

Gemeenteraad Huizen  
Postbus 5  
1270AA HUIZEN

Onderwerp: Raadsvragen namens fractie GroenLinks over vliegtuiglawaai

Huizen: 4 oktober 2022

Uw brief van:

Nummer: Z.246216  
D.1405600

Uw kenmerk: email via raadsgriffie  
d.d. 15 september 2022

Bijlagen: -

Bij beantwoording van deze brief, graag datum, nummer en onderwerp vermelden.

Geachte raadsleden,

Namens de fractie van GroenLinks zijn bij het college vragen binnengekomen over het vliegverkeer boven Huizen. Hieronder beantwoorden wij deze vragen.

### 1) Is het college bekend met het toenemende luchtverkeer en de daarmee gemoeide overlast boven Huizen?

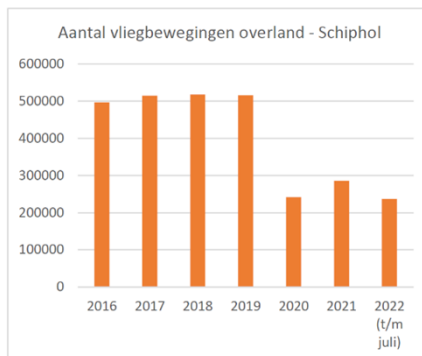
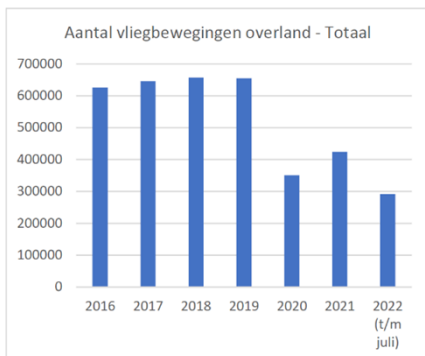
*Het is algemeen bekend dat het vliegverkeer, na corona, weer (snel) toeneemt. Door corona was er tijdelijk een sterke afname van het vliegverkeer. Ter illustratie zijn in de onderstaande figuur de aantallen vliegbewegingen per jaar opgenomen (bron: CBS, <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/vliegbewegingen>).*

Totaal luchthavens van nationaal belang

Jaar	Aantal vliegbewegingen overland
2016	625898
2017	646102
2018	656854
2019	655572
2020	349837
2021	424288
2022 (t/m juli)	291617

Amsterdam Airport Schiphol

Jaar	Aantal vliegbewegingen overland
2016	496676
2017	514301
2018	517734
2019	515784
2020	241401
2021	285582
2022 (t/m juli)	236508



*Wij kunnen ons voorstellen dat de toename van het aantal vliegtuigen kan leiden tot meer overlast door vliegtuiglawaai.*

**2) Zijn er meldingen en signalen bij de gemeente binnengekomen van verontruste inwoners? Zo ja, wat was de reactie van het college op deze meldingen?**

*Ja, er komen jaarlijks een beperkt aantal meldingen bij de gemeente binnen over hinder door het vliegverkeer (dit jaar 2 meldingen, peildatum 23 september 2022).*

*Wij verwijzen gehinderde inwoners over het algemeen door naar het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS, <https://bezoekbas.nl/>). Hier is alle informatie over vliegtuiglawaai en de mogelijke oorzaken (bijvoorbeeld veranderde vliegroutes vanwege werkzaamheden) terug te vinden. De link naar het BAS staat ook op onze website over geluidsoverlast (<https://www.huizen.nl/geluidsoverlast>). Inwoners kunnen bij het BAS hun klachten doorgeven zodat deze worden geregistreerd en eventueel kunnen worden gebruikt bij de besluitvorming over Schiphol.*

