



E info@stichtingabrel.nl, T 06-22513120
Kelvinbaan 40, 3439 MT Nieuwegein
Postbus 1475, 3430 BL Nieuwegein
www.stichtingABReL.nl

Het ministerie van I&W
T.a.v. mevrouw C. van Nieuwenhuizen (minister)
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum:	8 juli 2019	Project:	Stichting ABReL
Uw kenmerk:	-	Locatie:	
Ons kenmerk:	2019-07-08_065452aa	Betreft:	reactie op ontwikkelingen inzake Lelystad en Schiphol

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Naar aanleiding van de besluitvorming van het Kabinet inzake Lelystad Airport en Schiphol willen wij het volgende onder uw aandacht brengen.

In het kader van uw voornemen om een nieuwe luchtvaartnota voor de periode 2020-2050 op te stellen is door de bewonersvertegenwoordigers via de stichting ABReL de afgelopen periode constructief kritisch geparticipeerd in het voorbereidingsproces. Tijdens deze procedure hebben wij geconstateerd, dat uw ambtenaren serieus proberen om in de Luchtvaartnota tot afgewogen beleidskeuzes te komen. Uw besluit rondom de opening van Lelystad Airport wordt door ons ook gezien als consistent als het gaat om snelheid versus zorgvuldigheid. Het persbericht dat hieromtrent vanuit de bewonersvertegenwoordigers rondom Lelystad Airport is verzonden, is als bijlage I bij deze brief gevoegd.

Het voornemen van het Kabinet op uw aangeven om nu al aan Schiphol aan te geven dat per 2021 er sprake kan zijn van (beperkte) groei heeft ons dan ook verrast. Wij vragen ons af of het participatieproces rond de opstelling van de Luchtvaartnota 2020-2050 nog wel serieus te nemen valt. Bij dit voorgenomen besluit is er ons inziens geen sprake van zorgvuldigheid, maar alleen van snelheid.

Bij de start van het participatieproces voor de nieuwe Luchtvaartnota is van verschillende zijden de vraag opgeworpen of de rijksoverheid in dit dossier wel te vertrouwen is. Nu het Kabinet gekozen heeft om niet af te wachten wat de uitkomst van dit proces rond de Luchtvaartnota 2020-2050 zal zijn is het de afgelopen maanden opgebouwde vertrouwen beschadigd. Het is voor ons onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat deze discussie geheel buiten het kader van de Luchtvaartnota 2020-2050 wordt geplaatst.



In de Kamerbrief van 5 juli over Schiphol geeft u aan dat beperkte groei van het aantal vluchten mogelijk is, maar dat Schiphol die eerst moet “verdienen”. Nog los van de (on)wenselijkheid van groei wordt ons uit de brief volstrekt niet duidelijk hoe dit dan zou moeten gebeuren. In een reactie van de directeur van Schiphol bleek dat er ook onduidelijkheid is over de volgorde: moet “minder hinder” eerst bewezen zijn of is een voornemen voldoende?

In de Kamerbrief komen we vaak termen tegen die niet nader omschreven of SMART geformuleerd zijn:

- Wat wordt verstaan onder hinder? alleen het berekende aantal “ernstig gehinderden”?
- Wanneer is een effect “aantoonbaar” (d.m.v. een herberekening, etc.)? Is verplaatsing van vluchten naar andere luchthavens ook een aantoonbare vermindering van hinder? Hoe vult u dit in gezien de discussie over meten en rekenen?
- Wat zijn “de randen van de nacht” (23.00-01.00 en 05.00-07.00 uur)?
- Hoe gaat u komen tot een stelsel van “heldere normen en regels voor de toekomst”?

Op al deze vragen moet een helder en duidelijk antwoord komen. Bovendien lijkt u de lange termijn gezondheidseffecten van ultrafijnstof te bagatelliseren door te stellen dat het “nog niet duidelijk” is wat die effecten zijn. Het recentelijke onderzoek van het RIVM geeft duidelijk aan dat er gezondheidseffecten van ultra fijnstof in de directe omgeving van de luchthaven zijn. Uw voornemen lijkt daar geen rekening mee te (willen) houden.

T.a.v. de onderbouwing van uw besluit willen wij nog opmerken, dat deze gebaseerd is op een tweetal argumenten waarvoor tot op heden nog geen deugdelijke onderbouwing is geleverd.

In de eerste plaats is het belang van groei van de luchtvaart via Schiphol voor de Nederlandse economie in de diverse rapporten, die als onderlegger moeten dienen voor de Luchtvaartnota 2020-2050 nadrukkelijk gerelativeerd. Hetzelfde geldt voor de rondom luchthavens gevestigde bedrijven. Er is aangegeven, dat deze relatie niet direct te leggen valt en dat naarmate het aantal vluchten groeit, de meerwaarde ervan afneemt. De stelligheid waarmee een en ander nu dan ook (weer) wordt geponeerd is niet met feiten onderbouwd en daarom ongefundeerd. Bovendien blijkt uit de verschillende rapporten dat de alsmaar groeiende effecten van de luchtvaart op de woon- en leefomgeving ook negatieve economische effecten heeft.

