

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Ons kenmerk 0000340759
Uw brief van 29 januari 2023
Bijlagen 1

Onderwerp
Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van
luchthavenbesluit RTHA

Datum
1 maart 2023

Geachte Minister,

De gemeente Midden-Delfland heeft met belangstelling kennis genomen van uw concept notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van het te nemen luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Wij hebben, onder aanvoering van de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, en samen met andere partijen als de Midden-Delfland Vereniging en Natuurmonumenten, een reflectie gegeven op het Eind Product Participatietraject (EPPP), omdat wij ons zorgen maken over het negatieve effect van de vliegbewegingen vanaf RTHA op de (groene) leefomgeving van mens en dier. Wij zijn tegen de groei van vliegbewegingen omdat dit ten koste gaat van de nog aanwezige natuur en het landschap in dit drukbevolkte deel van de Randstad.

Het belang van de inwoners van de gemeente Midden-Delfland en het belang van het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland

De gemeente Midden-Delfland komt, net als alle andere gemeenten, op voor de belangen van haar inwoners. De vliegbewegingen van en naar Rotterdam The Hague Airport (RTHA) hebben effect op de kwaliteit van leven van onze inwoners. In positieve zin maken inwoners gebruik van de RTHA, maar in negatieve zin ervaren zij ook met name geluidshinder. Daarnaast kent onze gemeente ook nog een bijzondere opgave, namelijk het open en groen houden van het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland. Deze belangrijke taak voor het gebied is o.a. vastgelegd in de Memorie van toelichting van de Wet tot gemeentelijke herindeling van het Westland (2003): 'Het hart van de bestuurlijke opdracht voor een nieuw te vormen groene Midden-Delflandgemeente is het in stand houden, vernieuwen en leefbaar houden van het waardevolle cultuurlandschap van Midden-Delfland'.

Het belang van een open en groen agrarisch cultuurlandschap midden in dit drukbevolkte deel van de Randstad is onmiskenbaar groot voor zowel onze eigen inwoners als de meer dan 2 miljoen inwoners van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Dit belang wordt inmiddels onvoorwaardelijk erkend en ondersteund door alle bij het landschap betrokken partijen. De grondgebiedgemeenten (waaronder ook Lansingerland, Rotterdam en Schiedam), de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland en de

gebiedsorganisaties Midden-Delfland Vereniging, Natuurmonumenten, LTO Noord, afd. Delflands Groen, Staatsbosbeheer en het Zuid-Hollands Landschap hebben daartoe de handen ineen geslagen. Deze partijen hebben met elkaar in 2021 de Visie op het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) van Midden-Delfland vastgesteld en werken nu samen aan de Landschapstafel BPL Midden-Delfland aan een ambitieus Uitvoeringsprogramma om de ruimtelijke kwaliteit en vitaliteit van dit waardevolle groene gebied nog verder te versterken. De vliegbewegingen van en naar RTHA geven overlast voor de bezoeker en recreant van het BPL Midden-Delfland. De belevingswaarde en daarmee ook de kwaliteit van het waardevolle groen in de regio staan daarmee onder druk.

Opbouw van onze zienswijze

De NRD is opgesteld met het Eind Product Participatietraject (EPP) als vertrekpunt. Onze zienswijze is dan ook in lijn met onze reflectie op het EPP. Zoals hierboven al aangegeven, hebben wij in dit participatietraject samen met de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland en andere partijen onze stem laten horen. Dat deze zienswijze nu van ons alleen komt, is vanwege de rol en verantwoordelijkheid van ons als gemeente. Dat neemt niet weg dat wij informeel en inhoudelijk nauw met onze partners van het participatietraject zullen op blijven trekken. Daaruit blijkt ook des te meer hoe wij wijdverbreid het belang van het groen wordt gedeeld en hoe wij daarin op alle mogelijke manieren met onze partners, die dit belang delen, samenwerken.

Onze zienswijze zal nu nader worden gegeven op de hoofdstukken 'Kaders, alternatieven en autonome ontwikkeling' en vervolgens op 'Milieuaspecten'.

Zienswijze per hoofdstuk

Kaders, alternatieven en autonome ontwikkeling

In de NRD worden de volgende vier alternatieven benoemd als 'redelijkerwijs te beschouwen alternatieven' die in het MER zullen worden onderzocht:

- Alternatief 1: referentiesituatie Omzettingsregeling
- Alternatief 2: Uitkomst Participatietraject (EPP)
- Alternatief 3: uitkomst EPP beperkte ontwikkelruimte
- Alternatief 4: uitkomst EPP zonder ontwikkelruimte

Bij ieder alternatief worden in het NRD diverse overwegingen gegeven. Wij constateren dat er uitgebreid aandacht wordt besteed aan alternatief 2: de uitkomst van het Participatietraject als basis. Wij hebben in onze gezamenlijke reflectie onze zorgen en kritische kanttekeningen geuit ten opzichte van de diverse uitgangspunten van het EPP. De hoofdlijn van onze reflectie is dat we een beperking van het nachtre regime en de plannen tot vermindering van de geluidhinder in de randen van de dag een goede zaak vinden, maar dat er onzorgvuldig en onvolledig onderbouwd is wat de daarmee te verdienen ontwikkelruimte overdag gaat betekenen. Uit het Adecs-rapport blijkt dat er met inzet van duurzamere toestellen er groei mogelijk is tot een maximum van 8760 op jaarbasis, maar dat er een reductie van de emissie van schadelijke stoffen slechts te verwachten is bij een gehele vlootvernieuwing. Voor de volledigheid hebben wij de reflectie als bijlage gevoegd bij deze zienswijze (BIJLAGE 1).

