

Tekstaanvulling over 'luchtvaart' op Regionale Omgevingsagenda 2040, vastgesteld tijdens Algemeen Bestuur Holland Rijnland vergadering 30 juni 2021.

Duizendstreek

- 3. In te stemmen met de tekst "Effecten Schiphol en luchtvaart
Holland Rijnland ervaart effecten en hinder van het vliegverkeer van en naar Schiphol. Naast dat dit een enorme economische motor voor de BV Nederland is en zeker ook voor de regio, zorgt het luchtverkeer ook voor effecten op de leefbaarheid en verdere ontwikkeling van Holland Rijnland. In het kader van de ROA zal in het Integrale Uitvoeringsprogramma aandacht worden geschonken aan luchtverkeers hinder van vliegverkeer van en naar Schiphol. Urgentie is daar, gezien de wijzigingen in de wetgeving rond geluidshinder en het wijzigen van de aanvliegroutes en herverdeling luchtruim boven Nederland. Dit zijn onderwerpen die de komende jaren tot effectuering gaan leiden. Aangezien Holland Rijnland effecten ondervindt van het vliegverkeer van en naar de startbanen Kaagbaan en Aalsmeerbaan is een gebalanceerde inzet op het Schipholdossier noodzakelijk. Inzet is dat de effecten van Schiphol de ambities beschreven in de ROA niet gaan belemmeren." En deze toe te voegen op pag. 20, na de zin ".... primair voor de eigen inwoners", en op pag. 47, na de laatste zin ".... En duurzame stedelijke ontwikkeling".*

OZV-reactie op bovenstaande tekst:

Het is winst dat Holland Rijnland aangeeft dat de ambities zoals zij die in de Regionale Omgevingsagenda 2040 heeft beschreven niet belemmerd mogen worden door de effecten van Schiphol.

Echter,

In de tekst wordt niet benoemd dat de huidige situatie al problematisch is vanwege het ernstige vliegtuiggeluid en potentiële gezondheidsschade hiervan. De suggestie wordt gewekt dat toekomstige ontwikkelingen, zoals bijv andere aanvliegroutes i.h.k.v de Luchtvaartherziening de reden zijn vliegtuiglawaai op de agenda te zetten. Natuurlijk rechtvaardigen de toekomstige ontwikkelingen agendering nu; echter ook de negatieve consequenties bij 'ongewijzigd beleid' m.b.t. de geluidsoverlast dienen in de ROA benoemd te worden.

Een 2e opmerking betreft de passage over de betekenis van Schiphol voor de economische ontwikkeling; die is wel erg pro sector. Iets minder enthousiasme is wel zo realistisch. Zie bijvoorbeeld het rapport 'de Mainport voorbij' en recente studies van ondermeer Walter Manshanden en het recente onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten van groei en krimp van Schiphol door het Adviesbureau CE-Delft.