

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG



datum 2 juli 2020  
uw brief/kenmerk  
registratienummer CONCEPT  
behandeld door Marly Beckfeld en Louise van der Veer  
betreft Zienswijze gemeente Nieuwkoop op Luchtvaartnota.  
bijlage(n) geen

Excellentie,

Met veel belangstelling hebben wij kennis genomen van de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Hierbij brengt de gemeente Nieuwkoop haar zienswijzen onder uw aandacht inzake de Ontwerp-Luchtvaartnota.

#### *Toelichting*

Nieuwkoop maakt deel uit van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en tevens van het Cluster Groene Hart. Wij onderschrijven de zienswijzen zoals die worden ingediend door de BRS en Cluster Groene Hart, maar willen ook een aantal punten zelf nader specificeren. De leefbaarheid van Nieuwkoop is de laatste jaren steeds meer onder druk komen te staan door een forse toename van het gebruik van de secundaire banen. Doordat Nieuwkoop op een kruispunt van aan- en uitvliegroutes ligt is de groei van Schiphol vooral boven ons gebied gerealiseerd.

Nieuwkoop vindt dat de Luchtvaartnota veel te abstract is en geen richting geeft aan het oplossen van het belangrijkste probleem: de beloofde balans tussen hinderbeperking en economische belangen. Er wordt in de voorliggende nota niet concreet gemaakt hoe u de hinder wil gaan beperken en hoe u dat berekent. De balans lijkt nu al sterk door te slaan naar groei en economie, zonder dat de leefbaarheidsvoorwaarden zijn vastgelegd. Dat is de omgekeerde volgorde!

#### *Groei versus leefbaarheid*

In de Luchtvaartnota staat dat er tot 1,5% groei van de luchtvaart per jaar haalbaar wordt geacht. Daardoor zou Schiphol tot 2050 nog met een paar honderdduizend vluchten kunnen groeien! U heeft in uw brief aan de Tweede Kamer van 5 juli 2019 duidelijk gesteld dat er eerst hinderbeperking moet komen, en pas daarna groei. Wij zijn onthutst dat u nu wel al het groeipercentage noemt, maar nog geen enkele indicatie geeft hoe u de hinderbeperking gaat realiseren en ook niet hoe u dit dan gaat meten.

Nieuwkoop vindt ten stelligste dat eerst de overlast minder moet worden voordat er over aantallen vliegtuigbewegingen kan worden gesproken. U heeft dit ook keer op keer toegezegd, maar komt die afspraak niet na.

#### *Overlast en rustmomenten*

De wettelijke publicaties vindt u op [overheid.nl](http://overheid.nl). Abonneer u via [www.overwbuurt.overheid.nl](http://www.overwbuurt.overheid.nl).

Gemeente Nieuwkoop

Telefoon: 14 0172 (geen netnummer nodig)

Bezoekadres:

Postadres:

Fax: 0172 574 802

Klant Contact Centrum, Teylersplein 1

Postbus 1

[info@nieuwkoop.nl](mailto:info@nieuwkoop.nl)

2441 LE Nieuwveen

2460 AA Ter Aar

[www.nieuwkoop.nl](http://www.nieuwkoop.nl)

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

Bij overlast gaat het niet alleen om getallen zoals het 'aantal Ernstig Gehinderden', maar ook over tijdsduur van de rust. Er is nu vrijwel geen rust in onze gemeente: wij doen al jaren continue geluidmetingen en tellen *jaargemiddeld* maar liefst 225 vliegtuigen per dag. Dat zijn er dus 10 per uur! In de zomermaanden en/of bij baanonderhoud zijn er dagen met meer dan 300 tot 400 vliegtuigbewegingen, hetgeen een vrijwel continue hinder van vliegtuiggeluid betekent voor onze inwoners. De groei die de concept Luchtvaartnota presenteert betekent dat dit soort dagen fors in frequentie zou toenemen. Dat achten wij vanuit oogpunt van welzijn en gezondheidsbescherming buitengewoon onwenselijk. In de rekensystematiek moeten in onze ogen aanspraken op dagelijkse rust verdisconteerd worden, omdat is aangetoond dat dit uit gezondheidsoogpunt essentieel is. Daarnaast moeten er harde normen komen voor de maximale geluidbelasting op een locatie/persoon (zowel piekgeluid als Lden en Lnight).

De nu toegepaste methodiek voor hinderbepaling is moeilijk toegankelijk. Zo wordt het geluidplafond voor de hele omgeving van Schiphol berekend met de zogenaamde MHG (Maximale Hoeveelheid Geluid). De berekening hiervan en dus ook de verificatie is uiterst complex. Dit is voor omwonenden van Schiphol onbegrijpelijke materie en dus is het niet transparant. Dat moet anders en begrijpelijker, ook vanuit het oogpunt van rechtsbescherming met de mogelijkheid voor het indienen van bezwaar en beroep door omwonenden. Wij roepen het kabinet op om dit ook transparant op te schrijven in het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit. Het is van cruciaal belang dat ook onder het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel de normen helder zijn en de rechtszekerheid goed is geborgd.

