bevoegd gezag voor regionale luchthavens,

Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML).

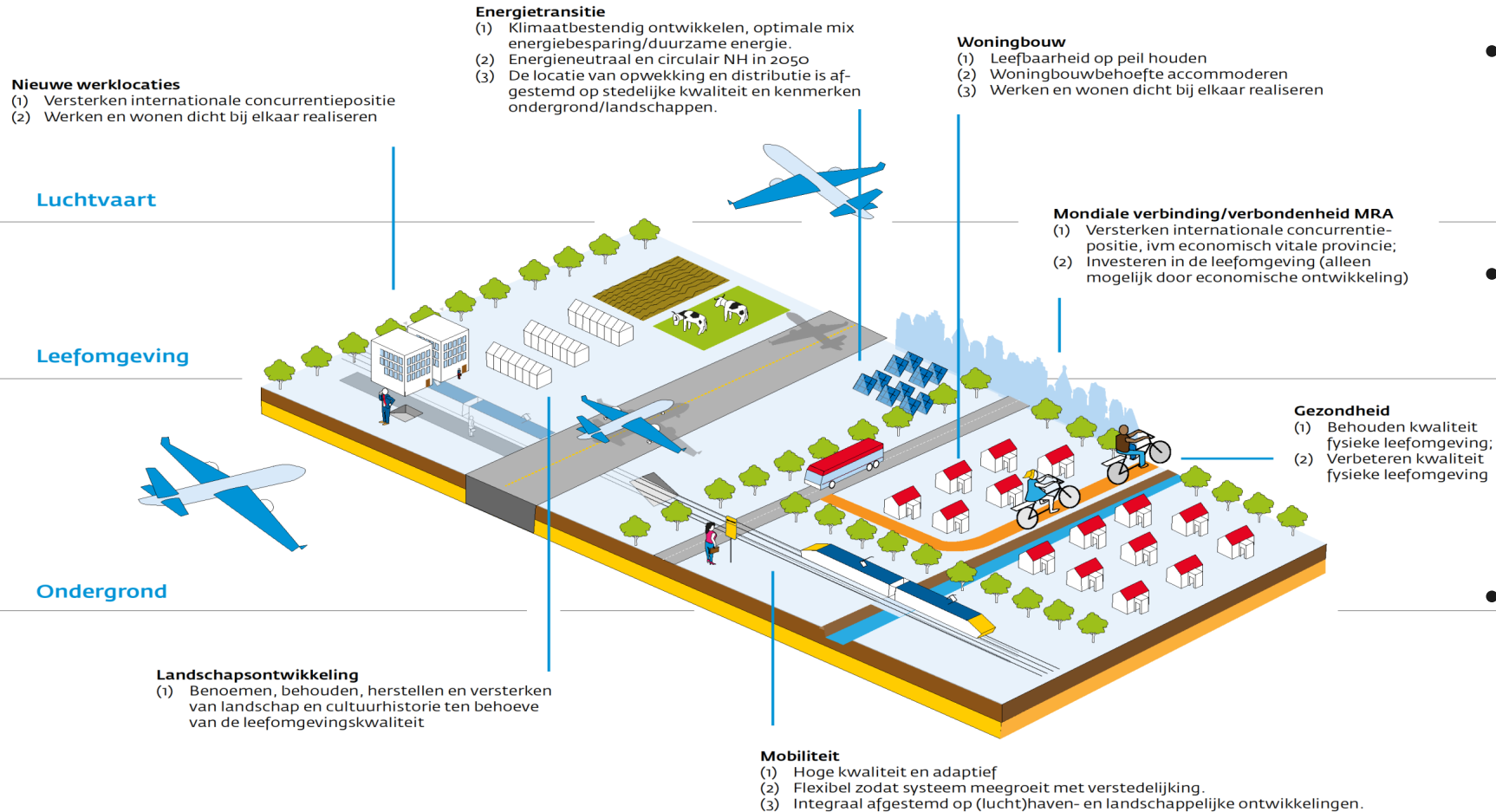
Ten behoeve van de uitvoering van deze nieuwe taken is provinciaal beleid opgesteld:

- Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens, 2010
- Beleidsregel tijdelijk en uitzonderlijk gebruik luchtvaartuigen, 2017

In het RBML zit een onlogische knip in de bevoegdheden tussen Rijk en provincies, het Rijk gaat over de luchtzijdige aspecten, de provincie over de landzijdige aspecten. Dit zorgt voor problemen in de besluitvorming. Daarnaast kunnen klachten ook niet goed worden afgehandeld, bij welk loket moet men zijn? Daarom een pleidooi richting de minister om het RBML te evalueren.

