

M O T I E

Naderingsroute Schiphol over Overbetuwe

Deze motie gaat over een onderwerp dat niet op de agenda staat.

De volgende partijen dienen dit voorstel in:

CDA, Harm van der Weijden
GroenLinks Overbetuwe, Hanneke Bruinsma
GBO, Andries Schoneveld
BOB, Dia Vennis
D66, Janita Hanekamp-Janssen

We stellen de raad voor om het volgende besluit te nemen:

We stellen vast dat:

- De komende herziening van het luchtruim in 2025 het mogelijk maakt om een vierde zogenoemde 'initial approach fix' te introduceren. Deze is mogelijk gemaakt door verplaatsing van het militaire luchtruim.
- De definitieve voorkeursbeslissing stelt dat er een vierde naderingsroute (ZUDOS) over of nabij onze gemeente zal komen. Op basis van eigen aannames zal er op ongeveer 10-12.000 voet (3,05-3,66 kilometer) gevlogen worden, maar de minimumhoogte is momenteel met 7.000 voet (2,13 kilometer) veel lager.
- ZUDOS naar verwachting 19% van het arriverende vliegverkeer zal afhandelen (ongeveer 120 vluchten gemiddeld per dag), aldus de voorkeursbeslissing.
- Overbetuwe en omliggende gemeenten daarbij structureel en significant worden blootgesteld aan geluidsemissies. Dit terwijl kwetsbare natuur en stiltegebieden aanwezig zijn. Binnen onze gemeente kan dit voor geluidsoverlast zorgen.
- Er vanaf dit jaar belangrijke beslissingen worden gemaakt over het ontwerp, realisatie en de participatie. De naderingsroute en gevolgen voor onze gemeente worden hierbij concreet.
- Op de website <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/onderwerpen/nieuwe-indeling-luchtruim> veel informatie over dit onderwerp en bijbehorend proces te vinden is.

We vinden dat:

- Onze inwoners zo min mogelijk overlast moeten ervaren van deze nieuwe naderingsroute.
- Het college en de raad de verantwoordelijkheid hebben om mogelijke gevolgen van deze nieuwe naderingsroute te onderzoeken.

We vragen het college om:

- In Q2-2023 te komen met een informatiememo met daarin een plan van aanpak waar wordt ingegaan op de volgende punten:
 1. Hoe Overbetuwe de samenwerking kan zoeken met omliggende gemeenten en provincies om zo gezamenlijk meer inzicht te krijgen in de uitwerking van de nieuwe naderingsroute en daarbij navragen bij het Rijk of er daadwerkelijk een significante (geluids)overlast zal ontstaan (in DB). Indien dit zo is kijken of dit past binnen de geldende wet- regelgeving.
 2. Op welke wijze we aan tafel zitten tijdens het komende participatietraject dat dit jaar van start gaat en zich ervoor in te zetten om de mogelijke overlast voor onze inwoners tot het minimale te beperken.
 3. Hoe de raad hierin actief geïnformeerd wordt bij alle relevante ontwikkelingen, waaronder mogelijkheden voor inspraak en besluitvorming.

Dit hebben we besloten in de openbare vergadering van 14 maart 2023.

Dit was hoe de partijen stemden:

GBO: voor 8 tegen -

CDA:	voor	7	tegen -
D66:	voor	2	tegen -
BOB:	voor	3	tegen -
VVD:	voor	2	tegen -
GL:	voor	3	tegen -
PvdA:	voor	1	tegen -
CU:	voor	1	tegen -

Totaal: voor 27 tegen 0

Hiermee is deze motie *we/* aangenomen

drs. D.E. van der Kamp
griffier

R.P. Hoytink-Roubos
voorzitter

Toelichting:

Het gebruik van het luchtruim is in het verleden sterk gegroeid. Afgelopen decennia is het luchtruim en het luchtverkeersleidingsconcept stapsgewijs doorontwikkeld. Echter, door de groei, veranderende behoeften en noodzaak om vliegroutes duurzaam in te passen zijn de grenzen van de houdbaarheid van de huidige indeling en organisatie van het luchtruim in zicht. In 2017 heeft D66 een motie ingediend, mede namens de VVD, CDA, ChristenUnie en de PVV. Hierin is verzocht om zo snel mogelijk een herziening van het luchtruim te bewerkstelligen.

