

Vragen en opwaarderingen m.b.t. SB Monitoring luchtvaart

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
<p><b>PvdD (&amp; GroenLinks)</b></p>		<p><u>Opwaardeerverzoek</u>: Dit is een mooi feitelijk onderzoek dat goed bruikbaar is voor PS. We lezen dat dit wordt voortgezet in 2025, dat zien we graag bevestigd door de gedeputeerde. Maar er zitten nog wel wat losse eindjes in. We willen graag in overleg met gedeputeerde en PS nagaan of dit overzicht voldoende volledig is.</p> <p>Wat we bijvoorbeeld nog missen is de toetsing aan het luchthavenverkeersbesluit en de geluidscontouren. In 2019 was er sprake van overtreding, daarom is het niet handig om uit te gaan van 2019 als referentie. Bovendien is 2019 het hoogtepunt qua vliegverkeer. In 2018 en 2017 was er minder vliegverkeer. De cijfers van de eerste helft van 2024 ontbreken terwijl er juist in 2024 meerdere meldingen zijn binnengekomen bij onze fractie over toename van vliegbewegingen. Wij zouden graag zien of er een relatie gelegd kan worden met de gemelde klachten (BAS).</p>	<p>Toetsen aan het luchthavenverkeersbesluit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een toets op de aantallen vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol conform het luchthavenverkeersbesluit zegt onvoldoende over de specifieke aantallen bewegingen boven onze provincie, omdat deze beïnvloed worden door diverse factoren. Onze monitor heeft daarom juist als doel om in beeld te brengen wat het huidige gebruik betekent voor onze provincie.</li> </ul> <p>Geluidcontouren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het toetsen hieraan is een taak van ILT. Een nieuwe toets voegt niets toe aan het beeld uit hun handhavingsrapportage. Voor wat betreft het vervolgproces zal I&amp;W in beeld moeten brengen wat de effecten zijn op onder andere de geluidcontouren. De invoergegevens van een dergelijke berekening zijn toetsbaar met de resultaten uit onze monitoring.</li> </ul> <p>Gebruik 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In dat jaar was er sprake van de grootste hoeveelheid vluchten in één gebruiksjaar, tot op heden. Dat jaar vormt daarmee een goede referentie voor het maximale gebruik en de effecten daarvan op onze provincie. Voor het huidige gebruik hebben we daarom ook de jaren 2022 en 2023 in beeld gebracht. Het gebruik van een aantal vluchten als referentie, zegt niets over het accepteren van of instemmen met dit aantal (nu of in de toekomst).</li> </ul> <p>Overtreding:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Er was geen sprake van een overschrijding van het 'totale volume geluid' voor zowel Lden als Lnight. De overtredingen in 2019</li> </ul>

		<p>betreffen 5 overschrijdingen van handhavingspunten. Dit zijn virtuele geografische punten in de buurt van de luchthaven, waarop een grens is gesteld. Deze overschrijdingen zijn geen indicatie voor het aantal vluchten en/of de ervaren hinder in de provincie Utrecht, maar zeggen iets over de lokale geluidniveaus als gevolg van het gebruik van de luchthaven.</p> <p>2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zoals toegezegd wordt de monitoring voor 2024 voortgezet. Dat betekent dat we ook een beeld zullen verkrijgen over de eerste helft van dit jaar. We laten over een geheel kalenderjaar rapporteren. In 2023 werden eveneens meer vliegtuigbewegingen ervaren.</li> </ul> <p>Relatie met klachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De provincie beschikt niet over de klachten en kan daardoor geen relatie leggen tussen vluchten en klachten. BAS kan dit wel, maar rapporteert slechts op totaal aantal klachten per kwartaal per woonplaats. We kunnen daarmee wel een relatie leggen op gemeenteniveau. Uit ervaring blijkt wel dat het lastig is om een goede relatie te leggen met klachten, omdat deze niet per se afhankelijk zijn van de hoeveelheid vluchten of de geluidbelasting. Meestal is een selecte groep inwoners verantwoordelijk voor de meeste klachten, terwijl statistisch gezien van een veel grotere groep klachten mogen worden verwacht. Niet iedereen met hinder heeft of neemt de tijd om te melden of weet waar men dat kan doen. Daarom hechten wij vooral waarde aan de relatie tussen deze monitor en de resultaten uit de lopende gezondheidsmonitor van de GGD.</li> </ul>
--	--	---

GroenLinks	<p><u>Opwaardeerverzoek</u>: Samen met PvdD wil GroenLinks dit onderwerp opwaarderen, om met de gedeputeerde van gedachte te kunnen wisselen over:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vervolg monitoring</li> <li>• Gebruik 2019 als een 0-meting</li> <li>• Er zijn signalen dat het vliegen op 6000 voet/1800m hoogte (en dat daarboven geluidshinder geen rol meer speelt) al is vastgelegd in afspraken, en niet pas een besluit is in de aankomende LRH. Zo blijkt uit WOO-stukken (<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/woobesluiten/2024/03/04/1e-deelbesluit-op-wooverzoek-over-luchtruimherziening-schiphol">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/woobesluiten/2024/03/04/1e-deelbesluit-op-wooverzoek-over-luchtruimherziening-schiphol</a>) waaruit blijkt dat dat al is afgesproken op diverse momenten die teruggaan tot maart 2019. In de vastgestelde luchtvaartnota, die niet nu al bestaand beleid (doc 6 uit WOO). Al in augustus 2018 (doc 0033) wordt voor het eerst benoemd dat voor een effectief luchtruimontwerp (dus capaciteit) geluidsbelasting leidend is TOT 6000 voet. Deze belangrijke norm van 6000 voet is dus vastgelegd zonder objectief onderzoek over duidelijke besluitvorming. GroenLinks wil aan het college vragen of deze kennis bij hen bekend is en of dit meegenomen kan worden in verdere gesprekken.</li> </ul>	<p>Het ministerie van I&amp;W maakt bij het routeontwerp onderscheid in doelstellingen voor wat betreft de vlieghoogte. Bij een lagere hoogte is de geluidbelasting op leefniveau leidend, bij een hogere vlieghoogte krijgt uitstoot van stoffen de hoogste prioriteit. Aangezien vliegen op lagere hoogte tot meer geluidshinder leidt is het logisch om deze prioritering toe te passen. Echter, de keuze voor het omklappunt is inderdaad arbitrair, maar betekent niet dat effecten boven of onder de grens buiten beschouwing gelaten mogen worden.</p> <p>In de zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol (waar de Provincie Utrecht aan deel neemt) op de Notitie Rijkswijde en Detailniveau Luchtruimherziening, vragen wij om te onderbouwen hoe tot deze grens van 6000 voet is gekomen en waarop deze grens is gebaseerd.</p> <p>Indien uit onderzoeken in het vervolgtraject blijkt dat deze keuze nadelige effecten heeft dan zal dit uiteraard besproken worden.</p>
VVD	<p><u>Opwaardeerverzoek</u>: Aangezien dit onderwerp de gemoederen bezighoudt en we ook een inspreker hebben lijkt een korte bespreking in de commissie ons wenselijk, ook al is onze provinciale rol beperkt en staat e.e.a. vanuit het Rijk op pauze.</p>	
1	<p>Hoe zal uiteindelijke heropening van het Russisch luchtruim voor Westerse luchtvaartmaatschappijen invloed hebben op vliegbewegingen boven onze provincie?</p>	<p>Vluchten van of naar bestemmingen waarbij de kortste route door het luchtruim van Oekraïne of Rusland gaat vliegen nu om. Afhankelijk van de gebruikte (combinatie van) banen bij Schiphol kan dit effect hebben op de vliegtuigbewegingen boven onze provincie. Een nadere analyse kan meer duiden hoe de effecten van het omvliegen zich nu manifesteren. Verwacht wordt dat het omvliegen vooral effect heeft in het hogere luchtruim en zich uit in een iets gewijzigd vliegp pad, maar dat het effect op aantallen bewegingen boven de provincie beperkt is.</p>
2	<p>In het rapport valt te lezen dat zo'n 20% van de vluchten boven de provincie Utrecht aankomend verkeer is. Bekend is dat stijgend verkeer aanzienlijk meer geluid en uitstoot veroorzaakt dan dalend verkeer. Hoeveel procent van de vlieggeluidshinder (naar meest gebruikelijke metriek) wordt door naderend vliegverkeer veroorzaakt?</p>	<p>Hinder wordt in beeld gebracht door de GGD. Het RIVM legt een relatie tussen geluidproductie en hinder door het vaststellen van de zogenaamde blootstelling-respons relatie (BR-relatie). De relatie wordt per luchthaven bepaald. De geluidproductie is een som van het geluid van het gehele vliegverkeer van of naar die betreffende luchthaven,</p>

		<p>uitgedrukt in een jaargemiddelde waarde Lden. Om deze vraag te kunnen beantwoorden zou de geluidproductie uitgesplitst moeten worden in een aparte contour voor vertrekkend verkeer en voor aankomend verkeer. Het berekenen van luchtvaartgeluid is complex en specialistisch werk dat wij niet kunnen verzorgen. Het is aan de initiatiefnemer, in deze het ministerie van I&amp;W, om onderzoek naar de geluideffecten te (laten) doen. Wij zullen de invoergegevens van deze onderzoeken wel toetsen aan de resultaten uit onze monitor.</p> <p>Van hinder is bekend dat deze slechts ten dele verklaarbaar is door de geluidbelasting op leefniveau. Niet akoestische factoren spelen hierbij een rol. Ook de voorspelbaarheid van de geluidbron is van invloed op de ervaren geluidhinder. Naast Lden en Lnight kunnen andere indicatoren bruikbaar zijn in het voorspellen van hinder.</p>
--	--	--