

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat  
mevrouw drs. C. Van Nieuwenhuizen-Wijbenga  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Schuttersveld 9, 2316 XG Lelien  
Postbus 558, 2300 AN Leiden  
071 523 9090  
www.hollandrijnland.nl

IBAN: NL67BNGH0285113992  
KvK: 27365539  
BTW: NL813766068B01

**Datum:** 15 maart 2018  
**Kenmerk:** UIT-18-16667  
**Telefoon:** 06 – 52 41 06 77  
**E-mail:** avginkel@hollandrijnland.nl

**Onderwerp:** Geluidsoverlast Schiphol

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

De gemeenten in Holland Rijnland, ervaren in toenemende mate hinder van de groei van het vliegverkeer op Schiphol. Onze bewoners krijgen steeds meer te maken met geluidsoverlast, luchtverontreiniging en de veiligheidsrisico's die gepaard gaan met het grote aantal vliegbewegingen met name bij de Kaagbaan en Aalsmeerbaan.

Als regio hebben wij ook oog voor de baten van Schiphol. Een deel van onze inwoners heeft direct of indirect werkgelegenheid dankzij de luchthaven. Het belang van Schiphol voor de nationale economie is evident, maar de hinder voor omwonenden eveneens.

### **Zorgvuldige belangenafweging**

Bij het bepalen van de groeiruinimte voor Schiphol dient een zorgvuldige belangenafweging plaats te vinden. Bij het vaststellen van de kaders voor de ontwikkeling van Schiphol is een kritische blik van belang, zodat de beperkte beschikbare ruimte optimaal wordt ingevuld met respect voor de leefomgeving, naast de economische belangen. Daarbij moet de focus liggen op het faciliteren van de vluchten die economisch relevant zijn. Deze vluchten versterken namelijk de economische groei, de hubfunctie van Schiphol (veel rechtstreekse bestemmingen en overstapmogelijkheden) en de positie van bedrijven in de Randstad. Met andere woorden: het gaat er om dat er een betere balans wordt gevonden tussen de economische voordelen en de nadelen voor omwonenden.

Die balans is de laatste jaren steeds verder uit evenwicht geraakt. De forse groei van Schiphol is vooral ontstaan door toename van het aantal prijsvechters en vakantievluchten. Deze vluchten genereren weinig economisch rendement. De focus zou volgens ons vooral gericht moeten zijn op verbetering van de hubfunctie, die cruciaal is voor de bereikbaarheid van de Randstad door zakenreizigers.





Daarbij dient opgemerkt te worden dat de balans aan de hinderkant juist extra zwaar is bij de verdere groei, omdat de Kaagbaan al is 'volgevlogen', waardoor de secundaire banen meer gebruikt moeten worden. Hierdoor ontstaan meer ernstig gehinderden per vliegtuigbeweging.

### **Geluidhinder in de nacht**

Specifiek vragen wij uw aandacht voor de fors toegenomen geluidhinder in de nacht, doordat Schiphol zich onttrekt aan de afspraken uit het Aldersakkoord. In 2012 is bij de herziening van het Aldersakkoord vastgelegd dat de nachtvluchten in 2015 zouden verminderen van 32.000 tot 29.000. Tot onze verbazing is het aantal nachtvluchten juist toegenomen, de afgelopen 3 jaren zelfs tot boven de grens van 32.000 van het oorspronkelijke Aldersakkoord van 2008.

Staatssecretaris Mansveld heeft in haar brief dd. 11 december 2012 (kenmerk IENM/BSK-2012/235384) aan de Tweede Kamer toegezegd dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zou zorgen voor het handhaven van het plafond van 29.000. Bij dezen verzoeken wij u om handhaving van dit nachtvluchtenplafond door de ILT. Graag vernemen wij van u op welke wijze de ILT dit gaat doen, bijvoorbeeld door een boete voor de overschrijdingen in de gebruiksjaren 2015-2017 op te leggen.

Juist bij de nachtvluchten ligt de mogelijkheid om de balans tussen Schiphol en de omgeving te verbeteren. Het economisch rendement is laag, terwijl de geluidhinder in de nacht de meeste impact heeft op de gezondheid, door slaapverstoring. Veel vakantiecharters vliegen in of aan de randen van de nacht zodat ze een extra vlucht per etmaal kunnen maken. De 'afschrijvingskosten' worden daardoor lager en de vliegtickets goedkoper. Feitelijk wordt zo dit concurrentievoordeel en de soms spotgoedkope vliegtickets, qua overlast afgewenteld op de bewoners in de regio's rond de nachtvluchtroutes. Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, specifiek voor de nachtvluchten, is daarom gewenst.

Wij verzoeken u om bovengenoemde overwegingen te betrekken bij de verdere besluitvorming over Schiphol.

Hoogachtend,  
het Algemeen Bestuur  
Holland Rijnland,  
de secretaris – directeur,

de voorzitter, //

 L.A.M. Bakker

 H.J.J. Lenferink

c.c. Leden der Tweede Kamer //