

2020MM61

DATUM	15-5-2020
AAN	Leden van de commissie M&M
VAN	Gedeputeerde Van Muilekom
DOORKIESNUMMER	0621124706
ONDERWERP	Beantwoording openstaande vragen informatiebijeenkomst Luchtvaart van 15 april 2020

Geachte leden van de commissie Milieu en Mobiliteit,

Op 15 april jl. heeft er een informatiebijeenkomst over luchtvaart plaatsgevonden. Hier is onder meer een ambtelijke presentatie verzorgd in samenwerking met het ministerie van I&W. Aan de grote hoeveelheid vragen was te zien dat het onderwerp zeer leeft. Omdat er tijdens de bijeenkomst onvoldoende tijd beschikbaar bleek om alle vragen te beantwoorden, doe ik u in deze memo graag alsnog schriftelijk de antwoorden toekomen. Deze antwoorden zijn daar waar dat relevant is tot stand gekomen in nauw overleg met het ministerie.

Tijdens de bijeenkomst is ook gesproken over een mogelijke vervolgbijeenkomst. Dit lijkt mij zinvol om te doen. Wel zou ik u willen voorstellen om een dergelijke bijeenkomst pas te organiseren na de publicatie van de Luchtvaartnota. Dit is naar verwachting voor het zomerreces. Op die manier kunnen we een gericht gesprek hebben met elkaar.

Beantwoording openstaande vragen informatiebijeenkomst Luchtvaart d.d. 15 april 2020

Algemeen

*De nummering van de vragen verwijst naar de volgorde van vragen in het verslag van deze bijeenkomst

CU 2. Wat krijgt bij het College de allerhoogste prioriteit als het gaat om de luchtvaartdiscussies in de komende maanden?

GL 11. Wil de provincie zich hardop uitspreken tegen de uitbreiding van Schiphol bv. ten aanzien van de Fix? Dit heeft nl. direct invloed op de luchtkwaliteit en de geluidhinder in de provincie Utrecht.

GL 12. Hoe kan de provincie gemeenten en lokale belangenorganisaties helpen zodat ook hun belangen goed worden behartigd en de lobby op basis daarvan kan worden bepaald? Wat zijn de bestuurlijke en maatschappelijke aandachtspunten?

GL 10. Is het College van mening dat de huidige lobby voldoende is?

GL 3. Om een goed inzicht te krijgen in de huidige overlast zouden GS ook in gesprek kunnen gaan met gemeenten die nu zelf ook al lobbyen bij Schiphol zodat de ervaringen kunnen worden gebundeld; een overzicht kan worden gemaakt van de ervaren overlast en geprobeerd kan worden daarin gemeenschappelijk op te trekken.

DENK 1. DENK begrijpt dat er verschillende participatiemomenten zijn en ook op verschillende manieren door de provincie kan worden meegedacht. Op welke punten is de input van de provincie relevant?

GL 13. Waarom heeft de provincie niet zelf een zienswijze ingediend terwijl die mogelijkheid er wel was?

DENK 2. Waarom heeft de provincie geen zienswijze ingediend eind 2019?

DENK 3. Zijn er gemeenten in de provincie Utrecht die wel een zienswijze hebben ingediend?

Reactie:

Voor het College is het meest belangrijke de overlast en hinder die inwoners ondervinden. Inzet is dat allereerst de effecten voor de fysieke leefomgeving waaronder natuur, stilte in de provincie helder zijn. Dan wordt getoetst of deze wijzigingen een afname van de hinder c.q. een verbetering van de luchtkwaliteit inhouden. Bij brief van 5 maart 2019 hebben GS u op de hoogte gesteld van hun standpunt in deze.

<https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/informatiesessies/2020/15-april/16:30/Statenbrief-luchtvaartnota-en-luchtruimherziening-1.pdf>

Wanneer gekozen wordt voor een vierde fix zal dit ook worden beoordeeld op de hindereffecten en de luchtkwaliteit. Toename van overlast is niet acceptabel. Bekeken wordt of een hogere aanvliegeroute en bv. daling via glijvluchten en stijging met een ander klimprofiel, die nu een uitzondering zijn of alleen in de nacht gebeuren, in de toekomst standaard kunnen worden.

Om dit te bereiken werkt de provincie zo veel mogelijk samen met de betrokken provincies en gemeenten. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), waarin vier provincies en 44 gemeenten in deelnemen hebben als belangrijkste doel het verminderen van de geluidhinder en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Mocht in de lobby die actief vanuit de BRS ingezet wordt, onvoldoende rekening worden gehouden met de Utrechtse belangen, dan zal de provincie zeker rechtstreeks een lobby inzetten. Hiervan zou sprake kunnen zijn, wanneer de invulling van de vierde fix duidelijk wordt en er mogelijk belangentegenstellingen tussen de verschillende gemeenten en provincies gaan spelen.

Centraal in de bestuurlijke overleggen met de minister en de staatssecretaris van Defensie is voor de provincie Utrecht het verminderen van de hinder en overlast ook in de gebieden die verder van Schiphol liggen. Dit moet in beeld gebracht worden, dus verder dan alleen de 48 dB(A) contour, zodat een goede vergelijking van de wijziging in de hinder en overlast kan worden gemaakt.