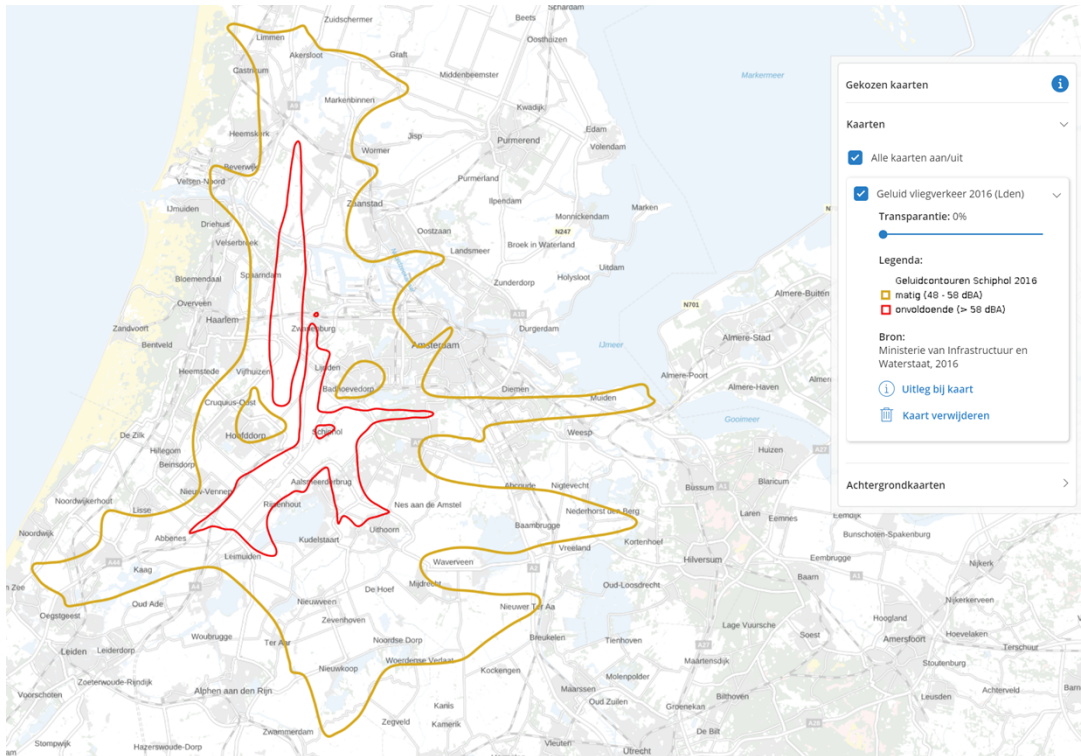
*Daarnaast wijzen wij inwoners op de mogelijkheid om aan te sluiten bij een vertegenwoordiging van omwonenden in de Omgevingsraad Schiphol (ORS, <https://omgevingsraadschiphol.nl/>). Vanaf 1 januari 2015 is de Omgevingsraad Schiphol het podium waar alle vraagstukken, belangen en partijen rond de ontwikkeling van Schiphol en omgeving bij elkaar komen.*

**3) De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft in oktober 2018 een rapport aangeboden aan de Europese Unie waarin is aangetoond dat geluidshinder van vliegtuigen serieuze gezondheidseffecten tot gevolg heeft, waaronder hart- en vaatziekten, leerproblemen en slaapverstoring. Is het college bekend met dit rapport? Zo ja, wat heeft het college ondernomen om de gevolgen van de geluidsoverlast van vliegtuigen te voorkomen?**

*Er worden veel rapporten geschreven over de hinder van vliegtuiglawaai (van Schiphol). De ambtelijke ondersteuning neemt, voor zover mogelijk en relevant, kennis van deze rapporten.*

*In het WHO-rapport wordt aanbevolen om de blootstelling aan het geluid van vliegtuigen te beperken tot 45 dB (gemiddelde geluidsniveau, Lden). Boven deze waarde kunnen, volgens de WHO, ongewenste effecten voor de gezondheid optreden. De Lden is een Europese maat voor het etmaalgemiddelde van de geluidsbelasting.*

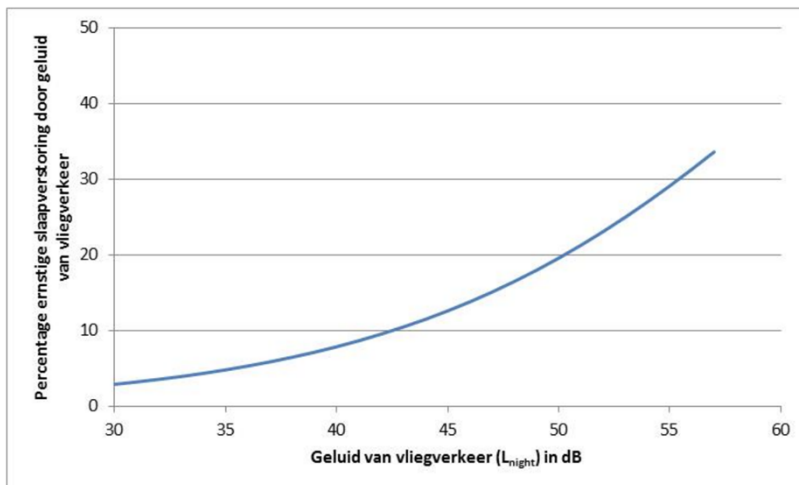
*Alleen hart- en vaatziekten blijken statistisch relevant bij de geluidshinder van vliegverkeer. Volgens de WHO is er een verhoogd risico op hart- en vaatziekten vanaf een geluidsbelasting van 53 dB. Huizen ligt (ver) buiten deze geluidscintour van Schiphol (zie onderstaande kaart).*