Inmiddels zijn we een aantal jaar verder, en ligt er een definitieve voorkeursbeslissing luchtruimherziening. Deze beslissing beschrijft de nieuwe indeling en organisatie op hoofdlijnen. Deze beslissing heeft naar alle waarschijnlijkheid gevolgen voor onze gemeente, in de vorm van een nieuwe naderingsroute boven of nabij Overbetuwe.

De luchtruimherziening is in de ontwerp- en realisatiefase beland; deze fase duurt meerdere jaren. Dit jaar wordt de Integrale Programmabeslissing (IPB) voorbereid. Een belangrijke fase waarin het participatietraject binnen de concrete uitwerking/deelprojecten wordt bepaald. Tijd om als gemeente de ontwikkelingen scherp te volgen!

De voorkeursbeslissing en reeds behandelde zienswijzen bieden relevante informatie. Echter blijft er veel onduidelijkheid over de precieze consequenties van de nieuwe luchtruimindeling voor onze gemeente. We moeten ervoor zorgen om zo snel mogelijk concrete informatie te krijgen en waar mogelijk invloed uit te oefenen op het ontwerp om de geluidsoverlast tot het minimum te beperken voor onze inwoners.

Wat houdt de verandering voor ons in?

De luchtruimherziening sorteert voor op de komst van een vierde Initial Approach Fix: ZUDOS. Dit wordt mogelijk gemaakt door het verplaatsen van militair luchtruim. Het idee achter de vierde naderingsroute is het aanbieden van directere routes, wat resulteert in een vermindering in brandstofgebruik en emissies. Daarnaast past de herziening in de toekomstige plannen voor een Single European Sky (één groot Europees luchtruim), wat naar verwachting voor significante emissieverlaging zal zorgen. ZUDOS wordt in ieder geval relevant voor vluchten vanuit centraal Europa, het Midden-Oosten en verder. Naar verwachting gaat het om 19% van de arriverende vluchten, dit zijn ongeveer 120 vluchten per dag.

Kijkend naar de huidige naderingsroutes is de verwachting dat Overbetuwe ongeveer op de grens van het aanliggend en tussenliggend luchtruim komt. In de huidige situatie zou dat betekenen dat vliegtuigen op ongeveer 10-12.000 voet (3,05-3,66 kilometer) hoogte over de gemeente vliegen, tenzij anders geïnstrueerd. De minimum is echter 7.000 voet (2,13 kilometer). Met het idee om zo veel mogelijk een voortdurende daling/continuous descent te realiseren zou dit in ieder geval niet lager moeten worden. Daarnaast zorgt een continuous descent voor het gebruik van een laag motorvermogen. Het is onduidelijk of de voortdurende daling resulteert in het schrappen of bijstellen van de 7.000 voet minimumhoogte.

De Britse luchtverkeersleiding heeft in verschillende scenario's geluidsmetingen gedaan¹. Op basis van een hoogte van 10.000 voet zou dat een geluidsniveau rond de 40-60dBA opleveren. Deze benadering is gebaseerd op eigen aannames, zoals de aanname dat het gros van de vluchten op of boven de 10.000 voet vliegt. Daarom is het zaak om zo snel mogelijk concrete informatie te krijgen. De voorkeursbeslissing is hier niet duidelijk genoeg in.

Om deze reden willen we het college oproepen om de samenwerking te zoeken met omliggende gemeenten en provincies, scherp te zijn op het participatietraject en de raad bij relevante ontwikkelingen waaronder mogelijkheden voor inspraak en besluitvorming actief te informeren.