De inbreng van de provincie Utrecht bij zowel de Nota reikwijdte en Detailniveau voor de Luchtvaartnota als voor de Luchtruimherziening is opgenomen in de zienswijze die de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft ingediend namens 4 provincies, waaronder Utrecht en 44 gemeenten, waaronder Stichtse Vecht en De Ronde Venen. Hierin zijn de Utrechtse punten terug te vinden. Ditzelfde geldt voor de inbreng van De Ronde Venen en Stichtse Vecht. Ook zij hebben geen aparte zienswijze ingediend.

Het gaat hier overigens om de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de planMER, waarin de onderzoeksvragen worden afgebakend. Op basis van de resultaten van deze onderzoeken, die worden gepubliceerd bij de ontwerp-Luchtvaartnota en de concept- Voorkeursbeslissing van de Luchtruimherziening, worden besluiten genomen door de bewindspersonen van het ministerie(s).

De provincie Utrecht werkt in de Kerngroep Luchtvaart samen met de betrokken gemeenten, omwonenden en de NMU. Dit is een belangrijk gremium, waar de Utrechtse inbreng nadrukkelijk wordt besproken.

Participatie luchtvaartprogramma's IenW

DENK 5 Is het College van plan om input uit de provincie op te halen van maatschappelijke organisaties, gemeenten en inwoners die bv. de meeste klachten ondervinden?

D 66 4. Worden diegenen die overlast en hinder ondervinden actief bij de participatie betrokken?

Reactie:

De Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening zijn een rijksaangelegenheid. Het ministerie IenW geeft aan dat er voor beide programma's een uitgebreide participatie opgezet is, gericht op bestuurlijke participatie, maatschappelijke participatie en gebruikersparticipatie. Deze participatie is niet specifiek gericht op het daarbij actief betrekken van gehinderden. Er is in het kader van de participatie gekeken naar welke groepen er zijn, welke gremia kunnen worden opgericht of waarbij kan worden aangesloten.

Via de eerdergenoemde kerngroep wordt door de provincie Utrecht input opgehaald en besproken hoe de specifiek Utrechtse punten zo effectief mogelijk kunnen worden ingebracht. De provincie stelt de bestuurlijke en maatschappelijke inhoudelijke punten aan de orde in de BRS en in de overleggen met de gedeputeerde en het ministerie.

Onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit

GL 1. Bij de stukken die door de gedeputeerde zijn toegestuurd, zit een memo met metingen uit het verleden. GroenLinks wil niet alleen weten wat de overlast was maar ook wat de overlast wordt. Hoe zit het met vooruitkijken?

GL 9. Is de provincie betrokken bij het onderzoek van het RIVM? Als het om de inwoners van Utrecht gaat of het hen schaadt acht GroenLinks het gewenst dat de provincie daarvan als eerste op de hoogte is.

D66 1. Hoe verhouden dit verhaal en de Luchtvaartnota zich tot het Akkoord Schone Lucht dat de provincie heeft ondertekend?

D 66 2. Doet het Ministerie op dit moment onderzoek of wordt dat geïnitieerd op het gebied van de luchtkwaliteit? D66 is benieuwd of dit positieve dan wel geen consequenties heeft voor de provincie Utrecht.
CDA 1. In het begin van de presentatie is een kaartje getoond. Het CDA begrijpt dat dit het officiële kaartje is. Verzocht wordt eveneens het officieuze kaartje met betrekking tot luchthinder te tonen. Er wordt niet alleen luchthinder van Schiphol ervaren maar bv. ook van vliegveld Rotterdam.

Reactie:

Het ministerie van IenW geeft aan dat er ten behoeve van zowel de Luchtvaartnota als de Voorkeursbeslissing van de Luchtruimherziening milieueffectrapportages (planMERs) worden opgesteld. In de planMER wordt, naast de referentiesituatie ook de effecten, kansen en risico's van verkende oplossingsrichtingen in beeld gebracht. Hiermee wordt ook de te verwachten overlast, incl. geluidhinder en luchtverontreiniging in beeld gebracht. Bij de publicatie van de ontwerp-Luchtvaartnota en de concept-Voorkeursbeslissing van de Luchtruimherziening zullen de MER-rapporten worden gepubliceerd. De plan-MER van het programma Luchtruimherziening beoordeelt de verschillende varianten op hoofdlijnen. Dat sluit aan op de fase waarin het programma zich bevindt, namelijk de Verkenningsfase. De detaillering volgt in de fase van planuitwerking waarin de Voorkeursvariant nader uitgewerkt wordt en de lokale effecten inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

De initiatiefnemer, het rijk dus, is verantwoordelijk en opdrachtgever voor de diverse onderzoeken. Wat er onderzocht wordt, heeft het ministerie aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van zowel de Luchtvaartnota als de Luchtruimherziening. Deze hebben beiden ter inzage gelegen en hierop heeft de BRS mede namens de provincie Utrecht en de aangehaakte Utrechtse gemeenten gereageerd. Bij het publiceren van de ontwerp-Luchtvaartnota zullen de diverse onderliggende onderzoeken openbaar worden gemaakt en zullen de effecten op de luchtkwaliteit, geluidhinder etc. van de diverse scenario's in beeld worden gebracht. Daarnaast initieert de Schiphol Group ook zelf onderzoeken. Opdrachten voor onderzoeken die over hinderonderwerpen rond Schiphol worden gegeven worden besproken in de Omgevingsraad Schiphol, waar de provincie lid van is. Het Akkoord Schone Lucht wordt meegenomen in de binnenkort te publiceren ontwerp-Luchtvaartnota. Met de sheet over luchtkwaliteit heeft de provincie beoogd het aandeel van luchtvaart in de luchtvervuiling in de provincie Utrecht in beeld te brengen. Alleen bij de gemeente De Ronde Venen is dit significant aanwezig. Het aandeel van de luchtvaart van Rotterdam is niet te herleiden.

