



DATUM 29-11-2022

AAN Commissie Milieu & Mobiliteit (M&M)

VAN Rob van Muilekom

ONDERWERP Beantwoording rondvraag Commissievergadering M&M d.d. 30-11-2022 (Vierde aanvliegeroute Schiphol)

Geachte leden van de Commissie M&M,

Op 14 oktober 2022 is de 'Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening' vastgesteld, inclusief de reactienota en de aanvullingen op het Plan-MER. Op het ontwerp van de voorkeursbeslissing hebben wij als provincie, samen met 15 gemeenten, een zienswijze ingediend d.d. 9 maart 2021 (zie bijlage).

Naar aanleiding van de vaststelling van de voorkeursbeslissing hebben ChristenUnie (1 t/m 4) en GroenLinks (5 t/m 8) vragen gesteld ingediend voor de rondvraag van de Statencommissievergadering M&M d.d. 30 november 2022. In dit memo worden de vragen beantwoord.

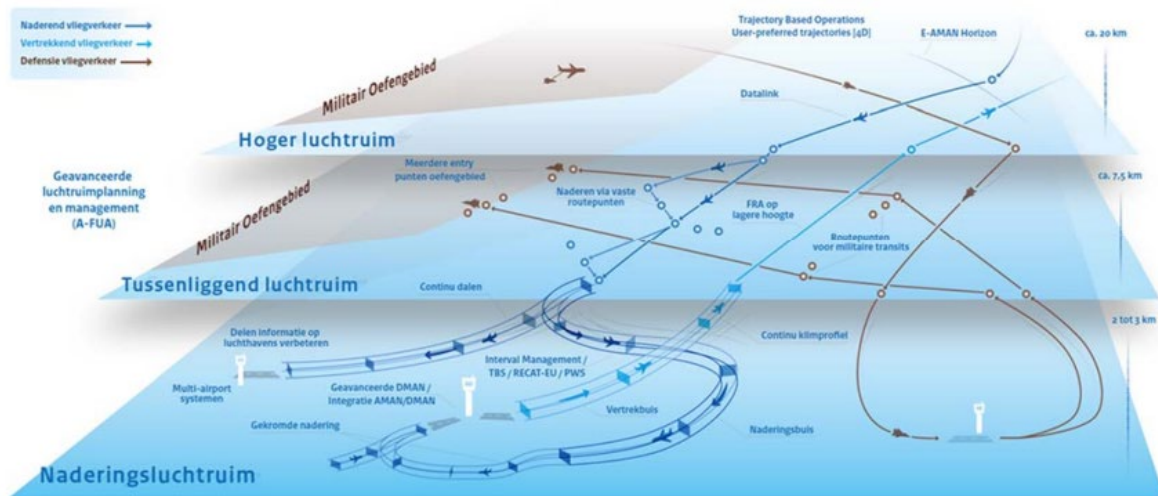
1. Wat betekenen deze besluiten voor de inwoners van Utrecht?

Het betreffende besluit en onderliggende stukken gaan over de herindeling van het Nederlandse luchtruim voor de luchtvaart. Zoals eerder aangegeven hebben wij als provincie samen met 15 gemeenten een zienswijze ingediend. De aandachtspunten van onze zienswijze blijft voor ons relevant/actueel en dus ook voor de planuitwerkingsfase.

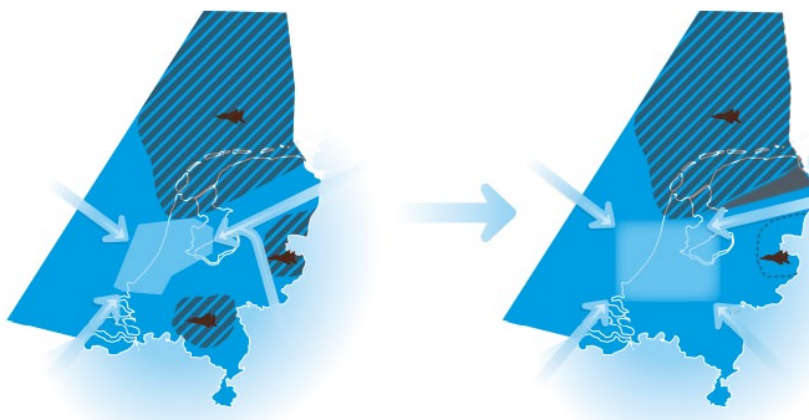
Met de voorkeursbeslissing is met name onderzocht op welke wijze het beste kan worden gevlogen met de minste hinder op de grond. De conclusie is dat de herziening integraal dient te worden uitgevoerd (dus Schiphol in samenhang met de andere luchthavens van Nederland) en middels de zogenaamde 'glijvluchten' over vaste routes. Om dit mogelijk te maken is er onder andere een vierde naderingsroute naar Schiphol noodzakelijk. Als mogelijk zoekgebied is aangegeven het zuidoosten van de provincie Utrecht dan wel zuidwesten van de provincie Gelderland. Het exacte naderingspunt en de toekomstige vliegroutes is nog onbekend. Daarmee is er ook nog geen inzicht in welke mate de inwoners van Utrecht hinder zullen gaan ondervinden.

2. Uit krantenberichten krijgen we de indruk dat het lang niet zeker is dat de nieuwe aanpak van hoog-aanvliegen-en-steil-dalen praktisch mogelijk is. Wat staat er in de nieuwe besluiten over de vierde aanvliegeroute naar Schiphol, die over Utrecht gaat?

