



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
o.v.v. zienswijze Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

DATUM 9 maart 2021
NUMMER 88214D08
UW BRIEF VAN
UW NUMMER 79252157
BIJLAGE Zienswijze BRS

TEAM
REFERENTIE
DOORKIESNUMMER
E-MAILADRES
ONDERWERP

Milieu

Zienswijze op het Ontwerp-
Voorkeursbeslissing
Luchtruimherziening

Geachte heer, mevrouw,

Deze zienswijze is een aanvulling op de door ons eerder ingediende Pro-formazienswijze d.d. 16 februari 2021, bekend onder het nummer 79252157.

Als decentrale overheden in de omgeving van Schiphol werken wij samen in de Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna: de BRS). Vanuit onze rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden is er vanuit de BRS een gezamenlijke zienswijze op de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening opgesteld. Deze zienswijze onderschrijven wij volledig. Tegelijk dienen wij mede namens diverse Utrechtse gemeenten een eigen zienswijze in.

Zienswijze provincie Utrecht

Met de gehele opzet om te komen tot een voorkeursbeslissing luchtruimherziening missen wij, in tegenstelling tot onze verwachting, de verschillende vliegroutes en de daarbij behorende impact op de grond en de consequenties voor de verstedelijkingsopgave. Het principe dat de totale hinder van Schiphol niet mag toenemen, moet ook het uitgangspunt zijn voor de verder van de luchthavens gelegen gebieden, dus ook voor de provincie Utrecht. Naar aanleiding daarvan vragen wij met de onderhavige zienswijze aandacht voor de volgende punten:

Proces

Onduidelijk is of er na deze voorkeursbeslissing nog een moment komt waarin op basis van de dan voorliggende informatie een keuze gemaakt wordt over de ligging van de zogenoemde buizen, impact op de grond etc.

Wij vinden het noodzakelijk, 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.



In dit kader vinden wij het belangrijk dat de keuzes voor de routes en het gebruik van het luchtruim op basis van inzicht in de voorziene welvaartseffecten worden gemaakt. Een Maatschappelijke Kosten Batenanalyse, waarin de gevolgen voor de brede welvaart worden beschreven, is noodzakelijk.

Wij worden graag actief betrokken bij deze uitwerking, mede in het licht van het "Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025 van de heer Van Geel d.d. december 2020 (inspraak uit de Interbestuurlijke Programmaraad en de Maatschappelijke Raad Schiphol).

Vierde Fix

Met het publiceren van het ontwerp-voorkeursbeslissing Luchtruimherziening wordt er voorgesorteerd op de komst van een vierde Initial Approach Fix (hierna: vierde Fix). Wij worden als regio en als provincie Utrecht voor het eerst geconfronteerd met een nader te bepalen locatie, namelijk ten zuidoosten van de provincie Utrecht of het zuidwesten van de provincie Gelderland. In beide situaties krijgen we te maken met gecentreerde vliegpaden boven de provincie Utrecht en daarmee nieuwe gehinderden.

Wij vragen ons af of alle "Initial approach fixes" niet hoger gelegd kunnen worden, bijvoorbeeld vanaf ca. 9000 ft in plaats van ca. 7000 ft. Immers het hoger aanvliegen geeft uiteindelijk een steilere hellingshoek en zal ten goede komen aan de continue klim- en dalprofielen (glijvluchten). In de hogere luchtlagen is de verbranding beter waardoor dit leidt tot een lagere emissie van CO₂, een lager geluidniveau op de grond, en dus beter voor het klimaat en minder geluidgehinderden. Dit zal mede recht doen aan het gestelde in de Luchtvaartnota 2020-2050 ten aanzien van het vermijden van kwetsbare gebieden.

De motivatie voor de komst van een vierde Fix heeft vooral te maken met efficiëntie en het behalen van de doelen voor verduurzaming (vermindering brandstofverbruik). Anderzijds zijn de mogelijke effecten van de komst van een vierde Fix nog buiten de scope gebleven van de bijbehorende Plan-MER. Binnen de Plan-MER is alleen nog modelmatig gekeken naar de effecten van het vliegen in de zogenoemde buizen, maar is er nog niet gekeken naar de totale effecten van nieuwe routes. Voor onze provincie zijn vooral de routes van en naar Schiphol en Lelystad Airport van belang.

Tenslotte vinden wij het belangrijk dat bij de vervolgonderzoeken de effecten op de grond, rekening houdend met de functie aard en omvang van "nieuwe gehinderden" voor het gebied tot en met de vierde Fix in kaart worden gebracht. Alleen op basis van een project-MER kan een verantwoorde keuze gemaakt worden voor de nieuwe routes.

Wij kijken uit naar de definitieve voorkeursbeslissing Luchtruimherziening en het meenemen van onze aandachtspunten voor wat betreft de planuitwerking.

Mede namens de gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunschoten, De Ronde Venen, Eemnes, Oudewater, Renswoude, Rheden, Soest, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Veenendaal, Woerden en Woudenberg.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen