

VERSLAG van de digitale informatiesessie Luchtvaart van 15 april 2020

Voorzitter:

A.C. Boelhouwer

Aanwezige woordvoerders:

Ir. R.G.H. van Muilekom (gedeputeerde), H. Chidi (D66), F. Demir (DENK), A. Donker (SGP), drs. C. de Heer (ChristenUnie), W.M.M. Hoek (50PLUS), drs. B.C. de Jager (VVD), N.A. Krijgsman (PvdA), ing. D.A. Oude Wesselink (GroenLinks), A.M. Poppe (SP), E. Strandstra LLB (PvdD), drs. J.W. Ubaghs (PVV), mr. S.F. van Ulzen (VVD), C. Westerkaken (CDA)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R.J. Poort (adjunct-griffier), W. Voorneman-Rikkers (verslag)

INFOSESSIE LUCHTVAART

De voorzitter heet de aanwezigen welkom in het bijzonder mevrouw Van Balen, de heren Vrugt en Megens namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en mevrouw Kreuger namens de provincie die een presentatie zullen geven. Zij geeft vervolgens het woord aan gedeputeerde Van Muilekom voor een korte inleiding.

Gedeputeerde Van Muilekom geeft aan dat schone lucht 'een dingetje' van deze tijd is geworden; er wordt weinig gevlogen. Dit is echter enigszins schone schijn totdat het 'normale leven' weer wat op gang komt. In 2019 zijn de klachten die bij de provincie zijn binnengekomen met 30% gestegen ten opzichte van 2018.

De provincie Utrecht staat op het standpunt dat de groei van het aantal luchtvaartbewegingen niet mag leiden tot groei van de overlast en vervuiling; als groei in het kader van de luchtvaart wordt toegestaan, moet daar afname van overlast en hinder tegenover staan.

Het College heeft onlangs de ontwerp Omgevingsvisie vastgesteld; deze zal binnenkort ter inzage worden gelegd en aan de Staten worden toegezonden.

De luchtvaart is niet in de Omgevingswet opgenomen. Dat is bijzonder gelet op de grote impact van de luchtvaart op o.a. wonen, werken, leven, natuur, stilte.

Deze infosessie is georganiseerd omdat er een aantal belangrijke besluiten aankomt. Het College acht het van belang dat de Staten goed zijn geïnformeerd over hoe de luchtvaartsector er uit ziet, welke ontwikkelingen er gaan komen en welke besluiten er worden genomen.

De provincie heeft geen bevoegdheid op het gebied van luchtvaart (i.c. Schiphol) met uitzondering van de regionale vliegvelden zoals Hilversum.

Het is echter wel van belang dat de provincie haar invloed zoveel mogelijk aanwendt door duidelijk aan te geven wat zij belangrijk vindt en hoe zij daaraan invulling wil geven.

De voorzitter deelt mede dat na afloop van de twee presentaties gelegenheid zal worden geboden voor het stellen van vragen. Zij geeft vervolgens het woord aan mevrouw Kreuger.

Mevrouw Kreuger licht toe dat zij in haar presentatie m.n. zal ingaan op de betekenis van de luchtvaart voor de provincie Utrecht.

De presentatie is te vinden in het Stateninformatiesysteem. Korthedshalve zij hiernaar verwezen.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de vertegenwoordiging namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De heer Vrugt deelt mede dat hij de Staten in deze presentatie zal meenemen in de stand van zaken ten aanzien van het Luchtvaartbeleid. Daarbij zal hij de Luchtvaartnota kort aanstippen; vervolgens zal hij ingaan op de Luchtruimherziening en wat dit voor de provincie Utrecht kan gaan betekenen. Mevrouw Van Balen zal een slide voor haar rekening nemen en voorts zit er een kleine animatie in de presentatie.

De presentatie is te vinden in het Stateninformatiesysteem. Kortheidshalve zij hiernaar verwezen.

De voorzitter stelt de woordvoerders in de gelegenheid om vragen.

De heer Oude Wesselink memoreert dat bij GroenLinks al lange tijd vragen leven over dit thema op grond waarvan de verhelderende presentaties GroenLinks verheugt.

Namens GroenLinks plaatst spreker de volgende vragen en opmerkingen.

- Bij de stukken 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?
- 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?
- 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.
- 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?
- 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?
- Waarom is er sprake van een mogelijke toename van Schiphol terwijl het ultrafijnstof onderzoek nog loopt.
- 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.
- Kan de radar van Lelystad nog invloed hebben op de energieopgave rondom Amersfoort en Soesterberg?
- 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.
- Is het College van mening dat de huidige lobby voldoende is?
- 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.
- 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?
- Waarom heeft de provincie niet zelf een zienswijze ingediend terwijl die mogelijkheid er wel was?
- 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?

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

Mevrouw Demir plaatst namens DENK de volgende vragen en opmerkingen.