Groei van Schiphol

GL 6. Waarom is er sprake van een mogelijke toename van Schiphol terwijl het ultrafijnstof onderzoek nog loopt?
GL 15. Waarom is in de nieuwe Luchtvaartnota het plan om meer vluchten toe te staan, terwijl door het Rijk wordt ingezet op alternatieven over spoor en weg?
GL 16. Groei verdienen door minder overlast kan alleen als er minder wordt uitgestoten. Dat kan volgens GroenLinks niet met de huidige vliegtuigen anders zou er al een draaiknop zijn. Hoe wordt daar tegenaan gekeken door het Ministerie?
PvdD 6. Begrijpt de PvdD goed dat kwaliteit ook krimp van het aantal vliegbewegingen kan betekenen en dat dit nadrukkelijk wordt meegenomen in de huidige herziening en zo niet, waarom niet?

Reactie:

Het ministerie van IenW geeft aan dat er in 2008 afspraken zijn gemaakt tussen de toenmalige minister van Infrastructuur en Milieu en Schiphol over de groeimogelijkheden van Schiphol in relatie tot het terugdringen van de hinder van Schiphol. Dit op advies van de zgn. Alderstafel. <https://www.omgevingsraadschiphol.nl/adviezen-alderstafel/>. Dit akkoord loopt tot 2020 en maakt beperkte groei mogelijk. De ontwikkelingen op het gebied van fijnstof zijn van latere datum en worden nu onderzocht. Tot op dit moment zijn deze afspraken van kracht als het gaat om toegestane hinder en toegestane aantal vluchten. Een verdere groei zal in de nog te publiceren ontwerp-Luchtvaartnota verankerd moeten worden. De ontwerp-Luchtvaartnota is op dit moment (13 mei) nog niet gepubliceerd, maar zal naar verwachting aansluiten op het kabinetsbeleid zoals verwoord in de brief aan de Tweede Kamer d.d. 5 juli 2019. Daarin is door de minister gekozen voor een benadering waarin de luchtvaartsector groeimogelijkheden kan verdienen door resultaten te boeken op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid (minder hinder). Ook is het beleid erop gericht om vluchten op de kortere afstand te doen vervangen door verplaatsingen over m.n. het spoor. Het ministerie geeft aan dat vliegtuigen door vlootvernieuwing gemiddeld per jaar al schoner en stiller zijn. Deze ontwikkeling zal zich de komende jaren/decennia doorzetten. Voor wat betreft de krimp mogelijkheden van het aantal vliegbewegingen geeft het ministerie aan dat een van de doelen van de luchtruimherziening het verruimen is van de capaciteit van het luchtruim. Extra capaciteit kan worden benut voor meer duurzaam gebruik. Dat werkt als volgt. De capaciteit van het luchtruim gaat over hoeveel vliegtuigen per tijdseenheid in een deel van het luchtruim kunnen worden verwerkt. Een gebrek aan capaciteit in een deel van het luchtruim kan leiden tot vertragingen of omvliegen van een deel van het verkeer. Met het

verhogen van de capaciteit van het luchtruim ontstaat ruimte voor nieuwe concepten voor de afhandeling van het verkeer, die verduurzaming kunnen opleveren. Als de capaciteit van het luchtruim wordt verhoogd, kan de luchtverkeersleiding het vliegverkeer op een andere, meer duurzame manier afhandelen zonder dat daarbij de veiligheid in het geding komt of minder luchtverkeer kan worden afgehandeld. Een voorbeeld is het vliegen van een vliegtuig met een continu glijpad. Of de capaciteit ook ten volle benut wordt met luchtverkeer, is een keuze die het Kabinet maakt in de Luchtvaartnota.

Economische betekenis Schiphol

VVD 1. Gaan de omliggende landen van Nederland eveneens over van kwantitatief naar kwalitatief en of dit, als dit niet gebeurt, de hub-positie van Schiphol niet zou schaden.

PvdD 4. Schiphol zou voor bedrijven een belangrijke factor voor vestiging zijn. Kan die stelling wat harder worden onderbouwd? Uit onderzoek van o.a. CE Delft blijkt nl. dat een groeistop van Schiphol de economie niet zou schaden. Dat zou mogelijk kunnen komen door de rol van Schiphol voor vakantievluchten.

Reactie:

In de nog te publiceren Luchtvaartnota wordt naar verwachting uitgegaan van het hub en spoke model. Het is wel zo dat dit model wellicht in de toekomst aan verandering onderhevig is omdat luchtvaartverkeer verandert; er wordt ook meer van vliegveld naar vliegveld gevlogen en niet alleen via een hub. De hub functie van Schiphol en de rol die de KLM daarin inneemt is zeker heel belangrijke voor Nederland.