#### *Uitbreiding banenstelsel*

Vanuit de gemeente Nieuwkoop en het Cluster Groene Hart pleiten wij al jaren voor de aanleg van start- en landingsbanen in zee. Door de terminals en infrastructuur op Schiphol te behouden worden kosten gespaard, maar verhuist wel al het vliegtuiglawaai naar een plek waar niemand er last van heeft.

U gooit echter het idee van een luchthaven in zee in de prullenbak, en komt vervolgens met de optie van een Tweede Kaagbaan. Daarmee wordt opnieuw weer meer geïnvesteerd op de verkeerde locatie en zal Schiphol nog verder moeten groeien om deze investering terug te verdienen. Wij roepen het kabinet op om te investeren in een duurzame toekomst en de Tweede Kaagbaan niet toe te staan. In plaats daarvan moet geïnvesteerd worden in nader onderzoek naar een luchthaven in zee. Opvallend is overigens dat u wel de Hyperloop omarmt, de beoogde supersnelle verbinding tussen terminals en de startbanen in zee.

#### *Stikstof*

In de Luchtvaartnota wordt te weinig aandacht besteed aan het stikstofprobleem. Dat is onterecht omdat dit één van de meest beperkende factoren is voor de luchtvaart. De emissie door de luchtvaart is recht evenredig met het aantal vliegtuigbewegingen, omdat er geen technologische oplossingen zijn om de uitstoot te verminderen. De stikstofdepositie is in het Natura-2000 gebied de Nieuwkoopse Plassen al jaren lang te hoog. Schiphol draagt bij aan een te hoge stikstofdepositie. Schiphol heeft een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Europese HR art. 6, lid 1, 2 en 3) voor 400.000 vluchten. Alle vluchten die daarboven uitkomen, zijn dus feitelijk in strijd met de Wet natuurbescherming. Deze worden echter gedoogd. Het aantal vliegtuigbewegingen zal alleen al om die reden moeten verminderen, ook overeenkomstig het advies van de commissie Remkes en de rechterlijke uitspraak over het verzoek tot handhaving.

Het baart ons zorgen dat u ook na de concrete aanwijzing van de commissie MER, bij de beantwoording van de kamervragen, de Nieuwkoopse Plassen nog niet als relevant Natura 2000-gebied in beeld heeft. Het landend verkeer over dit gebied is intensief en de vlieghoogte ligt hierbij veelal onder de 3000 voet.

#### *Metten en rekenen*

De gemeente Nieuwkoop vindt het belangrijk dat er meer onderzoek komt naar de verschillen tussen meten en rekenen. Uit onze meetgegevens blijkt dat de geluidbelasting bijna overal hoger is dan in de rekenmodellen die Schiphol gebruikt. Dit vergt nu snel nader onderzoek. Het kabinet laat de plannen voor een meetnet veel te lang op de plank liggen. De

hinderbeleving moet vastgesteld worden op een mix van meetgegevens en berekende waarden.

*Relatie met woningbouwopgave en de nieuwe Aanvullingsregeling Geluid*

In deze zienswijze vragen wij ook nadrukkelijk aandacht voor de relatie met de Aanvullingsregeling Geluid bij de Omgevingswet die recent ook door het Rijk ter inzage is gelegd. Daarin worden nieuwe rekenregels voorgesteld voor de cumulatie van vliegtuiglawaai met andere geluidbronnen.

Wij constateren dat dit al bij de huidige toegestane 500.000 vliegtuigbewegingen leidt tot een enorme uitbreiding van de geluidcontouren, waarbinnen woningbouw niet meer mogelijk is. Het lijkt er sterk op dat de Ministeries van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) dit onderwerp totaal niet met elkaar afstemmen. Doorzetten van deze cumulatierегeling zal er toe leiden dat de afgesproken woningbouwopgave voor een groot gebied rond Schiphol onuitvoerbaar wordt. Mocht deze regeling doorgezet worden, dan is dat een reden te meer om geen groei meer toe te staan voor Schiphol.

Tot slot,

De 'eerst zien, dan geloven' belofte die u eerder heeft uitgesproken houden wij graag vast. Dat betekent wat ons betreft dat er een duidelijke volgordelijkheid nodig is in de stappen die komende jaren nog genomen moeten worden. Eerst vastleggen en naleven van het NNHS via LVB-1, dan uitvoering van de programmatische aanpak voor meten en berekenen. Daarna ontwikkeling, vastlegging en naleving van nieuwe afspraken over hinderbeperking, parallel aan verduurzaming op andere vlakken. Dan beoordeling van opbrengsten en definitieve conclusies over haalbaarheid van groei, of noodzaak van krimp van het aantal vluchten op Schiphol.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Nieuwkoop

Robbert-Jan van Duijn  
burgemeester

Edzard van Holthe  
griffier