In de tweede plaats wordt het oude argument gebruikt dat met groei er voor de KLM mogelijkheden ontstaan om nieuwe verbindingen te openen. Met dit argument wordt de indruk gewekt, dat u een vorm van selectiviteitsbeleid gaat voeren. Wij hebben met regelmaat aan u gevraagd te onderbouwen op welke wijze dat juridisch en afdwingbaar kan worden vormgegeven. Tot op de dag van vandaag is daarop (nog) geen antwoord gekomen en de gang van zaken rond Lelystad Airport toont aan dat het vooralsnog op grond van de Europese wet- en regelgeving niet mogelijk is. U stapt in de Kamerbrief van 5 juli erg makkelijk over deze kwestie heen. Minister-president Rutte gaf die avond op tv aan dat het hier gaat om een wens van het Kabinet, maar dat de benodigde juridische instrumenten ontbreken om dit beleid nu en in de toekomst te kunnen afdwingen. Zoals door hem gesteld: Internationale afspraken staan daaraan in de weg.



Met het voornemen om op Schiphol minder vakantievluchten te accommoderen geeft u impliciet aan die vluchten naar andere vliegvelden te willen verplaatsen. Lelystad Airport is daar het grote voorbeeld van, maar als omwonenden van de regionale vliegvelden vrezen wij dat u het oog ook op de andere luchthavens zal laten vallen. Dergelijke “vakantievvluchten” zorgen in de omgeving van de regionale luchthavens nu al voor een onaantvaardbare aantasting van het leefklimaat. Met uw voornemen maakt u de regionale luchthavens tot het afvoerputje van Schiphol.

In het kabinetsvoornemen wordt tenslotte gesproken over de afname van hinder door zuinigere en stillere vliegtuigen. Daarvan is tot op de dag van vandaag nimmer sprake van geweest. Iedere dB aan geluidwinst is onmiddellijk omgezet in meer vliegtuigbewegingen. De heer Alders heeft, als voorzitter van de ORS, al bij meerdere gelegenheden opgemerkt, dat deze handelwijze tot aantoonbaar meer hinder bij de omwonenden van de luchthaven leidt. Meer vluchten leiden tot aantoonbaar meer overlast en hinder, tweemaal 85 decibel geeft meer hinder dan eenmaal 87 decibel.

Het door u verwoorde uitgangspunt dat de sector groei moet verdienen door eerst **aantoonbaar** de overlast voor de omgeving terug te dringen, vinden wij een gezond principe. Wij merken er hierbij op dat er rond de regionale luchthavens tot op heden nog maar weinig te merken valt van een veranderde opstelling van de sector. Zowel bij RTHA en MAA werkt de sector aan plannen die vooral gericht zijn op groei van het aantal (vakantie) vluchten en wordt er volop tot aan de randen van de nacht gepland en dientengevolge vaak nog vrolijk tot diep in de nacht doorgevlogen. De vraag ligt voor of u dit uitgangspunt (geen nachtvluchten) tot hoeksteen van het luchtvaartbeleid in de toekomst gaat maken.

Wij zijn van mening dat een discussie over de toekomst van de luchtvaart moet worden gevoerd in het kader van het opstellen van de Luchtvaartnota 2020-2050. Dat was ook nadrukkelijk het uitgangspunt van het participatie- en besluitvormingsproces in dat kader. Dan kunnen er integrale afwegingen worden gemaakt op basis van conclusies, die hun grondslag vinden in breed gedragen feitelijke constatering. In de Kamerbrief lijkt u afstand te nemen van uw eigen handelwijze door een knip te maken in beleid voor de korte termijn (dat vooral een voortzetting is van het groeibeleid van de afgelopen jaren lijkt te zijn) en beleid op de langere termijn, dat in de Luchtvaartnota zal worden vastgelegd en waarvan maar moet worden afgewacht wat er van terecht komt. Het huidige door het Kabinet ingeslagen pad is een doodlopende weg. Bovendien gooit het Kabinet met deze timing/handelwijze haar eigen ambtenaren die aan de Luchtvaartnota 2020-2050 werken en ons als bewonersvertegenwoordigers, die als vrijwilliger hier veel tijd in stoppen, gewoon “voor de bus”.



Ons vertrouwen in het participatieproces rond de toekomst van de luchtvaart in Nederland heeft door het kabinetsvoornemen een flinke deuk opgelopen. Wij willen daarom ook aandringen op een gesprek om onze zorgen en opmerkingen met u te bespreken. Wij gaan ervan uit dat u het voornemen heeft om ook met ons te spreken over de doorwerking van uw besluit naar de regionale luchthavens.

Namens de Stichting ABReL

i.o.

De heer J. Witjes (voorzitter)
Mevr. S. Everts (secretaris).

Bijlage I Persbericht inzake Lelystad Airport



Persbericht

4 juli 2019

Het CDO heeft kennis genomen van de mededeling van de minister I&W mevr. C. van Nieuwenhuizen, dat zij het niet meer mogelijk acht om Lelystad Airport in het voorjaar van 2020 te openen voor vluchten met groot handelsverkeer.

Gezien de gebeurtenissen en de ontwikkelingen van de afgelopen weken heeft deze mededeling de omwonenden niet verrast. Deze minister heeft er de afgelopen periode voor gekozen om zorgvuldigheid (terecht) boven snelheid te plaatsen en ze is daarin consistent.

Het CDO is evenwel de mening toegedaan dat de procedures en afwegingen rond Lelystad Airport zorgvuldig moeten worden doorlopen. Het ten koste van alles vasthouden aan een opening in het voorjaar van 2020, zou er toe kunnen leiden dat dat uitgangspunt onder druk zou komen te staan. Het besluit van de minister is in de ogen van de omwonenden dan ook terecht en zij zullen, zoals de afgelopen jaren altijd is gebeurd, nu de verdere stappen in de diverse procedures constructief kritisch volgen.

Een goede, zorgvuldige inpassing van deze luchthaven in het woon- en werkgebied van de direct omwonenden, is iets waar het CDO waarde aan hecht.