Bron: <https://www.atlasleefomgeving.nl>

*Een verhoogd risico op leerproblemen (i.e. lezen en mondeling begrip) treden volgens de WHO op vanaf een geluidsbelasting van het vliegverkeer van circa 55 dB.*

*In de onderstaande figuur is de zogenaamde “dosis-effect-relatie” weergegeven die de relatie beschrijft tussen de nachtelijke geluidsbelasting van het vliegverkeer en ernstige slaapverstoring. De figuur komt uit een RIVM-rapport (kenmerk: 2020-0148) dat is opgesteld naar aanleiding van het bovengenoemde WHO-rapport. Bij een relatieve lage geluidsbelasting van 30 dB (overeenkomend met fluisteren) is het percentage ernstig slaapverstoorden nog altijd circa 3%. Niet iedereen ervaart de hinder van het vliegverkeer op eenzelfde manier.*



Figuur 11 De relatie tussen geluid van vliegverkeer tijdens de nacht ( $L_{night}$ ) en het percentage ernstige slaapverstoring gebaseerd op data verzameld rondom Schiphol in 2002 [21].

Luchtwegen zijn van groot nationaal belang en zijn daarom vastgelegd in landelijke wetgeving. In de Wet luchtvaart zijn de luchtverkeerswegen vastgelegd. De luchtverkeerswegen hebben een zekere breedte waarbinnen het vliegtuig mag vliegen. Die breedte varieert van tien tot zestien zeemijlen. Dat is nodig voor een veilige afwikkeling van het vliegverkeer. Vliegtuigen moeten rekening kunnen houden met wisselende weersomstandigheden (windrichting, windsterkte, onweersbuien, e.d.). Bovendien is het regelmatig erg druk in het luchtruim zodat vliegtuigen moeten kunnen uitwijken voor andere vliegtuigen of moeten kunnen wachten voordat ze kunnen landen. In Nederland worden vliegtuigen in het luchtruim begeleid door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Schiphol en LVNL zetten zich met steun van de luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk in om de geluidshinder door het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven te beperken. Daarvoor is een gezamenlijk plan opgezet dat is te vinden op <https://minderhinderschiphol.nl/>.

Daarnaast is het kabinet zich terdege bewust van de milieuproblematiek rondom vliegverkeer (geluidshinder, fijnstof, CO<sub>2</sub>, e.d.). Het kabinet heeft ervoor gekozen om met voorrang de geluidsoverlast aan te pakken en tegelijk een keuze te maken waarmee de economische functie van Schiphol wordt behouden (zie de Hoofdlijnenbrief Schiphol, <https://open.overheid.nl/repository/ronl-024dd11c16bad9823ae75aed4b8dd1ccd8de6cce/1/pdf/hoofdlijnenbrief-schiphol.pdf>). In de praktijk komt het erop neer dat Schiphol maximaal 440.000 vluchten per jaar kan en mag afhandelen. Vóór corona was het aantal vluchten vanaf Schiphol hoger, namelijk ongeveer 500.000 per jaar. Voor het aanpassen van de capaciteit van Schiphol moet echter een Europese procedure worden doorlopen. De bovengrens van 440.000 vluchten per jaar kan naar verwachting dan met ingang van november 2023 (!) worden ingevoerd. Door technologische ontwikkeling zijn vliegtuigen natuurlijk ook stiller en minder milieuvriendelijk dan vroeger. De verwachting is dat die ontwikkeling zich verder zal doorzetten.

Bij de besluitvorming over het beperken van de hinder vanwege het vliegverkeer spelen heel veel belangen. De afwegingen om tot zinvolle besluitvorming te komen, zijn uiterst ingewikkeld. Het college gaat ervan uit dat de beslissingen van het kabinet weloverwogen

*zijn en worden genomen en dat daarbij de vele belangen rechtvaardig zijn afgewogen. Die afweging is geen eenvoudige taak. Er zullen altijd partijen zijn die zich minder kunnen vinden in het bereikte resultaat of de gekozen weg ernaartoe.*

