

nieuwkoop



VERZONDEN 16 OKT. 2007

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
MER "verder werken aan de toekomst van
Schiphol en de regio" en ontwerpwijziging LVB
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

datum 16 oktober 2007
uw brief/kenmerk 5 september 2007 / Inspraak 371
ons kenmerk 07.0012862
behandeld door Gert-Jan Pieterse
betreft inspraakreactie MER Schiphol

Geachte heer Eurlings en mevrouw Cramer,

U heeft als bevoegd gezag op 10 september jongstleden het MER 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' en de ontwerpwijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol vrijgegeven voor de inspraak. Ons college heeft kennisgenomen van dit rapport. Wij willen u via deze brief graag onze reactie geven op het door u gepresenteerde Milieu Effect Rapport, hierna te noemen MER.

Net als met onze zienswijze op de Startnotitie, hebben wij gemeend als regio te moeten reageren omdat wij een toename van de hinder in onze regio voorzien als gevolg van de voorgenomen groei en de daarmee samenhangende wijziging van de regelgeving.

Een nagenoeg gelijklopende reactie is gezonden door de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn.

In onze reactie geven wij eerst enkele algemene en inhoudelijke opmerkingen over het MER. Daarna gaan wij in op een aantal specifieke punten voor onze gemeente. In onze reactie sluiten wij waar nodig aan op onze zienswijze op de Startnotitie.

1. Uitgangspunten hinderbeperking en verbeteren leefomgeving

Wij hechten er veel belang aan dat de mainportontwikkeling samengaat met het beperken van de hinder en het investeren in de leefbaarheid van de regio. De balans tussen groei en hinderbeperkende maatregelen voor de middellange termijn staat voor ons centraal.

Elke verbetering in of aanpassing van het huidige stelsel moet naar onze mening dan ook beoordeeld worden op de effecten voor de omgeving. Uitgangspunt daarbij is dat de bescherming van onze inwoners niet minder mag worden dan nu het geval is. Daar waar gebieden belast zijn of extra belast worden moeten hinderbeperkende maatregelen worden genomen. Waar de hinderbeperkende maatregelen uiteindelijk niet afdoende zijn, zal geïnvesteerd en gecompenseerd moeten worden in de kwaliteit van de directe leefomgeving of in andere vormen zoals isolatie van woningen en verhuisvergoedingen.

2. Beoordeling MER

2.1 Gelijkwaardigheid

De aanpassingen van de grenswaarden moeten binnen de criteria van gelijkwaardigheid worden uitgevoerd. In onze reactie op de startnotitie hebben wij verzocht om dit niet alleen op basis van de geactualiseerde criteria te berekenen, maar ook op basis van de oude. In het Algemeen Overleg op 26 juni jl. met de vaste commissie Verkeer en Waterstaat heeft u dit ook toegezegd. Wij zien nu dat de berekening inderdaad met beide methodes is uitgevoerd en dat u constateert dat de aanpassingen aan de oude en aan de nieuwe criteria voldoen. Dat doet ons deugd, maar wij willen hierbij wel een kanttekening maken.

Om rekening te houden met een grotere groep gehinderden ook verder van Schiphol zijn de criteria voor het aantal omwonenden dat ernstig wordt gehinderd door vliegtuiggeluid en het aantal dat ernstig in de slaap wordt gestoord van toepassing verklaard op een groter gebied. Hiervoor is ook de hoogte van de contour aangepast (respectievelijk van 52 naar 48 L_{den} en van 43 naar 40 L_{night}). De doorgevoerde wijzigingen zorgen er voor dat de aantallen niet meer met elkaar te vergelijken zijn. Het aantal ernstig gehinderden is toegenomen van 33.500 tot 239.500. De mogelijkheid om deze getallen met elkaar te vergelijken ontbreekt. Het is moeilijk om daarmee nog van 'gelijkwaardigheid' te spreken. Het toevoegen van een extra criterium in 'schillen', naast de reeds bestaande criteria, had ervoor kunnen zorgen dat voor betrokkenen nog inzichtelijk was geweest op welke wijze zij worden beschermd tegen hinder van Schiphol.