Als provincie willen we parallel ons eigen luchtvaartbeleid actualiseren en beter aansluiten op andere provinciale ambities (bv verduurzaming; participatie; ruimtelijk kader en leefkwaliteit) en autonome ontwikkelingen in de luchtvaart (drones, vliegende auto's, UFO's, ...).

Impact Schiphol



- Omgevingsvisie: Streven naar balans tussen economische ontwikkeling en leefbaarheid.
- Collegeprogramma: Werken aan een duurzaam, bereikbaar, leefbaar en innovatief Noord-Holland.
- Luchtvaart als ‘gewone’ bedrijfstak met ruimtelijke implicaties. Integrale weging van de diverse belangen (conform Omgevingswet).
- Multimodale connectiviteit van de MRA staat centraal (ter land, ter zee en in de lucht). Schiphol en Lelystad zijn geen doel op zich.

Lobby

De Provinciale rol is beperkt tot het beïnvloeden van de minister:

Als provincie trekken wij hierin samen op vanuit de Schiphol Regio, **BRS**

- Via Omgevingsraad Schiphol en Regioforum (ORS)
 - Via formele inspraakmomenten in de besluitvormingsprocedures
 - Via de Tweede Kamer
-
- Via het BO luchtvaart tussen minister IenW en stas. Defensie met provincies

Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)

- Schipholregio: 4 provincies en 56 gemeenten
- PNH is voorzitter
- Samenwerking en afstemming vanuit: gedeeld belang, onderlinge solidariteit, scherp op rollen en verantwoordelijkheden, directe gesprekspartner voor Rijk en Sector
- De kaderstelling door het Rijk, als bevoegd gezag voor Schiphol, raakt één op één aan onze decentrale rollen, taken en bevoegdheden. Vanuit die gedeelde verantwoordelijkheid trekken wij samen op.