Volgens de Regional Competitiveness Index 2019 van de Europese Commissie bekleedt Utrecht de 11 de positie in connectiviteit via de lucht. Dit draagt mede bij aan de top 3 positie van Utrecht als het gaat om het overall vestigingsklimaat. Die positionering speelt een rol bij huisvestingsbeslissingen van (inter)nationale hoofdkantoren en backoffices.

In het rapport van het SEO rapport nr. 2017-55 http://www.seo.nl/uploads/media/2017-55_Economische_effecten_Schiphol.pdf wordt geconstateerd dat regio's met een goede internationale connectiviteit door de lucht de hoogste economische groei geven.

Het ministerie van IenW geeft aan dat bij de publicatie van de ontwerp-Luchtvaartnota ook een aantal onderliggende onderzoeken zal worden gepubliceerd die inzicht geven in de economische betekenis van luchtvaart/Schiphol.

Hinderbeperking/Alternatieve modaliteiten

GL 5. De maatregelen (hybride vliegtuigen, internationaal treinverkeer) die kunnen worden genomen zijn in de komende jaren nog niet geregeld terwijl de overlast al flink hoog was ten opzichte van waarnaar wordt gestreefd. Hoe wordt daar tegenaan gekeken?

50 PLUS 2. In de presentatie van het Ministerie mist 50PLUS innovatie op het gebied van vliegtuigen om lawaai te verminderen. Het is 50PLUS bekend dat in deze al veel ontwikkelingen zijn. Wat is de stand van zaken en in hoeverre wordt die innovatie meegenomen?

PvdD 1. Door het Ministerie wordt aangegeven dat ook zal worden gefocust op het verplaatsen van het verkeer in de lucht naar de grond (per trein). Waarom wordt daarbij gekozen voor afstanden tot 700 km terwijl er ook goede verbindingen (mogelijk) zijn op langere afstanden (o.a. München, Zürich)? Wat kan de provincie Utrecht doen om dit proces te bevorderen m.n. met het oog op de positionering van station Utrecht Centraal?

SP 3. Met betrekking tot het simuleren van treinverkeer op afstanden tot 700 km is de vraag of het niet een verkeerde prikkel is dat er vliegtuigmaatschappijen zijn die voor een paar tientjes op die afstanden vliegen terwijl dat met de trein heel duur is.

Reactie:

Op verzoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft Schiphol Group, samen met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) een uitvoeringsplan hinderreductie opgesteld. <https://minderhinderschiphol.nl/> Innovatie is hiervan nadrukkelijk een onderdeel. Daarnaast is in het verlengde van het advies van de commissie Remkes een actieprogramma door Schiphol opgesteld met als doel de uitstof van stikstofoxiden aan te pakken. <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/een-duurzamere-luchtvaart/> Beide documenten bevatten maatregelen waarmee de hinder en de uitstoot teruggebracht kan worden.

Het ministerie van IenW geeft aan dat er zowel in de Luchtvaartnota als bij de Luchtruimherziening gekeken wordt naar innovaties. Maatregelen zoals inzet van hybride vliegtuig en alternatieve modaliteiten, vragen inderdaad tijd. Het doel is dat in 2030 14% van alle in Nederland getankte vliegtuigbrandstof duurzaam is. In 2050 is het doel 100% van het totale brandstofverbruik. Dit is afgesproken tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de diverse partijen uit de luchtvaartsector in Nederland, aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Aan deze tafel is tevens afgesproken om in te zetten op versnelling van innovaties om de uitstoot van CO2 door luchtvaart te verminderen.

Elk jaar is een verbetering zichtbaar bv. doordat oude vliegtuigen (o.a. Boeiing 747) worden afgestoten en nieuwe vliegtuigen worden gekocht die stiller en schoner zijn. De vlootvernieuwing gaat door maar dat heeft wel een langere doorlooptijd. Het betekent dat de vliegtuigen gemiddeld genomen over een reeks van jaren stiller en schoner worden ten opzichte van de oude vliegtuigen.

Er zijn echter ook maatregelen die op de korte(re) termijn gerealiseerd worden om overlast van (geluids)hinder in de omgeving van de luchthaven Schiphol te verminderen, denk aan maatregelen uit het minder-hinder programma van Schiphol en LVNL.

Het ministerie is bezig is om met de sector (KLM, Schiphol) te kijken of het mogelijk is te stimuleren dat meer mensen per trein reizen. Dat is echter niet iets dat van vandaag op morgen is gerealiseerd; dat gebeurt stap voor stap. De vraag of dit niet eveneens voor verdere bestemmingen kan worden gestimuleerd moet eveneens worden gezien in dat perspectief van stap voor stap bekijken. Het is al enigszins staand beleid en in ieder geval een beweging die men ook in de ontwerp-Luchtvaartnota naar verwachting zal aantreffen.

Voor wat betreft het verplaatsen van transport van de lucht naar de grond, in dat kader heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderzoek gedaan naar substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor. Dit onderzoek is een onderdeel van de kennisbasis voor de Luchtvaartnota.

<https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/21/substitutiemogelijkheden-van-luchtvaart-naar-spoor>

In het kader van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 (TBOV) (samenwerkingsprogramma tussen Rijk, ProRail, alle landsdelen en alle OV-bedrijven) worden mogelijkheden gezien voor lange afstand reizen met de trein. De provincie Utrecht is bij dit overleg betrokken.

WHO-normen

PVV 5. Wie bepaalt of uitgegaan moet worden van de 45 of 48 dB contour?

DENK 4. Neemt het Ministerie de WHO-normen mee in de plannen/berekeningen?

GL 7. Is de kaart aan het begin van de presentatie van de provincie Utrecht actueel? Het lijkt erop dat het de verouderde kaart met de wettelijke normen betreft terwijl de provincie heeft uitgesproken te streven naar de WHO-normen. In de presentatie werd ook aangegeven dat de wettelijke- de objectieve normen zijn maar de subjectieve normen, als het echt als overlast wordt gezien, veel lager liggen. Wat GroenLinks betreft is dat het uitgangspunt.

Reactie:

Het ministerie van IenW geeft aan dat de geldende normen, zoals de 48dB contour, voor Luchtvaart zijn verankerd in de luchtvaartwetgeving. 45 dB is de advieswaarde, zoals door de WHO is geadviseerd. De minister van IenW heeft aangekondigd de nieuwe inzichten van de WHO zorgvuldig te gaan analyseren en op consequenties te bezien. Tot dat moment blijven de huidige normen en regels van toepassing.

De gedeputeerde geeft aan dat bijna de gehele provincie Utrecht buiten de 48 dB(A) contour ligt. Desondanks zijn er veel klachten uit de provincie. Deze komen voor het grootste deel uit gebieden die liggen binnen de 45 dB, maar buiten de 48 dB contour. Het gebied, waar overlast wordt ervaren is dus groter dan het huidige wettelijke aandachtsgebied.

De meest recente "kaart van overlast" is te vinden in de (Concept) MER rapportage [concept MER Nieuwe Normen en Handhavingstelsel Schiphol 2018](#). Hierin wordt een vooruitblik gegeven over de effecten in de toekomst. Bij het in beeld brengen van de effecten is rekening gehouden met de landelijk geldende normen. Op verzoek van de Commissie MER is dit uitgebreid met een kwalitatief oordeel over de effecten van de hinder in de verder weg gelegen gebieden. Met de nog te publiceren ontwerp Luchtvaartnota en concept-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening zullen ook de bijbehorende MER onderzoeken openbaar worden. Hierin worden de effecten van de verkende oplossingen beschreven.

Reken- en Metensystematiek vliegtuiggeluid

GL 2. De meeste informatie is afkomstig van Schiphol. Die gegevens zijn om verschillende redenen niet objectief. Zo wordt er een theoretisch rekenmodel gebruikt dat geluidsoverlast structureel onderschat. Wat kan hieraan worden gedaan?

50PLUS 1. Wordt bij het meten van piekbelasting en stiltemomenten gekeken naar het gemiddelde of naar de feitelijke momenten van pieken en stilte? De ervaring van 50PLUS is dat in rapporten nogal eens het gemiddelde wordt genomen waarmee net onder de toegestane dB wordt uitgekomen en de piek daardoor feitelijk wordt afgezwakt.

DENK 6. Zijn de nu gebruikte modellen om bv. verwachtingen te calculeren aangepast naar aanleiding van de Corona-crisis? DENK kan zich voorstellen dat het even zal duren voordat alles weer 'normaal' op gang komt;

wanneer een luchtruim weer wordt geopend zal per land verschillend zijn. Wordt daarmee rekening gehouden in de plannen en de verwachtingen?

GL 4. De provincie zou eveneens een aantal meetpunten kunnen neerzetten. In de presentatie wordt aangegeven dat meer meetpunten altijd beter is maar dat er niet zomaar tien bijgeplaatst kunnen worden. Hoeveel meetpunten staan er op dit moment in de provincie Utrecht?

Reactie:

Voor het berekenen van geluidbelasting worden modellen gehanteerd die gebaseerd zijn op de Europese rekenmethodiek. De provincie Utrecht heeft bij het bepalen van de methodiek geen rol. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I en W) is verantwoordelijk voor deze rekenmethodiek. Zij heeft in 2019 een consortium van RIVM, NLR en KNMI opdracht gegeven voor onderzoek naar een programmatische aanpak voor het meten van vliegtuiglawaai. In de kamerbrief + bijlagen <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/12/18/kamerbrief-over-meten-en-monitoren-vliegtuiggeluid> worden de bevindingen aan de Tweede Kamer van dit consortium kenbaar gemaakt. Het rapport presenteert meerdere aanbevelingen gericht op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes. Ook worden aanbevelingen gedaan om in het beleid beter aan te sluiten bij door omwonenden van luchthavens ervaren hinder. Nadrukkelijk wordt in dit kader ook naar andere indicatoren gekeken; dus niet alleen naar het gemiddelde maar ook naar de indicator van frequentie van geluid, de indicator van rustmomenten zodat meer wordt aangesloten op hoe mensen op de grond geluidsoverlast daadwerkelijk ervaren. Dat is een aanvulling op de huidige systematiek. De gedachte is niet om de modellen aan te passen op basis van Corona. Het is wel zo dat wordt bekeken hoelang deze situatie gaat duren en wat dit betekent voor de luchtvaartsector. Niemand weet daarop op dit moment het antwoord. Er moet daarom m.n. worden gedacht in termen van scenario's. Met de Luchtvaartnota wordt gewerkt met een tijdshorizon van 2050; met de Luchtruimherziening is die tijdshorizon 2035. Daarbij wordt ervanuit gegaan dat de doelen die er waren/zijn blijven staan. Bij de Luchtruimherziening wordt gebruik gemaakt van de cijfers die Eurocontrol hanteert met betrekking tot de verwachte ontwikkeling en groei van het luchtvaartverkeer.