2.2 Verdeling groei

In onze zienswijze op de startnotitie verzochten wij u om helder inzicht te geven in de verdeling van (de toename van) het geluid over de omgeving. Daarbij verzochten wij om informatie die voor omwonenden en bestuurders goed te begrijpen is. Naast de verdeling over de handhavingspunten, gemeten in L_{den} , zouden wij ook graag een vertaalslag zien naar hoeveelheden (extra) vliegtuigbewegingen die dat betekent. Kaart 32 poogt hierin inzicht te geven. Het is echter voor ons niet duidelijk wat de betekenis is van de verschillende categorieën en hoe deze zich ten opzichte van elkaar verhouden. Is bij MER 2004 de minimumvariant, de maximumvariant of de grenswaardevariant toegepast? En wat houden die termen in? Wanneer is te verwachten dat de maxima optreden en waarom zijn deze genoemd als de maxima boven de grenswaarde liggen? Een toelichting op de gehanteerde begrippen had een bijdrage aan het begrip kunnen leveren en wij denken dat dit in een later stadium voor de MER middellange termijn onmisbaar is.

2.3 Onderzochte alternatieven

Wij hebben in de reactie op de startnotitie verzocht om aan te geven welk deel van de vluchten mainportgebonden is, en welk deel kan worden uitgeplaatst. Wij verwachten dat de netwerkvisie en het onderzoek naar de effecten van de 6 alternatieven op het netwerk als onderdelen van de middellange termijnonderzoeken dit wel duidelijk maken. Wij zullen dit dan laten meewegen in onze advisering.

Daarnaast zijn de onderzochte alternatieven voor ons moeilijk te vergelijken. Het nulalternatief is gebaseerd op de huidige situatie, het planalternatief op de situatie over twee jaar (eind 2009) met daarin de groei van het aantal vliegtuigbewegingen meegenomen. Om de effecten van de wijziging van de grenswaarden inzichtelijk te maken in relatie tot het huidige gebruik van de milieuruimte zou het beter zijn geweest in eerste instantie de huidige situatie zónder wijzigingen te zetten tegenover de huidige situatie mét wijzigingen. De bewering dat de wijzigingen mogelijk zijn binnen de huidige milieuruimte was dan veel beter te staven geweest. Het resultaat van de gewijzigde grenswaarden zou dan 'per saldo' een gelijk aantal of minder gehinderden en slaaggestoorden hebben moeten opleveren. De vergelijking tussen het huidige planalternatief en het nulalternatief, is 'appels' met 'peren' vergelijken. Ook een vergelijking van het MER 2004 en het planalternatief gaat niet op. Voor het MER 2004 is immers met andere aannamen ten aanzien van baan- en routegebruik gerekend.

3. Gevolgen voor de regio

3.1 Balans groei Schiphol en hinderbeperkende maatregelen

Wij gaven al aan dat de balans tussen groei en hinderbeperkende maatregelen voor ons onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

Voor de korte termijn hebben wij geconstateerd dat deze balans doorgeslagen is naar de groei van Schiphol en niet naar hinderbeperkende maatregelen voor onze regio, in de uitdrukkelijke verwachting dat voor de middellange termijn er fundamentele hinderbeperkende maatregelen mogelijk zijn. Aan deze fundamentele hinderbeperkende maatregelen zal de komende maanden aan de Alderstafel verder worden gewerkt, waarbij uiterlijk 31 maart 2008 duidelijkheid over deze maatregelen zal komen.

3.2 Toename vluchten

De consequentie van de afspraken aan de Alderstafel, op basis van de tussenresultaten van de MER korte termijn, is onder andere dat de grenswaarden in drie handhavingspunten bij de Buitenveldertbaan opgehoogd moeten worden. Dit om te voorkomen dat de luchthaven deze zomer zou moeten sluiten door het 'volvliegen' van de handhavingspunten bij de Buitenveldertbaan en om de milieuruimte van de luchthaven beter te kunnen benutten.

In de punten bij de Buitenveldertbaan is bij de ophoging meer ruimte gecreëerd dan in principe noodzakelijk is voor groei onder normale omstandigheden om ook bij onvoorziene omstandigheden te voorkomen dat de luchthaven dicht moet. De balans slaat daarmee vooral door naar de groei.

