

Gemeenteraad Nieuwkoop
Postbus 1
2460 AA Ter Aar

datum 15 november 2022
uw brief/kenmerk
zaaknummer 198835
behandeld door Marly Beckfeld
betreft Reactie op zienswijze m.b.t. ontwerp Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening
bijlage(n) 3

Beste raadsleden,

Door het kabinet is 14 oktober jl. de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening vastgesteld en aangeboden aan de Tweede Kamer. Hierbij willen wij u informeren over de kabinetsreactie op de zienswijzen die onze gemeente destijds tegen de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening heeft ingediend. In de meningsvormende raad van 20 oktober is gesproken over de hinderbeleving van de huidige vliegroutes over de gemeente Nieuwkoop en de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening. Daarbij is de terugkoppeling over het kabinetsbesluit vaststelling Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening aangekondigd.

Algemeen

In de eerste helft van 2021 hebben drie ontwerpbesluiten ter inzage gelegen waarop wij zienswijzen hebben ingediend, te weten het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), het ontwerpbesluit tot verlening van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming voor de Schipholoperatie en de ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening. Eerder, in 2019, ondersteunden wij al het verzoek van Mobilisation for the environment (MOB) met betrekking tot handhaving van de Wet natuurbescherming ten aanzien van de Schipholoperatie vanwege het ontbreken van een natuurvergunning.

Het LVB en de natuurvergunning zijn nog steeds in procedure. Wat betreft de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening is recentelijk een besluit genomen en daarmee zijn de ontwikkelingen rond Schiphol weer een stap verder gebracht. In deze brief gaan wij in op de genomen beslissing en hoe de zienswijze van onze gemeente is beoordeeld.

Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening

In het vierde kwartaal van 2020 is de Luchtvaartnota 2020-2050 vastgesteld. In de Luchtvaartnota staat 'wat' de kenmerken van de luchtvaart zijn, de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening is bedoeld om te bepalen 'hoe' het luchtruim binnen die kaders het beste kan worden ingedeeld, beheerd en gebruikt.

Het kabinet wil binnen een tijdsbestek van 4 jaar (2024-2027) een nieuwe hoofdstructuur voor het Nederlandse luchtruim realiseren. Beoogd wordt de luchthavens Schiphol, Rotterdam Airport, Lelystad Airport en Eindhoven Airport duurzamer te ontsluiten. Het oostelijk en het zuidoostelijk deel van het Nederlandse luchtruim worden daartoe opnieuw ingericht. Dit werkt

De wettelijke publicaties vindt u op overheid.nl. Abonneer u via www.overheid.nl/berichten-over-uw-buurt.

Gemeente Nieuwkoop	Telefoon:	14 0172 (geen netnummer nodig)
Bezoekadres:	Postadres:	
Klant Contact Centrum, Teylersplein 1	Postbus 1	info@nieuwkoop.nl
2441 LE Nieuwveen	2460 AA Ter Aar	www.nieuwkoop.nl

Volg de gemeente op Facebook: <https://facebook.com/GemeenteNieuwkoop> of twitter: <https://twitter.com/gemnieuwkoop>

door naar de routestructuur rond en naderpunten voor deze luchthavens.

Tegen het vaststellingsbesluit Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening is geen bezwaar en/of beroepsprocedure mogelijk.

Zienswijze Nieuwkoop

De ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening heeft in het eerste kwartaal van 2021 ter inzage gelegen. Naast het aanhaken bij zienswijzen die hierop vanuit de samenwerkingsverbanden Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en Cluster Groene Hart zijn ingediend, hebben wij gemeend nog een eigen zienswijze te moeten indienen. In totaal blijken 2.168 zienswijzen te zijn ingediend, waarvan 1.954 afkomstig zijn van particulieren en 214 van organisaties. In de bijlage 'Reactienota voorkeursbeslissing Luchtruimherziening' zijn al deze zienswijzen naar onderwerp gerangschikt en van een reactie voorzien. Onze zienswijze en de reactie daarop zijn verwerkt in paragrafen 1.1; 1.2; 2.6; 3.6; 4.2; 5.7; 6.2; 8.2 van deze reactienota.

Onze zienswijze betrof de volgende onderwerpen:

- a. Bedenkingen tegen verdere groei
- b. Bedenkingen aangaande de 4^e fix
- c. Zorgen om gezondheidseffecten
- d. Vermijding van geluidhinder in kleinere woonkernen en lintbebouwing.
- e. Zorgen om natuurgebieden

Ad a: Wij plaatsten kritische kanttekeningen bij het creëren van de mogelijkheid om het vliegverkeer verder te laten toenemen. Dit terwijl bekend is dat het steeds moeilijker wordt hinderbeperking te voorkomen naarmate het vliegverkeer intensiever wordt. Daarbij gaven wij aan dat wij de aannames waar in de beslissing van werd uitgegaan, weinig geloofwaardig vonden.

Tussentijds heeft het kabinet in de hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 aangegeven de komende vijf jaar een plafond van 440.000 vliegtuigbewegingen te willen gaan hanteren. Daarmee wordt teruggekomen op het eerdere voorstel om dat plafond op 500.000 vliegtuigbewegingen in te stellen.

In de voorliggende kabinetsreactie wordt onder meer gewezen op het effect dat de herziening bijdraagt aan het efficiënter en voorspelbaarder afhandelen van het luchtverkeer. Per saldo zal dat minder geluidsoverlast van vliegtuigen en minder uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengen. Wel kan op bepaalde plaatsen de geluidsoverlast toenemen. Zie vanaf pagina 20, paragrafen 1.1; 1.2 en 2, de volledige tekst van de kabinetsreactie.

Wat betreft de geloofwaardigheid van de aannames: op pagina 108 wordt hierop ingegaan. Het plan-MER is naar aanleiding van de grote hoeveelheid zienswijzen over geluid aangevuld met een factsheet over geluid. Dit onderdeel van de aanvulling op het plan-MER legt in samenhang uit wat geluid en luchtvaart met elkaar te maken hebben, welke rol geluid speelt bij de luchtruimherziening en hoe de effectbepaling in het plan-MER en de Passende Beoordeling heeft plaatsgevonden. In de factsheet is ook informatie gegeven over de geluidssituatie (peildatum 2019) als gevolg van vliegverkeer. In het laatste hoofdstuk van de factsheet is een tabel opgenomen waarin is aangegeven waar in de factsheet wordt gereageerd op specifieke onderwerpen uit de zienswijzen.

Ad b: Wij plaatsten kritische kanttekeningen bij het voornemen om een vierde naderingspunt voor Schiphol in te richten. In essentie liggen deze kanttekeningen in het verlengde van die welke zijn gemaakt over verdere groei van de Schipholoperatie. Dit nieuwe naderingspunt zal meer vliegbewegingen over het gebied met zich zal meebrengen met allerlei daaraan gerelateerde gevolgen. Naar onze mening waren vele van die gevolgen niet goed in kaart gebracht.

Er zijn nu drie naderingspunten voor vliegtuigen voor opstijgen en landen op Schiphol. De nieuwe hoofdstructuur brengt met zich mee dat er een vierde naderingspunt (4^e fix) moet komen. Het moet de naderingsroutes vanuit het zuidoosten op deze luchthaven verkorten en continu dalen mogelijk maken.

huidige situatie



nieuwe situatie



Tekeningen met naderingspunten van de huidige situatie en de beoogde nieuwe situatie.

De volledige kabinetsreactie op de verschillende zienswijzen die voor dit onderwerp zijn ingediend, is in de Reactienota te vinden in paragraaf 3.6 (pagina 60-61). Samengevat komt het erop neer dat het vierde naderingspunt geen doel op zich is, maar een voorwaarde om met minder geluidsimpact en CO₂-uitstoot te vliegen op vaste naderingspunten richting Schiphol. Van drie naar vier naderingspunten betekent volgens het kabinet alleen dat het verkeer anders wordt verdeeld. Een vierde naderingspunt leidt dus niet tot een toename van het totale verkeer volgens het kabinet. De exacte locatie van dat vierde naderingspunt wordt in latere fases bepaald. Het vereist daarnaast nog inpassing in internationale verkeersstromen en aansluiting op operationele mogelijkheden om het verkeer efficiënt af te handelen en een meer precieze bepaling van de effecten op de omgeving en luchtruimgebruikers. In die latere fase wordt daarvoor een participatieproces ingericht waarbij de drie in het VKB benoemde stakeholdergroepen, namelijk bestuurders, luchtruimgebruikers en maatschappelijke organisaties worden betrokken. Het participatieplan zal met deze stakeholders worden gedeeld. In weerwil van deze reactie van het kabinet staan wij vanuit Nieuwkoop nog steeds kritisch tegenover een vierde naderingspunt.

Ad c: Wij plaatsten kritische kanttekeningen bij de luchtzijdige normstelling die sterk afwijkt van de normstelling die landzijdig voor bedrijvigheid wordt gehanteerd. Verzocht werd Schiphol als normaal bedrijf te behandelen met daarbij horende aangescherpte revisievergunningen, op basis van 'stand der techniek'. Wat betreft de Schipholoperatie zou dit moeten leiden tot stillere en schonere vliegtuigmotoren.

In de Reactienota wordt op pagina 145 aangegeven dat deze zienswijze in een andere procedure thuishoort. Al eerder, op pagina 31, wordt in een andere context aangegeven dat het wijzigen van normeringen of een verhoging van omgevingswaarden buiten de scope van het voorliggende besluit valt. Niettemin wordt aangegeven dat bij de uitvoering van de Luchtvaartnota 2020-2050 het doel onder meer is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rond luchthavens en dat dit kan leiden tot een eventuele aanpassing van normen of aanvullende omgevingswaarden. Verder wordt gewezen op de Hoofdlijnenbrief Schiphol waarin is aangegeven dat het kabinet in lijn met de Luchtvaartnota 2020-2050 op termijn wil overstappen op normen. Hiervoor moet normstelling worden ontwikkeld die steeds verder zal worden aangescherpt. Het kabinet zal voor de normstelling de milieueffecten van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens hanteren.