Voor wat betreft de meetpunten, op dit moment zijn er in de provincie Utrecht geen meetpunten. Het eerdergenoemde rapport "bevindingen metingen vliegtuiglawaai" gaat ook over het plaatsen van vaste meetpunten. Afhankelijk van de locaties waar deze komen te staan, zal de provincie Utrecht zelf onderzoeken of extra aanvullende meetpunten in de provincie Utrecht zinvol zijn.

Wijziging vliegroutes over Utrecht

GL 17. Efficiënt indelen betekent ook meer vliegen over de provincie Utrecht vanwege een meer geografische spreiding. Is dat het geval?

PvdD 3. Met betrekking tot het herzien van vliegroutes Schiphol en Lelystad wordt aangegeven dat dit meer vanuit het zuiden en oosten zou kunnen plaatsvinden. Wat is het te verwachten effect daarvan voor het aantal vliegbewegingen boven de provincie Utrecht?

PvdD 2. Aangegeven wordt dat toename van het aantal klachten kan komen doordat er nu vooral over rood wordt gevlogen. Wordt er op dit moment overwogen om meer over groen te gaan vliegen?

CDA 2. Begrijpt het CDA goed dat het Ministerie voorstaat de hinder te verspreiden over het land om meer capaciteit mogelijk te maken.

PvdA 4. Zal hinder worden verspreid om meer luchtverkeer mogelijk te kunnen maken? Is dat gewenst over groen en andere gemeenten of moeten daarvoor andere oplossingen worden gezocht?

Reactie:

*Het ministerie IenW geeft aan dat de luchtruimherziening wordt uitgevoerd om een aantal doelen te realiseren. Eén daarvan is het efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim ten behoeve van alle luchtruimgebruikers. Om uit te vinden welke indeling en afhandeling van het luchtruim het beste invulling geeft aan de doelen, worden verschillende varianten onderzocht. Daarbij zijn er twee hoofdkeuzes te maken: de eerste keuze gaat over de mate waarin vliegverkeer van verschillende luchthavens **samen** (Nederlandse luchtruim is één geheel) of **apart** (iedere luchthaven krijgt afzonderlijk deel van het luchtruim toegewezen) wordt afgehandeld. De tweede keuze gaat over de mate waarin daarbij **vaste** routes worden gebruikt (vliegtuigen zitten al op grote afstand van de luchthaven achter elkaar) of juist **flexibiliteit** (spreiding) voorop staat. De effecten van spreiding of concentreren en vaste routes of flexibele routes worden meegenomen in het plan-MER.*

Er is nog geen keuze gemaakt ten aanzien van spreiding versus bundeling. Er wordt gekeken naar mogelijke varianten. Het streven is erop gericht om alle aspecten (o.a. geluid, CO2, capaciteit) daarbij in beeld te brengen. Het vorenstaande komt terug in het kader van de plan MER. De concept-Voorkeursbeslissing, die het Ministerie voornemens is om in het najaar van 2020 te publiceren, zal duidelijk worden onderbouwd. Of dat voor Utrecht een verbetering of verslechtering betekent is op dit moment nog niet te zeggen. De (verschillen in) lokale effecten

worden namelijk in de volgende fase van het programma in beeld gebracht. In die fase wordt de voorkeursvariant concreet uitgewerkt tot detailontwerpen. Op basis van de detailontwerpen ontstaat meer zicht op mogelijke regionale en lokale effecten.

Het ministerie IenW geeft aan dat verduurzaming (beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving (CO₂, geluid, (ultra)fijnstof, stikstof) ook één van de doelen van de luchtruimherziening is. Voor het duurzaamheidsdoel is het uitgangspunt dat de totale hinder en uitstoot als gevolg van de luchtruimherziening niet zullen toenemen. Wel is het zo dat daar waar een vliegroute wijzigt of nieuw wordt benut, dat lokaal tot een wijziging van effecten kan leiden. Sommige gebieden zullen profiteren, in andere gebieden kan nieuwe hinder ontstaan. Het saldo van meer en minder hinder is tenminste neutraal en liefst positief. Waar de voor- en nadelen precies zullen optreden, kan in deze fase van het programma nog niet worden gezegd.

Natuurbescherming, Stikstofproblematiek

PvdA 2. De PvdA heeft begrepen dat er een Handhavingsverzoek is ingediend omdat Schiphol op dit moment qua vliegbewegingen ver boven de vergunning uitgaat. Wat is de stand van zaken? Worden in deze problemen verwacht als er gegroeid moet worden naar 540.000 vliegbewegingen?