3.3 Convenanten hinderbeperkende maatregelen en investeringen leefomgeving korte termijn

In onze reactie op de startnotitie hebben wij aantal specifieke wensen kenbaar gemaakt omdat wij voorzagen dat de groei van het aantal vluchten op de korte én middellange termijn onze regio extra gaat belasten. Dit waren:

- verbetering van de uitvliegroutes van de Aalsmeerbaan, lángs in plaats van over bebouwing, mede ten behoeve van oplossen van het "knelpunt Uithoorn";

- hiervoor zien wij graag meerdere varianten onderzocht, waaronder het verleggen van de uitvliegroute Arnhem-Andik;
- in westelijke richting verleggen van uitvliegroute Polderbaan en Zwanenburgbaan, die nu over Amstelveen loopt;
 - verlenging van de nachtperiode van 6.00 uur naar 7.00 uur.

Zoals velen hebben wij aangegeven dat wij vinden dat het nachtregime verlengd zou moeten worden van 6.00 uur tot 7.00 uur. Rond 6.00 uur is voor omwonenden een gevoelig tijdstip.

Uit het MER blijkt (tabel 5.5) dat ten opzichte van het nulalternatief het aantal vluchten tussen 6.00 en 7.00 uur juist toeneemt van 7.300 tot 11.400. Dat is een toename van 56%, juist op een moment dat door omwonenden als meest hinderlijk wordt ervaren. In de Richtlijnen voor de MER staat aangegeven dat aanvullend op de maatregelen zoals opgenomen in de Startnotitie voor de MER onderzocht dient te worden in welke mate de regels voor afhandeling van het nachtverkeer toegepast kunnen worden in de vroege ochtend van 6.00 tot 7.00 uur en wat het effect van deze maatregel is.

In het MER rapport wordt echter aangegeven dat het toepassen van naderingsroutes en geluidarme naderingsprofielen tussen 6.00 en 7.00 uur niet mogelijk is bij het gebruik van één landingsbaan. Dit blijkt pas mogelijk te zijn als het verkeersaanbod per baan omlaag wordt gebracht door het gebruik van twee landingsbanen. De mogelijkheden hiertoe zullen pas worden onderzocht in de MER voor de middellange termijn. Hierdoor wordt niet aan de Richtlijnen voor de MER voldaan. Wij vinden dan ook dat dit alsnog moet worden onderzocht en indien mogelijk wordt ingevoerd. Ook moet worden gekeken naar mogelijkheden om de aantallen startende vliegtuigen in die tijdspanne terug te brengen en om mogelijk te maken dat deze vliegtuigen preciezer de vliegpaden kunnen volgen, en zo bebouwing kunnen vermijden. Juist op die uren zou dat een enorme beperking van de hinder opleveren.

Wij stellen het op prijs dat de sector een (tijdelijke) maatregel voor dit tijdstip getroffen heeft. Wij vinden het echter nog niet voldoende en dringen aan op aanvullende maatregelen.

- vermindering van geluidsoverlast door landend verkeer dat niet aan routes is gebonden en in onze gemeente op lage hoogte passeert over de kernen Langeraar, Nieuwkoop, Noordeinde, Papenveer, Ter Aar, Vrouwenakker en Zevenhoven;
- verbetering van de uitvliegroute vanaf de Kaagbaan dat na de "bocht" bij Leimuiden voor geluidsoverlast zorgt in met name het noordelijk deel van de gemeente Nieuwkoop;
- aandacht voor vliegroutes in relatie tot Natura 2000 gebieden. In de kern Nieuwkoop zal naar verwachting begin 2008 een aanwijzing plaatsvinden voor de Nieuwkoopse plassen en de Haeck.

3.4 Oplossen ruimtelijke consequenties

Op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot veranderingen in geluidbelasting en externe veiligheid worden verschillende onderzoeken opgestart. Wij zijn verheugd te constateren dat ook onderzocht wordt of gebieden kunnen worden vrijgespeeld zodat beperkingen die nu gelden kunnen worden opgeheven.

3.5 Luchtkwaliteit en externe veiligheid

Voor het planalternatief worden de relatieve grenswaarden voor CO en VOS in 2010 overschreden. Bij overschrijding van een relatieve grenswaarde moet getoetst worden aan absolute emissiegrenswaarden. De grenswaarde hangt af van het eerste jaar waarin zich een overschrijding van de relatieve grenswaarde voordoet. Om een onduidelijke reden is het blijkbaar niet gelukt om op basis van aannamen zowel het eerste jaar van overschrijding als de grenswaarden in dat jaar te berekenen. Er is dan ook niet aan getoetst. Dit moet echter mogelijk zijn en wij beschouwen dit dan ook als een ommissie in het MER.