Ad d: Wij merkten over de Ontwerp-Voorkeursbeschikking op dat de Luchtruimherziening vrijwel uitsluitend technisch en economisch gericht lijkt te zijn en voorbijgaat aan wat er op de grond leeft. Dat ons het gevoel becroop dat de luchtvaartsector en het ministerie geen zicht hebben op de dagelijkse werkelijkheid van een grote groep inwoners die al vele jaren langdurig zijn blootgesteld aan vliegtuiglawaai. Wij gaven aan dat geluidhinder niet alleen moet worden vermeden in grote steden, maar ook in de kleinere woonkernen en lintbebouwing in het landelijk gebied.

In paragraaf 1.1 van de Reactienota wordt over de borging van landzijdige belangen gemeld dat bij de uitwerking van de deelprojecten de regionale geografische effecten in kaart zullen worden gebracht. Daarbij is een uitgebreid participatieproces voorzien, waarbij stakeholders in staat worden gesteld om hun belangen naar voren te brengen. Het plan-MER toont aan dat de integrale herziening van het luchtruim leidt tot een verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Wel kan het zo zijn dat op bepaalde plaatsen meer hinder ontstaat. Als dat aan de orde is, moeten passende maatregelen worden genomen om de hinder te beperken.

Elders geeft het kabinet in haar beantwoording aan dat het inderdaad klopt dat het mijden van geluidkwetsbare gebieden niet in alle gevallen zal lukken (paragraaf 2.6). Om kwetsbare gebieden zoveel mogelijk te ontzien, wordt in dit verband gewezen op de prioriteitsvolgorde die in de Luchtvaartnota 2020-2050 is geformuleerd (van weinig tot maximaal ontzien):

1. Grote wateroppervlakten (Noordzee, IJsselmeergebied);
2. Industriële gebieden met weinig bewoning (en geen gevaarlijke complexen);
3. Relatief dunbevolkte, rurale gebieden (agrarisch);
4. Natuurgebieden zonder bijzondere status (geen Natura 2000-gebied);
5. Natura 2000-gebieden;
6. Aangewezen stiltegebieden (NOVI, provinciale structuurvisies);
7. Stedelijke gebieden (woonkernen).

In de meeste gevallen is lintbebouwing geen onderdeel van een woonkern en zal bijgevolg volgens prioriteitsklasse 3 worden gewogen.

Ad e: In paragraaf 6 (vanaf pagina 123) gaat het Kabinet in op de invloed van de Luchtruimherziening op Natura 2000-gebieden. Het Kabinet geeft onder andere aan dat de inpasbaarheid van de luchtruimherziening in relatie tot Natura 2000-gebieden op het detailniveau van de voorkeursbeslissing is beantwoord in de Passende Beoordeling, die de toevoeging heeft gekregen 'op hoofdlijnen'. De uitwerking van plannen volgt in de ontwerp- en realisatiefase van het programma. Deze gefaseerde aanpak van de luchtruimherziening past binnen de regels van de Wet natuurbescherming. Vliegroutes boven Natura 2000-gebieden mogen geen significant negatieve effecten veroorzaken op deze gebieden. Het antwoord van het Kabinet wordt afgesloten met de slotzinnen dat deze significant negatieve effecten worden beoordeeld in de Passende Beoordeling. Let wel: dit betekent niet dat er geen vliegverkeer boven Natura 2000-gebieden mag plaatsvinden.

Tot slot

Op 10 oktober 2022 is, zoals u weet, de Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio getekend door de gedeputeerde van Noord-Holland (namens Bestuurlijke Regie Schiphol) en meerdere ministers. Het doel van deze bestuursovereenkomst is om afspraken te maken over de bestuurlijke samenwerking, om de leefomgevingskwaliteit van de Schipholregio te verbeteren, waaronder de geografische reikwijdte, opgaven, governance en andere trajecten waarmee verbinding moet worden gelegd. De bestuursovereenkomst vormt hiermee het startpunt van de gebiedsagenda die het gehele traject omvat van de genoemde hoofdopgaven die raken aan de Schipholregio en de leefomgeving door deze in samenhang te bezien, te concretiseren, te operationaliseren tot mogelijke keuzes en door middel van gedragen besluitvorming van alle partijen uit te voeren.

Veel aspecten van de problematiek waarvoor wij in onze zienswijze op de voorkeursbeslissing aandacht hebben gevraagd, zullen bij de uitwerking van dit NOVEX-programma aan de orde komen. Samen met de regio streven wij een actieve betrokkenheid bij de uitwerking na om zo onze belangen optimaal te kunnen inbrengen. Wij richten ons daarbij op constructieve kritische feedback en wij zien voldoende aanknopingspunten om onze belangen goed naar voren te brengen.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders van Nieuwkoop

Nicolette Caspers
Gemeentesecretaris

Robbert-Jan van Duijn
Burgemeester

Bijlagen:
Brief ministerie
Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening
Reactienota voorkeursbeslissing Luchtruimherziening