PvdA 3. Hoe zit het met de Stikstofvergunningen? Op de eerste beelden van de Tropomi satelliet van het KNMI is nu zichtbaar dat er wat minder stikstof in de atmosfeer is doordat er minder wordt gevlogen en er minder verkeer is. Hoe wordt daarmee omgegaan?

Reactie:

Het ministerie geeft aan dat het klopt dat er Handhavingsverzoeken zijn ingediend bij het Ministerie van LNV; niet alleen voor Schiphol en Lelystad maar ook voor enkele andere vliegvelden. Inmiddels is duidelijk dat die vliegvelden op korte termijn een Natuurvergunning nodig hebben. Dat is inmiddels in gang gezet. Bij de aanvraag voor de Natuurvergunning zal moeten worden aangegeven hoe de effecten voor de natuurgebieden die worden geraakt worden gemitigeerd dan wel gecompenseerd. Het Adviescollege Stikstofproblematiek onder leiding van de heer Remkes heeft aanbevelingen gedaan over de aanpak van stikstof door de luchtvaart. Daarbij is o.a. geadviseerd niet alleen te kijken naar het vliegverkeer maar ook te bekijken of het verkeer van en naar Schiphol niet duurzamer kan waardoor een beter stikstofresultaat wordt geboekt. De minister heeft inmiddels aangegeven dat zij de aanbevelingen van de Commissie overneemt. Wat de effecten van de coronacrisis op langere termijn is, is nog niet duidelijk.

Proces Luchtvaartnota en Luchtruimherziening

DENK 7 DENK heeft begrepen dat er vertraging is in de huidige werkzaamheden. Hoelang zal die vertraging naar verwachting voortduren? Heeft dit in de planning nog andere effecten waarmee de provincie rekening kan houden?

Reactie:

Het ministerie van IeW geeft aan dat ervan uit wordt gegaan dat DENK doelt op vertraging in de publicatie van de ontwerp-Luchtvaartnota. In eerste instantie was met name de stikstofproblematiek de oorzaak van de vertraging. Ook de COVID-19 pandemie heeft gezorgd voor vertraging. De minister is voornemens om de ontwerp-Luchtvaartnota dit voorjaar naar buiten te brengen

Opening van Lelystad

PvdD 5. De opening van Lelystad is wederom uitgesteld. Blijft het te behalen resultaat om laagvliegroutes te voorkomen per 20 oktober 2020 staan of schuift dit mee met het besluit tot uitstel?

SGP 1. De heer Donker merkt op dat de SGP van belang acht dat in de ontmoetingen wordt aangedrongen op Schiphol in zee en dat Lelystad meer dan een klein beetje druk gaat wegnemen van Schiphol. Wat Lelystad straks kan opvangen wordt door de SGP als een druppel op de gloeiende plaat gezien. Aangezien Schiphol een belangrijke motor is voor de economie en de provincie Utrecht ook veel bedrijven naar zich toe wil trekken is deze luchtvaart volgens de SGP van groot belang.

PVV 1. De heer Ubaghs zet uiteen dat de PVV in tegenstelling tot GroenLinks een warm pleitbezorger is voor de luchtvaart; de PVV kan niet wachten totdat Lelystad opengaat en de vliegtuigen weer in de lucht worden gezien.

Reactie:

Het ministerie van IenW geeft aan dat de minister in maart 2020 heeft besloten (zie kamerbrief <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/documenten/kamerstukken/2020/03/31/besluitvorming-over-lelystad-airport>) om de openstelling van Lelystad Airport met een jaar uit te stellen tot november 2021. In de Startbeslissing voor de Luchtruimherziening is aangekondigd dat de belemmeringen om zoveel als mogelijk ongehinderd door te klimmen op de aansluitroutes uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn weggenomen

Effect minder vliegen op opbrengst zonnepanelen

CU 1. Het verhaal gaat dat zonnepanelen deze maand een recordopbrengst geven nu het vliegverkeer duidelijk minder is en de atmosfeer helderder. Wat is het effect van de schonere lucht op de opbrengst van zonnepanelen? Is het mogelijk dat de zonnepanelen efficiënter werken door de vermindering van het lucht- en autoverkeer? Kunnen daarover via het RIVM gegevens worden achterhaald?

Reactie:

De gedeputeerde geeft aan dat er in de media berichten zijn verschenen waarin wordt gesuggereerd dat de afname van het vliegverkeer leidt tot een toename van de productie van zonnepanelen. Navraag van de provincie bij het RIVM geeft aan dat daar geen onderzoek naar is gedaan. Voor zover bij de provincie bekend, is daar niet specifiek onderzoek naar gedaan en is dit gebaseerd op ervaringen van zonnepaneelbezitters. Wel heeft onderzoek van het TNO uitgewezen dat als gevolg van de weersomstandigheden dit voorjaar de opbrengst van zonnepanelen hoger is dan normaal. <https://www.tno.nl/nl/over-tno/nieuws/2020/4/twintig-procent-hogere-opbrengst-zonnepanelen-door-zonnige-lente/>

Luchtvaart en windmolens

GL 8. Kan de radar van Lelystad nog invloed hebben op de energieopgave rondom Amersfoort en Soesterberg? PVV 4. Duidelijks is dat er geen sprake kan zijn van bebouwing in de buurt van de radar. Is dat geen goede reden om daar dan ook geen windmolens te plaatsen? Dan is dat probleem eveneens opgelost.