- 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?
- Waarom heeft de provincie geen zienswijze ingediend eind 2019?
- Zijn er gemeenten in de provincie Utrecht die wel een zienswijze hebben ingediend? Neemt het Ministerie de WHO-normen mee in de plannen/berekeningen?
- 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?
- 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?
- 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?

Mevrouw Hoek deelt mede dat de vragen en opmerkingen van 50PLUS zich m.n. toespitsen op hinder.

- 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.
- 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?

Mevrouw Van Ulzen merkt op dat de VVD zich afvraagt of de omliggende landen van Nederland eveneens overgaan van kwantitatief naar kwalitatief en of dit, als dit niet gebeurt, de hub-positie van Schiphol niet zou schaden.

FvD geeft aan geen vragen te hebben.

De heer Strandstra deelt mede dat de PvdD zich in grote lijnen aansluit bij de gestelde vragen.

Namens de PvdD plaatst spreker de volgende aanvullende vragen en opmerkingen.

- 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?
- 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?

- 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?
- 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.
- 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?
- 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?

De heer Westerlaken deelt mede dat het CDA GroenLinks in de toekomst graag houdt aan de opmerking over de rekenmodellen. Namens de CDA plaatst spreker vervolgens de volgende vragen en opmerkingen.

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

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.

Mevrouw Krijgsman plaatst namens de PvdA de volgende vragen en opmerkingen.

- 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?
- 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?
- 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?
- 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?

De heer De Heer plaatst namens de ChristenUnie de volgende vragen en opmerkingen.

- 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?

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

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.

Spreker plaatst namens de PVV de volgende vragen en opmerkingen.

- De PVV meent dat de pijl met betrekking tot de contouren naar 48 dB niet naar de rode- maar naar de oranje lijn wijst.
- 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.
- 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 ??? (onverstaanbaar) te plaatsen? Dan is dat probleem eveneens opgelost.
- Wie bepaalt of uitgegaan moet worden van de 45 of 48 dB contour?

Mevrouw Chidi plaatst namens D66 de volgende vragen en opmerkingen,

- Hoe verhouden dit verhaal en de Luchtvaartnota zich tot het Akkoord Schone Lucht dat de provincie heeft ondertekend?
- 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.
- In het begin van de presentatie 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?
- Worden diegenen die overlast en hinder ondervinden actief bij de participatie betrokken?

Mevrouw Poppe plaatst namens de SP de volgende vragen en opmerkingen.

- In de eerste presentatie 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.
- 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?
- 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.

De voorzitter stelt vast dat nog maar weinig tijd resteert voor de beantwoording. Aan het eind van de Infosessie zal zij terugkomen op de wijze waarop met de nog niet beantwoorde vragen zal worden omgegaan.

De heer Vrugt geeft aan dat veel vragen zijn gesteld over het Luchtvaarbeleid waarmee zijn college mevrouw Werther is belast.

Met betrekking tot de vraag of emissies niet onder veiligheid zouden moeten worden geschaard licht spreker toe dat er een duidelijk onderscheid is gemaakt tussen vier publieke belangen. Daarbij komen ook emissies aan de orde. Veiligheid als basis onder luchtvaart is nadrukkelijk de politieke keus van de Minister.

Als het gaat over alternatieven memoreert spreker dat de Minister in goede samenwerking met haar collegae bezig is om met de sector (KLM, Schiphol) te kijken of het niet mogelijk is te stimuleren om meer mensen de andere verbinden per trein te laten 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 ook in de Luchtvaartnota zal worden aangetroffen.

Het Ministerie heeft voor wat betreft de input vanuit de provincie behoefte aan o.a. een helder zicht op de provinciale Omgevingsvisie; wat zijn de gebieden in de provincie Utrecht die van waarde worden geacht en de provincie wil waarborgen. Het is van belang dat het Ministerie dat weet zodat daarmee zo mogelijk rekening kan worden gehouden.

De WHO heeft waarden geadviseerd. Daar wordt ook naar gekeken. Dat zijn echter nog geen wettelijke vastgelegde normen op dit moment.

In het kader van meten en berekenen van geluid wordt eveneens 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 in feite 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 derhalve m.n. worden gedacht in termen van scenario's. Spreker memoreert dat er wel een korte termijn beleid zal moeten komen om daar met de sector uit te komen.

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.

Er wordt in het Luchtvaartbeleid zeker gekeken naar innovatie; in de Luchtruimherziening wordt daarmee rekening gehouden.

Spreker onderschrijft dat er ten aanzien van de vliegtuigen zelf sprake is van positieve ontwikkelingen. Elk jaar is een verbetering zichtbaar bv. doordat oude vliegtuigen (o.a. Boeing 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. Het percentage heeft spreker op dit moment niet paraat. In de Luchtvaartnota zal de onderbouwing te lezen zijn. Dat geldt eveneens voor de economische effecten van Schiphol op bv. het vestigingsklimaat.