Zienswijze luchtvaartnota

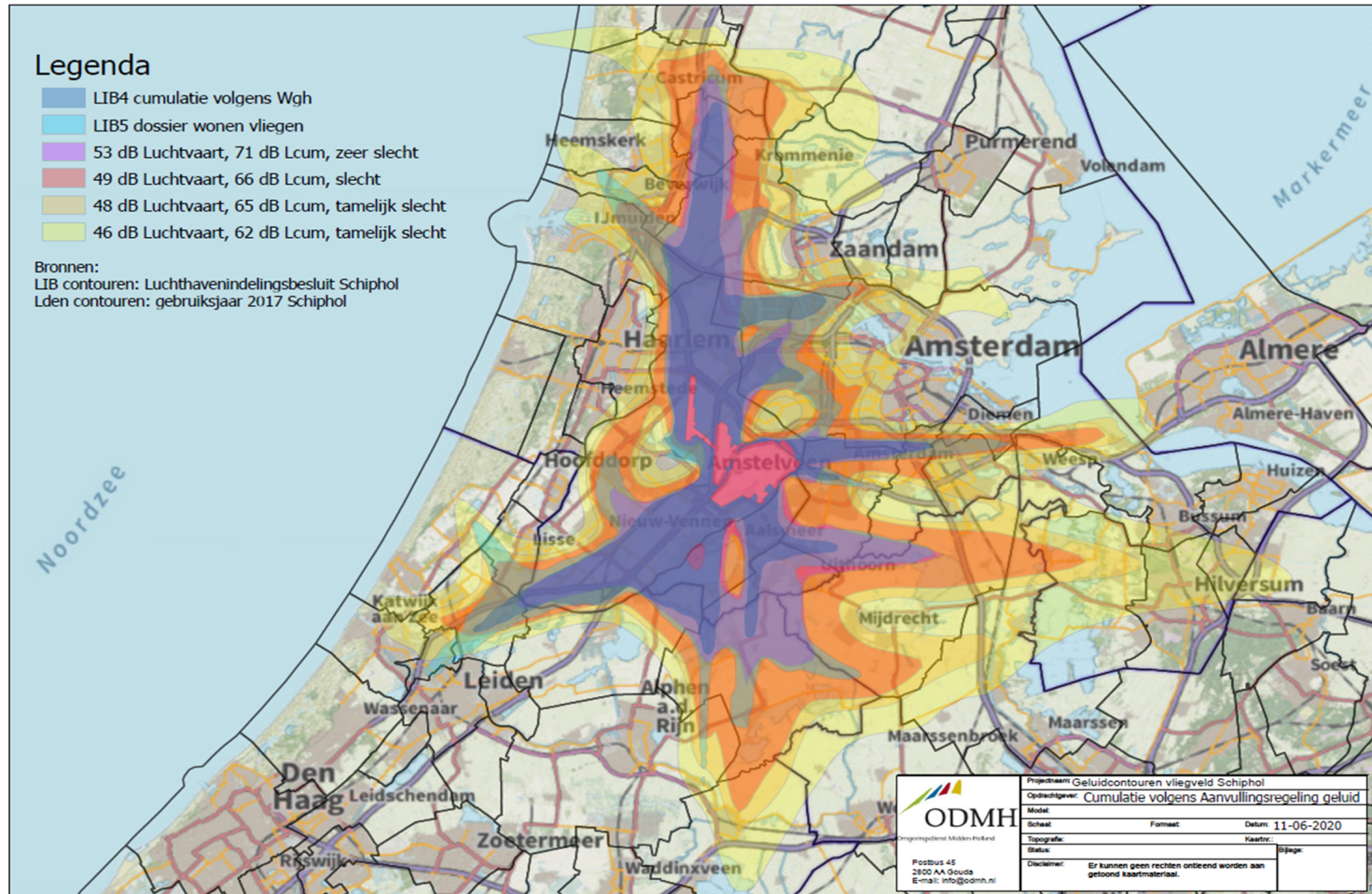
De kaderstelling van het Rijk raakt één op één aan onze decentrale rollen, taken en bevoegdheden. Vanuit dat gedeelde perspectief heeft de BRS een gezamenlijke zienswijze opgesteld.

Eerste indruk:

- De BRS herkent veel van de eigen ideeën en suggesties maar deze zijn in de nota niet uitgewerkt.
- De samenhang ontbreekt, in de nota maar ook met ander beleid NOVI.
- Groei zonder dat de randvoorwaarden zijn gedefinieerd.
- Nut en noodzaak, de consequenties voor de omgeving, de keuzes die daarbij worden gemaakt tussen diverse publieke belangen en de gevolgen daarvan voor het ruimtegebruik, de gezondheid en het klimaat zijn niet in beeld gebracht.
- De grenswaarden waarop het kabinet wil gaan sturen zijn niet helder.
- De afweging tussen groei en leefbaarheid lijkt uit balans.
- Dit gebrek aan concrete uitwerking, samenhang en integraliteit vormt de kern van onze zorg.

Dit werken we in de zienswijze vervolgens uit onder diverse kopjes

- Integrale mobiliteitsbenadering
- Integrale visie op veiligheid
- Simplistische benadering van hinder
- Onvoldoende afstemming tussen luchtvaart en ro, zie kaartje volgende sheet.
- Verduurzaming
- Governance



Plaatje uit de zienswijze.
Consequenties van de
aanvullingsregeling geluid
voor de Schipholregio.
Toch ziet de minister in de
LVN ruimte voor groei van
de sector.

Illustratief voor het gebrek
aan samenhang en
afstemming tussen
luchtvaart en ro.

Planning zienswijze traject LVN

- Op 15 juni bespreken we de hoofdlijnen uit de BRS zienswijze met de cie.
- Op 16 juni staat de instemming met de BRS zienswijze op de GS-agenda.
- Na vaststelling van de BRS inzet wordt deze naar PS gestuurd.
- Op 22 juni gesprek met de cie over de zienswijze BRS.

Vragen en discussie