

Inspraak Statencommissie Milieu en Mobiliteit, 12 juni 2024 13.00 uur door Stop4deroute.

Geachte commissieleden, geachte gedeputeerde,

Ik ben Maria Witmer en spreek namens het burgerinitiatief Stop4deroute.

Wij zijn blij met de kritische houding en activiteiten van de provincie Utrecht tegen een 4^{de} aanvliegeroute. De opdracht aan bureau Casper om het vliegverkeer boven de provincie Utrecht in beeld te brengen, en de opdracht aan de GGD Utrecht tonen aan dat u sterk wilt staan in het komende proces en dat u besluiten wilt baseren op feiten.

1. Omdat ook wij groot belang hechten aan feiten, **hebben wij het rapport van Casper kritisch bekeken**. U wilt de resultaten van deze studie relateren aan geluidsoverlast en hinder op de grond. Ook wilt u, neem ik aan, dat inwoners de resultaten herkennen en er vertrouwen in hebben. Wij hebben daarom enkele kritische kanttekeningen bij de afbakening en selectie van de vluchten. Ook bespeuren wij formuleringen waarmee het probleem voor inwoners in de beeldvorming klein wordt gemaakt. Zie onze schriftelijke reactie.

(Opmerkingen alleen schriftelijk)

1. Het onderzoek beperkt zich tot vluchten tot 4500 meter hoogte. Wij constateren dat veel vluchten nu onze provincie boven die hoogte verlaten en verwachten ook veranderingen door een 4^{de} route op grotere hoogte. Ook boven 4500 meter ervaren mensen overlast en is er uitstoot. Zelfs op 10 km hoogte kunnen vliegtuigen nog herrie (50 – 60 dB) geven in een zeer brede strook op de grond, zoals de vliegtuigen uit Frankfurt naar de VS. Als u een absolute 0-situatie in beeld wilt brengen, zouden ook alle overvliegers in beeld moeten worden gebracht. Een 4^{de} route zal hier echter waarschijnlijk weinig aan veranderen.
2. Geluid komt niet alleen precies verticaal onder het vliegtuig op de grond terecht, maar in een brede strook daaronder. Dat vliegtuigen buiten een woonkern of stiltegebied omvliegen, wil niet zeggen dat je daar niets hoort of geen hinder ervaart. De studie houdt hier geen rekening mee. Je zou ook vliegtuigen in een strook rondom de provincie en stiltegebieden mee moeten nemen, om vluchten te koppelen aan geluidhinder. Dit, samen met het afkappen van de monitoring op 4500 meter, kan de verklaring zijn waarom het geringe aantal vluchten boven stiltegebieden zo slecht overeenkomt met wat er wordt ervaren.
3. Gemiddelden over tijd en plaats alleen geven geen goed beeld, het gaat ook om pieken, frequenties van pieken en tijdstip. Mensen worden bijvoorbeeld wakker van een of enkele luide vliegtuigen die om 5 uur 's morgens overkomen, zoals regelmatig gebeurt rondom de Heuvelrug. Neem pieken en frequenties hiervan mee in de analyse.

4. Als er vooral bij zuidwestelijke wind over onze provincie wordt gevlogen, waarom zit er in het rapport dan een plaatje van aankomend verkeer bij noordewind (Fig. 13), en dan ook nog in de zomer. Is dat wel representatief?
5. Eindhoven is booming, vooral nu ASML heeft besloten om daar te blijven en verder uit te breiden. Uit via de WOO vrijgegeven stukken blijkt dat ook vluchten naar Eindhoven zullen worden geleid via de 4^{de} fix. Betrek dus zeker in de toekomst ook Eindhoven in de studie.
6. Belangrijk is ook de beeldvorming in het rapport en bij het presenteren van het rapport. Maak de overlast die inwoners ervaren niet klein. Als er in de conclusies staat dat vertrekkend verkeer al snel grote hoogte bereikt, dan lijkt het alsof je niets meer hoort op de grond. Hoger dan 4500 meter kan het niet zijn, want die vluchten zitten niet in de analyse. Vliegtuiguitingen op die hoogte en nog veel hoger hoor je wel degelijk op de grond.

2. **De jaren 2019, 2022, 2023 zijn gemonitord als ‘huidige’ situatie.** Als je de motie letterlijk opvat dan willen we geen toename van vliegtuigen vanaf 2023. Maar daarmee ga je voorbij aan het feit dat er nu al in toenemende mate overlast en hinder worden ervaren en het aantal vliegtuigen is toegenomen. Het lijkt ons onjuist om zo’n situatie als referentie of 0-situatie te kiezen. De jaren 2017, 2018 en 2019 waren 3 piekjaren op Schiphol en in die jaren was er in onze provincie een toename van geluidhinder, horen wij overal van inwoners. Daarom stellen we voor om bureau Casper een **aanvullende opdracht te geven om ook de jaren 2014, 2015 en 2016 beperkt in beeld te brengen**, d.w.z. de totale aantallen vluchten en de verdeling van de preferente routes over onze provincie. Om te begrijpen welke veranderingen tot meer overlast en hinder hebben geleid, zodat we dit kunnen uitleggen aan de inwoners en aan het Rijk. Wat willen wij als provincie graag teruggedraaid zien? Noem dit de referentie of 0-situatie, voor een betere beeldvorming.

3. Het is ook van belang **om in de toekomst door te blijven monitoren, om als provincie sterk te staan.** Recent heeft het ministerie van IenW nog bevestigd dat de luchtvaart vanaf 2027 onbeperkt kan doorgroeien. Ons inziens is dit het belangrijkste doel van een 4^{de} route. De omvang van de luchtvaart zou volgens vigerend beleid moeten worden beperkt op milieu-effecten en niet meer op aantallen vluchten. Wij vinden dit een onzalig idee, omdat het moeilijk te controleren is en de regels ongetwijfeld ten nadele van mens, milieu en natuur zullen uitpakken. Kijk bijvoorbeeld hoe nu de lucht niet realistisch en willekeurig is losgekoppeld van de grond. Geluid van vliegtuigen boven 1800 meter en stikstofuitstoot boven 914 meter hoogte tellen niet mee.

4. Monitoren is mooi, voorkómen is beter. De provincies gaan samen met gemeenten en andere partijen zorgen **voor een gedragen uitwerking van de luchtruimherziening**. U kunt welzijn en gezondheid van de huidige en toekomstige inwoners van Utrecht, Noord-Holland en Gelderland beschermen, door aan te tonen dat een 4^{de} route geen onderdeel is van een gedragen uitwerking. Laten we de waanzinnige groei van de luchtvaart stoppen.

Samenvattend vragen wij aan het college van Gedeputeerde Staten:

1. Laat Casper hun studie van de huidige situatie aanpassen en aanvullen zoals wij voorstellen.
2. Laat Casper een vergelijkbare maar beperktere studie uitvoeren voor de jaren 2014, 2015, 2016 en neem deze situatie als referentie voor de toegenomen overlast en hinder vanaf 2017 tot nu, en voor de toekomst.
3. Blijf doormonitoren in de toekomst, omdat onbeperkte groei van de luchtvaart vanaf 2027 beleid is.
4. Toon aan dat een 4^{de} route geen onderdeel is van een gedragen uitwerking van de luchtruimherziening, omdat gezondheid en welzijn van burgers voorgaan.

Dank voor uw aandacht.

Slotwoord

Op 29 juni van 10.30 tot 12.00 uur organiseert Stop4deroute een manifestatie bij centraal station Utrecht onder het bollendak. U bent van harte uitgenodigd, en zegt het voort.