Lelystad kan openen in het huidige luchtruim. Alle routes zijn ingetekend. Er is rekening gehouden met alle bestaande vliegvelden en vliegverkeer. De bottleneck voor de opening van Lelystad is de stikstofopgave. De vraag is hoe de depositie van stikstof in de natuurgebieden de groei en de ontwikkeling daarvan compenseren dan wel verminderen. Er zal een oplossing moeten worden gevonden voor de bijdrage die er in dat opzicht ligt vanuit Lelystad.

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. Het Kabinet moet nog op de aanbevelingen reageren.

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 voorkeursvariant, die het Ministerie in de loop van dit jaar hoopt te publiceren, zal duidelijk worden onderbouwd. Of dat voor Utrecht een verbetering of verslechtering betekent is op dit oment nog niet te zeggen. Dat hangt sterk af van de keuzes die worden gemaakt.

De vierde Fix stond al in de Luchtruimvisie 2012. Het Ministerie is voor wat betreft het Luchtruimherzieningstraject nog niet zover dat hierover een uitspraak kan worden gedaan. Zoals gezegd is het daarom wel van belang te weten waar de zorgen en de belangen van de provincie Utrecht liggen zodat daarmee zo mogelijk rekening kan worden gehouden.

Wat wel wordt voorgestaan is dat Schipholverkeer maar ook het andere verkeer in de toekomst zo min mogelijk overlast geven op de grond.

Bekeken wordt of een hogere aanvliegroute en bv. daling via glijvluchten en stijging met een ander klimprofiel, die nu een uitzondering zijn of alleen in de nacht gebeuren, standaard kunnen worden. Het Akkoord Schone Lucht wordt meegenomen in de Luchtvaartnota.

De vraag over de zonnepanelen kan spreker niet beantwoorden; hij is niet deskundig op dat gebied. In de Luchtvaartnota wordt in principe 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.

Mevrouw Van Balen meent dat door gemeenten uit de provincie Utrecht geen zienswijze is ingediend. Desgewenst kan zij een overzicht verstrekken van de organisaties in de provincie Utrecht die dat wel hebben gedaan.

De 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.

De voorzitter constateert dat er belangstelling bestaat voor het overzicht van de organisaties in de provincie Utrecht die een zienswijze hebben ingediend.

Gedeputeerde Van Muilekom licht in het kader van de participatie toe dat er een Kerngroep is. Daarin zitten vier gemeenten (Utrecht, Amersfoort, Stichtse Vecht en Ronde Venen), een vertegenwoordiging namens de inwoners en de NMU. De deelnemers in deze Kerngroep zijn goed thuis in het luchtvaartdossier. Spreker ziet de Kerngroep als een belangrijke bron waar hij feedback ophaalt; het resultaat van overleg met de Minister koppelt hij ook terug naar de Kerngroep met de vraag hoe daar tegenaan wordt gekeken.

De provincie Utrecht heeft niet zelf een zienswijze ingediend; deze is gezamenlijk met provincies en gemeenten ingediend via de PRS. Een afschrift kan desgewenst aan de Staten worden verstrekt. Voor het College is het meest belangrijke de overlast en hinder die inwoners ondervinden. In het kader van de luchtvaart betekent dit dat geluid en emissies zouden moeten afnemen. Zichtbaar is dat o.a. vanuit Schiphol wordt geprobeerd de hinder op allerlei manieren te verminderen. Het is een lastig vraagstuk. Glijvluchten kosten minder brandstof en leiden tot minder geluidsoverlast. Daar tegenover kan echter worden gesteld dat van een zo snel mogelijke stijging en daling van vliegtuigen een zo klein mogelijk gebied last ondervindt; in dat geval is de uitstoot echter weer enorm. Dat zijn dilemma's waarin keuzes moeten worden gemaakt.

Over de mogelijke consequenties van de eventuele vierde Fix heeft spreker contact gezocht met zijn collega in Zuid-Holland omdat dit precies op het grensgebied tussen Utrecht en Zuid-Holland zit.

De meeste klachten komen uit het gebied waar de hinder tussen de 48 dB (wettelijke norm) en 45 dB (WHO-advieswaarde) ligt. De 45 dB is weliswaar een advieswaarde maar op grond van het vorenstaande wel iets om goed in de gaten te houden.

De voorzitter bedankt gedeputeerde Van Muilekom, mevrouw Kreuger, mevrouw Van Balen, de heren Vrugt en Megens voor hun inbreng.

Nagegaan zal worden welke vragen zijn blijven liggen; deze zullen worden uitgezet met het verzoek om schriftelijke beantwoording. Op basis van het antwoord zal worden bekeken of een vervolgsessie wenselijk is.

Spreekster sluit hierna de infosessie onder dankzegging voor ieders bijdrage.