

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

Hooggeachte mevrouw van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

De gemeenten in onze regio, 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 bestuurders 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 groeirimte voor Schiphol moet ons inziens een zorgvuldige belangenafweging plaatsvinden. 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 onzes inziens liggen op het faciliteren van de vluchten die economisch relevant zijn. Die 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 op Schiphol is vooral ontstaan door toename van het aantal prijsvechters en vakantievluchten, die weinig economisch rendement genereren. Onzes inziens zou de focus gericht moeten zijn op een verbetering van de hubfunctie, die cruciaal is voor de bereikbaarheid van de Randstad door zakenreizigers.

Daarbij dient tevens opgemerkt te worden dat de balans aan de hinderkant juist extra zwaar uitslaat bij de verdere groei, omdat de Kaagbaan al is 'volgevlogen', waardoor de secundaire banen meer gebruikt moeten worden. Hierdoor ontstaan per definitie 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 afgesproken dat de nachtvluchten 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 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 ILT zou zorgen voor het handhaven van deze maxima. Graag vernemen wij van u op welke wijze de ILT dit alsnog gaat doen, bijvoorbeeld door een boete voor de overschrijdingen in de gebruiks jaren 2015-2017 op te leggen.

Juist bij de nachtvluchten ligt een 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 te 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 voor de komende periode.

Hoogachtend,
Namens het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland,

#####

c.c. Leden der Tweede Kamer (via de griffier)