MEMORANDUM

PROVINCIE :: UTRECHT

DATUM	19-2-2020
AAN	Leden van de commissie M&M
VAN	Rob van Muilekom
DOORKIESNUMMER	3117
ONDERWERP	Beantwoording vragen n.a.v. memo actualiteit Luchtvaartgegevens

Geachte leden van de commissie Milieu en Mobiliteit,

Er zijn een aantal vragen gesteld naar aanleiding van de memo actualiteit luchtvaartgegevens die ik op 16 januari aan uw commissie heb gestuurd. In verband met mijn afwezigheid bij de commissie M&M van 19 februari is afgesproken dat ik deze vragen schriftelijk beantwoord. Deze beantwoording vindt u in dit memo.

Daarnaast heb ik op verzoek van een aantal fracties in de commissie RGW van 12 februari toegezegd dat ik binnen drie maanden een informatiebijeenkomst over luchtvaart zal organiseren. Ik hoop van harte dat deze bijeenkomst wel doorgang kan vinden nadat de vorige poging begin november wegens te weinig aanmeldingen moest worden geannuleerd. In deze informatiebijeenkomst wil ik uitgebreid met u stilstaan bij de landelijke ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart, zoals de Luchtvaartnota en de luchtruimherziening en de impact hiervan op de provincie Utrecht.

VVD
Met dank voor de gedeelde gegevens en de uitgesproken verwachtingen, heeft de VVD de volgende aanvullende vragen:

Vraag
Is het bekend dat er momenteel ontwikkelingen zijn om te komen tot een herindeling van het luchtruim? Zo ja, wat is naar verwachting de impact op het geluid voor de Provincie Utrecht van deze luchtruimherziening?

Antwoord
Ja dat is bekend en hier hebben wij bestuurlijk contact over met de minister. In het derde kwartaal wordt de conceptvoorkeursbeslissing voor de Luchtruimherziening verwacht. In de eerdergenoemde informatiesessie wordt hier uitgebreid bij stil gestaan.

CU
In RGW Informatief van vandaag (12022020) stelde de PvdA bij ‘mededelingen’ de vraag over Schiphol. PvdA wil alsnog een infosessie (en die vraag ondersteunden we graag). De infosessie is inmiddels toegezegd. Wij hebben tegelijkertijd ook even de koppeling gelegd naar M&M 19022020. In M&M, 2.1 en 2.5 (deel VTH-rapportage m.b.t. luchtvaart- vergunning en handhaving) gaat het ook over luchtvaart. Wij hebben die 2 stukken niet opgewaardeerd, maar onderstrepen wel het belang van een visie op luchtvaart vanuit onze provincie. Daarom nog een paar technische vragen:
Vraag

In 2.1 staat informatie over luchtvaart en de geluidskaarten. Op welke wijze worden de belangen van de provincie Utrecht (en daarin van alle gemeenten) in bestuurlijke overleggen, in overleg met Schiphol (en Lelystad, hoewel die overlast in mindere mate op Utrecht neer zal slaan) nu behartigd, direct (via onze eigen Gedeputeerde) of indirect (via een andere provincie - Noord-Holland).

Antwoord
Voor het inbrengen van de Utrechtse belangen zijn de volgende gremia van belang;

1. **BRS Bestuurlijke Regiegroep Schiphol:** Hierin zijn de 4 provincies (Noord- en Zuid-Holland, Flevoland en Utrecht) en de 44 betrokken gemeenten vertegenwoordigt. De Gedeputeerde van Noord-Holland is hiervan de voorzitter. Hier worden met name de regionale belangen ingebracht. Dit betreft vooral de hinderbeperking, ook voor de verder van Schiphol gelegen gebieden.
2. **Omgevingsraad Schiphol**: hierin zijn eveneens de provincies en de betrokken gemeenten vertegenwoordigd. Daarnaast per cluster van gemeenten een omwonende, vertegenwoordigers van de sector, de luchtverkeersleiding, milieugroepen. Dit orgaan heeft als wettelijke taak het adviseren aan de Minister. De bijeenkomsten hebben een hoog informatief karakter.
3. **Bestuurlijk overleg met de Minister van I & M**: Dit vindt enkele keren per jaar plaats, waarbij alle provincies bestuurlijk vertegenwoordigd zijn. Onderwerpen die hier ter sprake komen zijn de voortgang en de governance voor de luchtvaart. In dit overleg hebben wij nadrukkelijk de relatie tussen ruimtelijke ordening, natuur en de leefomgeving op de agenda gezet. Dit moet wat ons betreft terugkomen in de Luchtvaartnota en de luchtruimherziening.
4. **Via de kerngroep provincie Utrecht**: hierin wordt met vertegenwoordigers van de Utrechtse gemeenten en de milieuorganisaties gesproken over de ontwikkelingen rondom luchtvaart. Dit dient mede als input voor de gesprekken met de Minister over dit onderwerp.