Reactie:

De gedeputeerde geeft aan dat het antwoord hierop pas kan worden gegeven als duidelijk welk type windturbine in beeld is, en welke radarbeperkingen dan gelden. Op dit moment zijn er op het laatste punt diverse ontwikkelingen, waardoor er nu geen uitspraak kan worden gedaan. Een aantal jaren geleden was er overigens geen negatief advies voor mogelijke turbines in Amersfoort. De provincie is met de betrokken ministeries in contact over wijzigingen in de radarbeperkingen.

Overige onderwerpen

GL 14. Waarom vallen een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving niet onder veiligheid? Potentieel is een schadelijke luchtkwaliteit veel slechter dan bv. een vliegtuig dat neerstort; er zijn veel meer slachtoffers. Waarom worden niet alle emissies onder veiligheid geschaard?

Reactie:

Het ministerie IenW geeft aan dat de ontwerp-Luchtvaartnota vier publieke belangen (Veiligheid, Netwerkkwaliteit, Duurzaamheid, Leefbaarheid) onderscheidt. Daarbij komen ook emissies aan de orde met betrekking tot de luchtkwaliteit.

PvdA 1. In de Luchtvaartnota worden de vliegbewegingen vanaf vliegveld Hilversum gemist. Wat kunnen die doen over de provincie Utrecht? Wat betekenen de vliegbewegingen op Hilversum zodra bv. Lelystad wordt geopend? Moeten daarin dan ook veranderingen plaatsvinden op de vliegroutes en vloeit daar dan al dan geen overlast uit voort?

Reactie:

In de ontwerp-luchtvaartnota zal naar verwachting ook aandacht worden besteed aan de General aviation (zgn. kleine luchtvaart). De gedeputeerde geeft aan dat in het Luchthavenbesluit dat door PS van Noord-Holland is vastgesteld, exact is aangegeven wat de capaciteit is van vliegveld Hilversum. Hierin is geen ruimte om extra vluchten van bijvoorbeeld Lelystad op te vangen.

PVV 3. De verhouding van het aantal vragen ten opzichte van het aantal melders valt op. Aangegeven wordt dat de melders veel last ondervinden, maar de vraag is of hier geen groot percentage notoire beroepsmelders tussen zitten.

Reactie:

Gedeputeerde geeft aan dat zowel het aantal meldingen als het aantal melders in beeld is gebracht.

SP 2 Het is nu door de Corona-crisis heel stil en schoon. In de presentatie van het Ministerie wordt gesproken over het opengaan van het luchtruim. Worden er dan niet veel meer klachten verwacht m.n. als Lelystad er ook bij komt?

Reactie:

Het ministerie van IenW geeft aan dat de minister in maart 2020 heeft besloten om de openstelling van Lelystad Airport met een jaar uit te stellen tot november 2021. In de Startbeslissing voor de Luchtruimherziening is aangekondigd dat de belemmeringen om zoveel als mogelijk ongehinderd door te klimmen op de aansluitroutes uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn weggenomen. Daarmee zijn de in het publieke debat aangeduide 'laagvliegroutes' verdwenen.

Gedeputeerde geeft aan dat wanneer naar de vliegroutes van en naar de luchthaven Lelystad wordt gekeken, opvalt dat de start- en landingsroutes niet over Utrechts grondgebied gaan.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2018/02/21/publiekskaarten-vliegroutes-lelystad-airport> Dit betekent dat er op grote hoogte gevlogen wordt boven Utrecht en er dus weinig klachten vanuit verwacht worden.

D 66 3. In het begin van de presentatie van de provincie is gesproken over de Aalsmeerbaan. Wat is het alternatief? Als er een alternatief is, is er dan geen sprake van het verplaatsen van de problematiek?

Reactie:

De gedeputeerde geeft aan dat het alternatief is meer inzet van de Polderbaan en de Kaagbaan. In de omgeving van deze banen staan minder woningen. Dit betekent niet dat er geen hinder voor de omwonenden van deze banen is. Alleen bij het gebruik van de andere banen op Schiphol – Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan – zijn er meer mensen die daar last van hebben.

SP 1. In de presentatie van de provincie wordt gesproken over geluidshinder en hinderbeleving. De SP heeft moeite met de term hinderbeleving. Als lawaai wordt beleefd, heeft iemand er last van en is dit gewoon hinder.

Reactie:

Gedeputeerde geeft aan dat lawaai over het algemeen als hinderlijk geluid wordt ervaren.

PVV 2. De PVV meent dat de pijl met betrekking tot de contouren naar 48 dB niet naar de rode- maar naar de oranje lijn wijst.

Reactie:

Gedeputeerde geeft aan dat genoemde kaart is getoond om een indicatie te geven van het wettelijk aandachtsgebied voor geluidshinder van de luchthaven Schiphol. De kaart is afkomstig uit de MER nieuwe normen en handhavingssysteem 2018 en bevat een vergelijking tussen twee scenario's, aangeduid met de rode en oranje lijn.