In lijn met onze reflectie zijn wij derhalve veel meer voorstander van alternatief 4. Sterker nog, in het NRD wordt krimp als een niet redelijkerwijs te onderzoeken alternatief beschouwd, maar daar plaatsen wij vraagtekens bij.

Wij zien dat met het benoemen, en het daarmee opvoeren, van alternatieven 3 en 4 als redelijkerwijs, er een poging is gedaan tegemoet te komen aan de kritische reflecties als de onze, maar deze poging achten wij te weinig onderbouwd om er vertrouwen in te hebben dat ze in het vervolgtraject ook daadwerkelijk als serieus te overwegen scenario's voor het luchthavenbesluit worden meegenomen. Zo staan er bij alternatief 4 nadelen genoemd waarbij wij nu kritische kanttekeningen plaatsen. Het NRD stelt dat wanneer gebruikers van de luchthaven geen ontwikkelruimte kunnen verdienen, zij niet zullen bewegen tot vlootvernieuwing. Het is echter voor ons alles behalve aannemelijk dat het geven van ontwikkelruimte een noodzakelijke en onmisbare voorwaarde is om luchtvaartmaatschappijen tot vlootvernieuwing te bewegen. RTHA kan er namelijk voor kiezen *zonder meer* eisen aan vlootvernieuwing te stellen omwille van het beperken van geluidhinder. Als de gebruikers van de luchthaven RTHA daadwerkelijk willen blijven gebruiken, hetgeen ongetwijfeld het geval zal zijn (zo stelt de NRD zelf), dan zullen ze daar ook vlootvernieuwing voor over hebben.

Daaraan voegen wij nog het volgende toe: ook al erkennen wij dat het geven van ontwikkelruimte een prikkel zal zijn voor de gebruikers van de luchthaven – hoewel het niet nodig zou moeten zijn – om te vernieuwen, dan nog vinden wij het niet aannemelijk dat de ontwikkelruimte van een relatief kleine luchthaven als RTHA van significante invloed zal zijn op de ambitie van grote gebruikers als bijvoorbeeld Transavia om tot vlootvernieuwing te komen. RTHA zou het goede voorbeeld nu moeten geven – volledig in lijn met het Klimaatakkoord van Parijs – en een onvoorwaardelijke vlootvernieuwing moeten afdwingen. Dan gaat RTHA met de tijd mee, zoals iedere partij die aan het Klimaatakkoord wil werken.

Daarom stellen wij: ontwikkelruimte is niet nodig. Wij willen ook niet meer vliegbewegingen. In de NRD wordt gesteld dat krimp als een niet redelijkerwijs te onderzoeken alternatief moet worden beschouwd. Dit zou zijn in verband met de historische slots en omdat er anders geen financieel gezonde exploitatie van de luchthaven mogelijk is. In lijn met onze reflectie vinden we juist dat dit alternatief wel reëel is in belang van de kwaliteit van de leefomgeving van de MRDH. Dat tenminste het huidige gebruiksniveau noodzakelijk is ten behoeve van een economische gezonde airport, is niet onderbouwd en zal moeten worden aangedragen alvorens nu al te kunnen concluderen dat krimp geen redelijkerwijs te onderzoeken alternatief is.

Milieuaspecten

In onze reflectie op het EPP zijn we uitgebreid ingegaan op onze zorgen ten aanzien van de milieueffecten van het huidige gebruik van het vliegveld en bij een eventuele groei. Wij hebben tal van kritische kanttekeningen geplaatst, met name ten aanzien van de nauwelijks realistisch te verwachten vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen. Diverse milieuaspecten van de verschillende alternatieven worden uitgebreid onderzocht en we zullen de uitkomsten van deze alternatieven kritisch nagaan zodra het MER is vrijgegeven voor inzage.

We constateren daarnaast wel dat diverse aspecten die we hebben aangedragen in de reflectie nu niet worden meegenomen. Zo hebben wij onze zorgen geuit van de impact van de vliegbewegingen op het stresshormoon van mens en dier. Wat zijn de psychologische effecten van (meer) vliegbewegingen overdag juist op het moment dat de bewoner van deze drukbevolkte regio het BPL Midden-Delfland opzoekt voor de ontspanning en de schaarse plekken met stilte en ruimte. Er wordt volledig voorbij gegaan in de NRD dat het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland nog diverse provinciaal aangewezen stiltegebieden heeft. Van alle maatregelen die worden genoemd ter monitoring van nadelige effecten is er niet één gericht op het beschermen van de belevingswaarde van het BPL Midden-Delfland, terwijl dit nu meer dan ooit actueel is.

Resumerend

in de NRD is er te weinig aandacht besteed aan de alternatieven die gericht zijn op beperkte groei, geen groei en krimp. Wij hebben met onze zienswijzen aangedragen waarom met name alternatief 4 meer serieus moet worden bekeken, en waarom krimp als reëel moet worden opgenomen, en dus onderzocht moet worden. Zoals ons ook in het participatietraject duidelijk is geworden, en nu eens te meer in de NRD ook tot uitdrukking komt, wordt het belang van het direct nabijgelegen landschap niet als serieuze waarde meegenomen. Dit waardevolle Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland kan gewoon geen extra vliegbewegingen meer aan.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders,

drs. M.A.I. Born
gemeentesecretaris

drs. A.P.J. van Hemmen
burgemeester