Vraag
Is er in de ambtelijke organisatie capaciteit beschikbaar voor dit belangrijke onderwerp, wat direct (maar tegelijkertijd onzichtbaar) raakt aan een de gezonde leefomgeving van onze Utrechtse inwoners?

Antwoord
Voor het luchtvaartdossier is de kennis wel aanwezig maar op dit moment is de ambtelijke capaciteit beperkt. Verwacht wordt dat de ambtelijke capaciteit in de loop van het jaar uitgebreid wordt.

Vraag
In 2.5 (VTH-rapportage m.b.t. vergunningverlening en handhaving) wordt zowel in par. 5.5 en 5.6 aangegeven dat de provincie nu zelf nog met een Luchtvaartnota moet komen. Ik lees over de conceptversie van het IPO die tot nu toe als basis dient voor vergunningverlening en handhaving. Is het nu wachten op de definitieve versie van het IPO voordat we als provincie een eigen Luchtvaartnota kunnen produceren. Zo nee, wat zijn andere redenen waarom de Luchtvaartnota uitblijft?

Antwoord
De luchtvaartnota waar in de VTH-rapportage op wordt gedoeld, heeft betrekking op de beleidskaders voor besluiten die de provincie neemt over de gebruiksruimte en de ruimtelijke inpassing van niet nationale burgerluchtvaartterreinen. Voor de provincie Utrecht gaat het dan om het zweefvliegveld Soesterberg, helikopter landingsplaats bij het UMC, en enkele terreinen waar MLA (Micro Light Aeroplane) mogen starten. De luchtvaartnota geeft de beoordelingskaders weer waaraan aanvragen van initiatieven worden getoetst. In verband met de bevoegd gezag rol van de

provincie ten aanzien van natuur, is in IPO verband een beoordelingskader voor de effecten op natuur opgesteld.

In de (concept) omgevingsverordening zijn de beoordelingskaders voor luchtvaartterreinen in de provincie Utrecht opgenomen. Dit vervangt de luchtvaartnota. Ook bevat de concept voorontwerp omgevingsvisie teksten over de grote luchtvaart. Dit gaat dan met name over de impact van nationaal vliegverkeer op de provincie Utrecht.

PvdD
De PvdD vindt het goed dat GS in de begroting heeft geschreven zich in te zullen spannen om geluidsoverlast van de luchtvaart tegen te gaan. Uit de memo maken wij op dat dit gaat over berekeningen van geluidsoverlast en niet metingen. De Partij voor de Dieren wil dat GS de geluidsbelasting bij vliegroutes in de provincie daadwerkelijk gaat meten en dat zij eventueel ook overlast ervarende inwoners middels apparatuur ondersteunt om dit thuis te doen.

GroenLinks
GroenLinks dankt de gedeputeerde voor de memo naar aanleiding van onze vragen over de actualiteit van de luchtvaartgegevens. Naar aanleiding hiervan willen wij met de gedeputeerde van gedachte wisselen over de mate van overlast in onze provincie; op dit moment, maar vooral ook voor in de toekomst. Hiertoe hebben wij enkele vragen ten aanzien van de meetmethode voor het bepalen van de overlast en komen wij met een suggestie hoe deze realistischer bepaald kan worden.

<u>Antwoord op vragen van zowel PvdD als GroenLinks.</u>
Er is maatschappelijke onvrede over de berekende hoeveelheid geluid die vliegtuigen produceren. Ook wij zijn een voorstander van het plaatsen van meetpunten in de provincie om de overlast van luchtvaart in de provincie te monitoren. Echter ook het meten moet zorgvuldig zijn en over hoe dit het best kan moeten dus afspraken gemaakt worden.

Er zijn op dit moment op landelijk niveau ontwikkelingen gaande die het huidige meetstelsel van vliegverkeer moet gaan vervangen. Het NLR, het KNMI en RIVM werken in opdracht van het ministerie van I en W samen aan een sterke verbeterslag voor het meten van vliegverkeer. Het integrale meet- en monitoringsysteem dat voor de luchthaven Lelystad is ontwikkeld ziet er goed uit. Dit bevat een integraal monitorings- en evaluatieprogramma met veel vaste en mobiele meetpunten. Ook is belevingsonderzoek een vast onderdeel.

In BRS verband gaan wij ons ervoor inzetten dat eenzelfde meetprogramma wordt ingevoerd voor de hinder van het vliegverkeer van Schiphol. Wanneer dit systeem ingevoerd gaat worden, zullen wij kijken of we zelf aanvullende meetposten moeten plaatsen.