Voor de overige stoffen zijn overschrijdingen te voorzien wanneer geen maatregelen worden genomen. Schiphol zal met een plan van aanpak komen waarin zij aangeven hoe overschrijdingen worden voorkomen. Gezien het grote belang van luchtkwaliteit voor de gezondheid van onze inwoners, maar ook voor mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen in deze drukke regio, dringen wij er bij u op aan hierop streng toe te zien. Het is noodzakelijk dat alle partijen zich inspannen voor verbetering van de luchtkwaliteit. Voor externe veiligheid constateren wij dat het planalternatief door de toename van het aantal vluchten een groter aantal woningen met een bepaald risico kent dan het nulalternatief. De aantallen blijven binnen de gelijkwaardigheidscriteria.

3.6 Effecten op gezondheid: slaapverstoring en ernstige geluidhinder

Blootstelling aan geluid kan slaapverstoring veroorzaken en kan via lichamelijke stressreacties leiden tot een verhoogde bloeddruk en hart- en vaatziekten (Passchier-Vermeer, 2002). Deze cijfers zijn al hoog, terwijl dit onderzoek nog geen rekening houdt met toename van het aantal vluchten. Uit de recente ervaring met de preferentiewijziging en het onderhoud aan de Kaagbaan blijkt dat een toename van het aantal vluchten, met name in de vroege ochtend, leidt tot een grote toename van de overlast, hetgeen ook blijkt uit het aantal klachten dat bij het bewonersaanspreekpunt BAS in die periode is gedaan.

3.7 Effect groei op emissie zware metalen

In onze zienswijze op de startnotitie hebben wij gevraagd om onderzoek naar het effect van de groei op de emissie van zware metalen en chroom 6 in het bijzonder. Er zijn namelijk aanwijzingen uit internationaal onderzoek dat deze stoffen vrijkomen nabij de start- en landingsbanen. Deze stoffen kunnen mogelijk nadelige gevolgen hebben voor (glas)tuinbouw en gezondheid. Er is géén oorzakelijk verband vastgesteld in onze regio, maar dat willen we ook graag houden.

Wij vinden het daarom van belang de emissie van deze stoffen te monitoren.

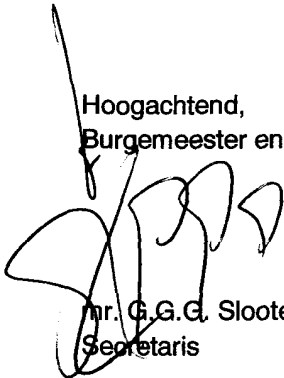
De hinderbeperkende maatregelen en investeringen in de korte termijn zien wij als een eerste stap in herstel van de balans tussen het economische belang van de groei en de benodigde hinderbeperking van Schiphol. Wij realiseren ons daarbij dat de effecten ervan nog lang niet duidelijk zijn.

Wij plaatsen onze reactie op de MER Schiphol voor de korte termijn dan ook in het licht van de ontwikkelingen en gewekte verwachtingen voor de middellange termijn. Voor ons

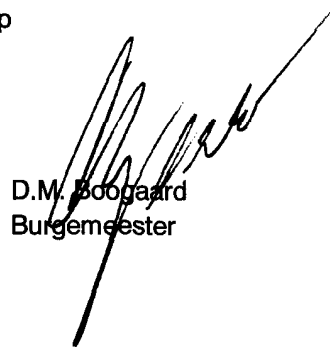
is van groot belang helderheid over het perspectief op middellange termijn (2018/2020) en zicht op bijbehorende fundamentele hinderbepenkende maatregelen voor onze gemeenten.

Wij gaan er van uit ons standpunt voldoende duidelijk te hebben verwoord en verzoeken u onze reactie met adviezen mee te laten wegen bij de uiteindelijke besluitvorming over de toekomst van Schiphol en de regio.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Nieuwkoop



Mr. G.G.C. Slooters
Secretaris



D.M. Boogaard
Burgemeester