

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG
T.a.v. De minister van Infrastructuur en Waterstaat

Onderwerp: zienswijze aanvullende internetconsultatie Balanced Approach Schiphol

Excellentie,

Wij hebben kennis genomen van uw voornemen om aanpassingen door te voeren in het pakket maatregelen rond het opleggen van een geluid gerelateerde exploitatiebeperking bij de luchthaven Schiphol. Voorts ook van uw voornemen om deze beperking gefaseerd in werking te laten treden. In het verlengde van hetgeen hierover in de zienswijze van de BRS wordt opgemerkt, vinden wij het beslist ongelukkig dat ons voor een belangrijke ontwikkeling als deze, zo'n krap tijdspad wordt geboden om hierop reflectie te geven. Het is een belangrijk traject voor onze gemeenten en inwoners, waarbij zorgvuldigheid noodzakelijk is.

Wij willen vooropstellen het belangrijk te vinden dat er wat betreft de Schipholoperatie geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen gaan worden opgelegd. Voorts dat het nu voorliggende nieuwe maatregelenpakket een stap in de goede richting is, maar dat wij er daarmee nog niet zijn.

Met het na de corona-periode ingezette herstel van de luchtvaartsector is de druk op de regio weer net zo groot geworden als ten tijde van het bekende 'topjaar' 2019. Wellicht is die zelfs nog iets toegenomen. Deze almaar toenemende druk op onze regio is zorgelijk. Reden waarom wij uw bijzondere aandacht willen vragen voor maatregelen gericht op vermindering van de toenemende hinderbeleving en de daarmee samenhangende gezondheidsschade bij de omwonenden en op bescherming van de natuur- en landschapswaarden (o.a. stiltegebieden) in het Groene Hart gebied.

- a. Hoger aanvliegen. Bij de over het Groene Hart-gebied lopende aanvliegroutes wordt zeer frequent over lange afstanden op de minimaal toegestane vlieghoogte aangevlogen. Het is een al jaren bekend probleem. Er wordt al jaren over hoger aanvliegen gesproken, maar dit heeft tot op heden niet geleid tot passende maatregelen. Wanneer geen maatregelen worden getroffen, zal het invoeren van de 4e fix de omvang van dit probleem verder doen toenemen. De langs de nieuwe route aanvliegende toestellen zullen immers in dit gebied voor de te gebruiken baan moeten worden opgelijnd. Hoger aanvliegen ondervangt veel van de te verwachten hinderbeleving. De nu lopende procedure biedt ons inziens een uitgelezen kans om de impasse rond het doorvoeren van deze effectieve maatregel te doorbreken. Dit eens temeer omdat het invoeren van een op hoger aanvliegen gerichte maatregel mogelijk doorwerking heeft op slotuitgifte.
- b. Lawaaiige vliegtuigen. Hier willen wij hetgeen in de BRS-zienswijze hierover wordt opgemerkt, dubbel onderstrepen. Het is een bijzonder effectieve maatregel die in het gehele invloedgebied van de Schipholoperatie een merkbare verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving zal brengen.
- c. Frequentie. In aansluiting op het vorige punt: zoals in de zienswijze van de BRS gemeld, wordt een hoger aantal stillere vliegtuigen niet onbeperkt beter ervaren dan een lager aantal lawaaiige vliegtuigen. Onze regio ondervindt steeds meer hinder van de in intensiteit almaar toenemende

stroom vliegtuigen. Dit tot grote ergernis van vele inwoners ('het is nooit meer stil'). Ook uit de laatste GGD-monitor (jaren 2016 tot 2020) blijkt dat de hinderbeleving van inwoners toeneemt. Het nu voorgestelde maatregelenpakket zal daar niet echt een oplossing voor kunnen bieden. Wij kijken dan ook uit naar uw uitwerking van de "fair balance" die er wat betreft de Schipholoperatie in relatie tot de kwaliteit van de leefomgeving moet komen.

- d. Nachtrecht en randen van de nacht. De huidige praktijk rond het nachtrecht heeft een opstroping van vliegverkeer aan de randen van dat tijdblok tot gevolg gehad. De pieken zijn ook in onze regio een problematiek op zichzelf geworden. Het is in dit verband zorgelijk dat bij de maatregelen op de secundaire banen niet meer een sluiting in de vroege ochtend in het pakket zit. Voor onze inwoners is de overlast in de avond en vroege ochtend veel groter dan midden op de dag. Vanwege deze nu al bestaande neveneffecten, hebben wij de nodige zorgen over de nog te verwachten neveneffecten rond aanpassingen van het nachtrecht. Wij achten het noodzakelijk om bij de uitwerking van het nieuwe nachtrecht meer zorg te betrachten rond het ondervangen van neveneffecten. Dit door tevens een nieuw regime voor het vliegverkeer in de aangrenzende tijdblokken uit te werken.

Wij rekenen op uw aandacht dat hiervoor gedane suggesties in het voorliggende maatregelenpakket uitwerking krijgen om de negatieve omgevingseffecten in onze regio beter op te vangen.

Hoogachtend, mede namens onze collega's Bestuurlijk Vooroverleg Schiphol cluster Groene Hart ¹⁾,

Robbert-Jan van Duijn,
Burgemeester van Nieuwkoop,
Duo-voorzitter van Bestuurlijk cluster Groene Hart

Jan Leendert van den Heuvel
Wethouder van Bodegraven-Reeuwijk
Duo-voorzitter van Bestuurlijk cluster Groene Hart

¹⁾ Bestuurlijk cluster Groene Hart omvat de gemeenten Alphen aan den Rijn, Bodegraven-Reeuwijk, De Ronde Venen, Gouda, Nieuwkoop, Oudewater, Stichtse Vecht en Woerden.