*De gemeente Huizen ligt (ver) buiten de relevante geluidscontouren van Schiphol. Zonder de ervaren hinder te bagatelliseren, achten wij de aanwezige hinder van een zodanige omvang dat deze als aanvaardbaar moet worden beschouwd. Daarnaast wordt er, naar het oordeel van het college, al heel veel gedaan om de hinder door het vliegverkeer zoveel als mogelijk te beperken. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het gezamenlijke plan van Schiphol en LVNL, de Hoofdlijnenbrief van het Rijk, maar ook uit het "Actieplan Geluid Schiphol". In deze laatste geeft het Rijk aan wat er al is gedaan en wat er nog moet worden gedaan om de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken (zie <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/geluidsoverlast/documenten/jaarplannen/2018/08/29/actieplan-schiphol-2018---2023>).*

*Het college ziet op dit moment te weinig aanknopingspunten om zich in de besluitvorming over Schiphol te mengen.*

**4) Is het college het met GroenLinks eens dat ook de recente toename van vliegbewegingen boven Huizen een ongewenste, ongezonde en milieuvervuilende ontwikkeling is? Zo nee, waarom niet?**

*Elke activiteit die leidt tot schadelijke gevolgen voor de gezondheid en/of milieuvervuiling moet in beginsel als ongewenst worden beschouwd. De belangenafwegingen rondom het berekenen van de hinder van het vliegverkeer van Schiphol zijn zeer complex. Vaak kun je de schadelijke gevolgen en/of hinder niet helemaal uitsluiten en moet je proberen om deze, zo goed mogelijk, te beperken. Gezien de uitkomsten van het WHO-rapport en de ligging van Huizen (buiten de relevante geluidscontouren van Schiphol) achten wij de huidige hinder vooralsnog van een orde die voor Huizen als aanvaardbaar moet worden beschouwd.*

**5) Op welke wijze spant het college zich in om de overlast van luchtverkeer, nu en in de toekomst, (qua geluids- en luchtkwaliteit) zoveel mogelijk te beperken?**

*Vanwege de ligging van Huizen, buiten de geluidscontouren van Schiphol en het feit dat er al besluitvorming plaatsvindt om de geluidshinder door vliegverkeer zoveel als mogelijk te beperken, achten wij het, op dit moment, niet opportuun om bijvoorbeeld aan te sluiten bij de Omgevingsraad Schiphol. Dat betekent niet dat de gehinderde bewoners niet kunnen worden gehoord. Er zijn verschillende bewonersgroepen waar zijzelf eventueel bij kunnen aansluiten om zo te trachten om invloed uit te oefenen op de besluitvorming over Schiphol. Wij achten de invloed die de gemeente Huizen bestuurlijk kan uitoefenen op de beperking van de overlast door het vliegverkeer zodanig beperkt dat een bestuurlijke vertegenwoordiging vanuit Huizen daarin niet opportuun is.*

**6) Kan het college, eventueel in samenwerking met omliggende gemeenten met Schiphol in overleg treden om naar een oplossing te zoeken voor deze vliegtuigoverlast?**

*Die samenwerking bestaat al in de regio rondom Schiphol, namelijk de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Dit is een samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. De gedeputeerde Luchtvaart van Noord-Holland is hiervan de voorzitter. Het doel van de BRS is om de belangen van de regio te behartigen als het gaat om de ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving. De BRS bestaat uit de provincies en gemeenten die geheel of gedeeltelijk binnen de 48 dB-contour liggen. De gemeente Huizen ligt daarbuiten en maakt dus geen onderdeel uit van de BRS. De gemeente Gooise Meren ligt wel binnen de relevante geluidscontouren (gedeeltelijk) en maakt daarom onderdeel uit van de BRS. De waarde van een bestuurlijke toevoeging van de gemeente Huizen achten wij, op dit moment, te beperkt om van enige invloed te zijn op de besluitvorming rondom Schiphol (zie eerdere antwoorden).*

**7) Is het college bereid om het dossier Schiphol een vast punt op de agenda van het regionaaloverleg te laten zijn en dat overleg hierover elk kwartaal plaatsvindt?**

Nee, zie antwoord op vraag 6.

**8) Hoe is het college voornemens om de gemeenteraad op de hoogte te houden van de ontwikkelingen ten aanzien van toe- en afnames van luchtverkeer boven Huizen en de stappen die het college zet om de overlast hiervan te beperken?**

*Voor informatie over de ontwikkelingen ten aanzien van toe- en afnames van het luchtverkeer verwijzen wij de gemeenteraad graag naar het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol en de website van de Omgevingsraad Schiphol. Op deze websites is de meest actuele informatie verzameld en in te zien. Als er voor Huizen relevante ontwikkelingen zijn met betrekking tot wijzigingen in het vliegverkeer, zullen wij de raad daarvan op de hoogte stellen.*

Wij gaan ervan uit uw vragen hiermee te hebben beantwoord.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders,

J.P. Cnossen  
gemeentesecretaris

N. Meijer  
burgemeester