

Struch, ER

Van: Susanne Kuijpers <S.Kuijpers@milieufederatie.nl>
Verzonden: woensdag 20 februari 2019 13:20
Aan: Struch, ER
Onderwerp: Vragen mbt notitie 'Gevolgen van het al dan niet hebben actueel Luchthavenbesluit'

Hallo Eric,

Naar aanleiding van de CRO vergadering van afgelopen donderdag wil ik hierbij graag nog wat vragen/opmerkingen meegeven mbt de notitie 'Gevolgen van het al dan niet hebben actueel Luchthavenbesluit' ter bespreking in de volgende CRO vergadering:

- In de afgelopen jaren moest het uitgeven van slots geanticipeerd worden op de totale beschikbare geluidsruimte (begrensd door de handhavingpunten) en het innemen van een deel van deze ruimte door het maatschappelijk verkeer. Het aantal slots dat uitgegeven kan worden is dus altijd aan beperkingen onderhevig. Waarom is deze situatie anders nu het maatschappelijk verkeer steeds meer ruimte inneemt en waarom kan hier dan nu niet op geanticipeerd worden met het aantal uit te geven slots aan het begin van het jaar?
- Over de relatie tussen concentraties ultrafijnstof en de gezondheid van omwonenden is nog veel onbekendheid, het onderzoek van RIVM rond Schiphol hiernaar loopt nog. Zo lang dit onderzoek nog niet is afgerond, is het dus lastig om in een Luchthavenbesluit rekening te houden met de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Wanneer een nieuw Luchthavenbesluit een aantal jaren vooruit wordt geschoven (standpunt minister) is het RIVM onderzoek wel afgerond en is er dus meer informatie beschikbaar over dit onderwerp waar in het Luchthavenbesluit rekening mee gehouden kan worden. Hier wordt in de notitie van RTHA en de voorzitter ten onrechte nog geen aandacht aan besteed.
- Wat is de looptijd van een nieuw Luchthavenbesluit en wat zijn de mogelijkheden om dit tussentijds aan te passen? Als er al een Luchthavenbesluit zou worden genomen voordat er een nieuwe Luchtvaartnota is vastgesteld en de herindeling van het luchtruim is afgerond, zou het dan mogelijk zijn om het Luchthavenbesluit aan te passen na de besluitvorming in die twee trajecten als zou blijken dat het Luchthavenbesluit hier niet mee in lijn is?
- Het maatschappelijk verkeer is de laatste jaren aanhoudend fors gegroeid. Hoe ziet de verwachting van de ontwikkeling van dit verkeer er voor de komende jaren uit? Zijn er beleidsmatige, wettelijke of financiële kaders die op een zeker moment zorgen voor stagnatie van deze groei?
- Er is op dit moment bij de betrokkenen rond RTHA geen consensus over hoe een nieuw luchthavenbesluit eruit zou moeten zien: RTHA wil groei en twee geluidsruimtes, de regio wil vasthouden aan de bestaande vergunde geluidsruimte en geen aparte geluidsruimte voor maatschappelijk verkeer. Wanneer de Luchtvaartnota is vastgesteld en de herindeling van het luchtruim is afgerond liggen er andere kaders en daarbinnen ontstaat mogelijk wel consensus over de toekomstige ontwikkeling van RTHA en dus een nieuw luchthavenbesluit. Dit aspect ontbreekt ten onrechte nog in de notitie. En hoe zinvol zou het nog zijn voor omwonenden en betrokkenen rond RTHA om nog actief mee te doen in het participatieproces rond de Luchtvaartnota en luchtruimherziening als de toekomst van RTHA toch al is vastgelegd in een nieuw Luchthavenbesluit? De eerdere participatie in dat kader heeft al het advies van Joost Schrijnen opgeleverd en dat heeft geresulteerd in een advies van de BRR en een standpunt van de minister om het Luchthavenbesluit vooruit te willen schuiven. Waarom zou nieuw inzet op een snel Luchthavenbesluit dan nu opeens tot andere resultaten gaan leiden?
- In de notitie wordt aangegeven dat wat RO betreft, beperkingen in een straal van 10 km rond RTHA automatisch worden opgelegd in nieuwe bestemmingsplannen met een nieuwe Luchthavenbesluit en dat dit nu 'handmatig' moet worden bijgehouden. Wat wordt met dit laatste bedoeld? Wie houdt dit bij, welke acties onderneemt deze persoon of organisatie dan qua invulling van de bestemmingsplannen en waarom gaat dit nu dan niet goed? Wat betekent het automatisch doorvoeren van de beperkingen vanuit het Luchthavenbesluit voor geplande locaties voor windenergie en natuur- en recreatiegebied (zowel in zijn algemeenheid als voor concrete bestaande plannen op concrete locaties)?

- Ten slotte is nog relevant hoe ILT om zal gaan met de opgetreden overschrijding van het handhavingspunt bij Schiedam in het afgelopen gebruiksjaar en hoe RTHA hier zelf mee omgaat. Gedurende het jaar heeft RTHA klaarblijkelijk geen aanleiding gezien om de operatie van de luchthaven aan te passen om verdere overschrijdingen (= overtredingen van de wet) te voorkomen. Als ILT geen sancties op zou leggen, dan zou het maken van afspraken die leiden tot hinderbeperking ook volslagen zinloos zijn. Want als RTHA zich toch niet aan de wettelijke grenzen houdt en ILT hier ook niet op handhaaft, dan zijn die afspraken weinig waard en leiden ze ook niet tot hinderbeperking. Hoe deze kwestie verder gaat lopen lijkt mij dus wel relevant om te betrekken bij de discussie over het wel of niet versnellen van een nieuw Luchthavenbesluit.

Groeten,
Susanne



Drs. **Susanne Kuijpers** Msc • Regisseur ruimtelijke ordening, natuur & landschap
Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland
t 070-3040114 m 06-45244758
e s.kuijpers@milieufederatie.nl w. www.milieufederatie.nl
a Bezuidenhoutseweg 50, 2594 AW, Den Haag



Denk aan het milieu! Is het noodzakelijk dat u dit e-mailbericht print?