Zie ook de reactie bij vraag 1. Daarnaast is de herziening juist bedoeld om de glijvluchten met minder hinder mogelijk te maken. Wij gaan ervan uit dat gedurende de planuitwerkingsfase hier duidelijkheid over gaat komen. Aanvullend kan worden opgemerkt dat de glijvluchten over vaste routes, staan beschreven als de zogenoemde 'buisen'. Het startpunt van de 'buis' ligt op een hoogte van ongeveer 6.000 voet (circa 2 km) en bij het naderingspunt zal hoger worden gevlogen dan 6.000 voet. Daarnaast is aangegeven dat bij vervolgbesluiten nader milieuonderzoek nodig is, om gaandeweg een concreter beeld te vormen van de effecten voor de fysieke leefomgeving. Dit geldt ook voor de keuze om uit te gaan van een vierde naderingspunt (4^e fix) in combinatie met het verder invoeren van vaste naderingsroutes. Ter illustratie is staat op de volgende pagina een overzicht van de zogenoemde buisen weergegeven, zoals opgenomen in de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening.



illustratie van de zogenoemde buizen
bron: Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening



illustratie van de bestaande en de nieuwe situatie (4^e aanvliegeroute)
bron: Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening

3. De rijksoverheid is van plan om de nieuwe afspraken samen met provincies en gemeenten uit te werken. Wat is de insteek van onze gedeputeerde in dat overleg?

Als provincie Utrecht kunnen wij te maken krijgen met nieuwe gehinderden. Daarom hebben wij aandacht gevraagd om niet alleen de effecten voor de fysieke leefomgeving onder de 6.000 voet (o.a. hinder op de grond) inzichtelijk te maken, maar ook inzicht te bieden in de effecten voor het gebied tot en met het vierde naderingspunt (boven de 6.000 voet). Tevens is het belangrijk om met de planuitwerkingsfase de verschillende scenario's (vliegroutes) uit te werken met de bijbehorende effecten voor mensen en natuur, alvorens de locatie van het vierde naderingspunt vast te leggen.

4. Wat is de insteek van de provincies en gemeenten die voorheen samenwerkten in het 'Schiphol-overleg'?

Ik neem aan dat u hierbij refereert naar de inzet vanuit de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)? De BRS zet zich in om invloed uit te oefenen op de totstandkoming van de luchtruimherziening (ontwerpfase) en beoogt de mogelijke overlast zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast roept de BRS op om een volledige integrale afweging te maken,

waarbij alle belangen worden meegenomen als gelijkwaardig ontwerpcriteria. Ter informatie is de zienswijze van de BRS als bijlage toegevoegd.

5. Kan het college aangeven wat dit nieuws precies concreet betekent voor onze provincie als het gaat om toekomstige overlast en natuurschade?

Nee, dat kunnen wij niet aangegeven. Dit zal pas met de planuitwerkingsfase van het programma Luchtruimherziening inzichtelijk worden gemaakt. Dit wordt naar verwachting pas in 2025/2026 opgeleverd.

6. Is het college het eens dat niet slechts gaat om de regelmatig genoemde 120 vluchten, maar dat het in werkelijkheid om veel meer vluchten zal gaan, vooral op lange termijn?

Het onderhavige programma Luchtruimherziening gaat alleen over de herindeling van het luchtruim en niet over het aantal vluchten. Dit laatste zal een politiek besluit zijn van het Rijk.

7. Klopt het dat vanuit stikstofdepositie alle uitstoot van vliegtuigen buiten 25km van Schiphol en boven de vlieghoogte van 900m wordt weggelaten (wat 70% is van alle stikstofdepositie door vliegtuigen)? Wat vindt het college ervan wanneer door de vierde aanvliegeroute er dus juist meer stikstofdepositie in onze provincie neerslaat?

Dat is inderdaad correct en een terecht punt van aandacht. De rekengrens voor stikstof is 25 km, de kans is groot dat die grens binnenkort komt te vervallen, want hierover is een hoger beroep in behandeling bij de Raad van State.

Met onze zienswijze hebben wij wel aangegeven het noodzakelijk te vinden, gezien de grote opgaven die de decentrale overheden hebben gekregen ten aanzien van woningbouw, energietransitie en natuur, om voor de uitwerkingsfase van de herziening van het luchtruim gebruik te maken van een project-MER, waarbij verschillende routestructuren met elkaar kunnen worden vergeleken en beoordeeld. Alleen op deze wijze kunnen belangen van de regionale opgaven waarvoor wij staan worden behartigd, en ook de gezondheidseffecten voor onze inwoners adequaat worden beoordeeld.

8. Is het college het met GroenLinks eens dat, nu meer duidelijk wordt wat de ongewenste neveneffecten zijn die direct in onze provincie zullen plaatsvinden, en direct onze inwoners en natuur raken, het nodig is dat de provincie Utrecht direct aan tafel zit bij het ministerie en de BRS, en zich niet daar laat vertegenwoordigen door een andere provincie?

Om dit te kunnen beoordelen is er eerst meer inzicht nodig. Dit inzicht zal pas komen met de planuitwerkingsfase. Hiervoor start het rijk ook een participatietraject, waarbij ook provincie Utrecht wordt betrokken. De provincie heeft zowel zelfstandig contact met het ministerie, als in BRS verband. Dat is ook de reden waarom wij provincie naast de zienswijze van de BRS ook een zienswijze hebben ingediend. Op deze manier laten wij ook onze eigen stem/mening horen. En in de BRS wordt de inbreng voor het overleg bij het rijk immer tevoren afgestemd als ook welke vertegenwoordiging daarbij aan tafel zit.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Rob van Muilekom
Gedeputeerde Gezonde Leefomgeving