



E: [info@stichtingabrel.nl](mailto:info@stichtingabrel.nl) T: 06-2255132120  
Kelvinbaan 40, 3439 MT NIEUWEGEIN  
Postbus 1475, 3430 BL NIEUWEGEIN  
[www.stichtingABRel.nl](http://www.stichtingABRel.nl)

De informateur drs. M Hamer  
P/a de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Datum:	18 mei 2021	Project:	Stichting Advisering Regionale Luchthavens (ABReL)
Uw kenmerk:	-	Locatie:	Nieuwegein
Ons kenmerk:	B065452aa.2174770.sd	Betreft:	Uitgangspunten luchtvaart 2021-2025
Versie:	01_002		

Geachte mevrouw,

In 2019 hebben de bewonersvertegenwoordigers uit de Commissies Regionaal Overleg bij de regionale luchthavens van nationale betekenis (RTHA, LA, MAA en GAE) besloten om de stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens op te richten. De stichting werkt samen met de bewonersorganisatie bij de vliegbasis Eindhoven en heeft tot doel hen te ondersteunen bij de belangenbehartiging van de omwonenden van de betreffende luchthaven. Sindsdien heeft de stichting nadrukkelijk geparticipeerd in de totstandkoming van de Luchtvaartnota 2020-2050 en de "vertaling" ervan naar de diverse regionale luchthavens. De komende jaren moet er het nodige beleid worden uitgewerkt en wellicht worden bijgesteld als gevolg van de corona-crisis. Wij willen u bij deze onze gedachten daaromtrent graag meegeven.

In de aanhef van hoofdstuk 8 van de Luchtvaartnota is ons gebruikersprofiel opgenomen en als bewonersvertegenwoordigers willen wij hier nog herhalen dat:

***Omwonenden van regionale luchthavens een gezond en veilig woon- en leefklimaat in de directe omgeving van de luchthaven willen. Er moeten duidelijke en begrijpelijke normen zijn die het vliegen vanaf de luchthaven reguleren. Zij moeten daadwerkelijk gehandhaafd worden en leiden tot het verminderen van hinder/overlast en luchtvervuiling. Er mogen geen "perverse prikkels" zijn om de activiteiten zo in te richten, dat daardoor onevenredig veel hinder/overlast wordt veroorzaakt. Luchthavens zijn echt gesloten tussen 23.00 en 07.00 uur. De meerwaarde van de luchthaven voor een gehele regio moet helder en objectief vast te stellen zijn.***

***Omwonenden willen participeren in de besluitvorming over regionale luchthavens, waarbij het besluitvormingsproces openbaar en transparant is.***

Een eerste aanzet om te komen tot realisatie van dit “gebruikersprofiel” is gegeven met de aanpassing van het Luchthavenbesluit voor LA door de tot dan toe gebruikelijke extensieregeling (waarmee de openingstijden van de luchthaven terzijde kunnen worden geschoven) daadwerkelijk te beperken tot echte uitzonderingen.

Door het daarnaast opnemen van een maximaal aantal vliegtuigbewegingen in het LHB wordt een einde gemaakt aan de situatie, waarbij steeds weer groei van het aantal vliegtuigbewegingen door het regelmatig herberekenen van de geluidcontouren kan worden gerealiseerd.

In dit verband vragen wij nog aandacht voor het weren van verouderde vliegtuigen. Bij LA is de afspraak gemaakt dat deze luchthaven niet zal worden gebruikt voor de afhandeling van vracht. Bij MAA is dat echter geheel anders. Op deze luchthaven vormt de vrachtafhandeling een belangrijke pijler onder het bestaan van de luchthaven. De luchthaven en haar eigenaar willen zich om economische redenen niet vastleggen op het weren van “verouderde vrachtvliegtuigen”. Het gevolg is dat de omgeving met onnodig veel overlast en hinder wordt geconfronteerd.

Daarnaast zijn er inmiddels diverse initiatieven gestart om verbetering aan te brengen in de systematiek (berekenen), waarmee inzicht moet ontstaan in de mate waarin de omgeving hinder ervaart van de komende en gaande vliegtuigen naar de betreffende luchthaven. We willen opmerken dat in de huidige praktijk iedere afname van de totale geluidproductie bij de bepaling van de hinder wordt meegenomen. Als vliegtuigen per saldo 1 dB(A) minder geluid produceren, ontstaat ruimte om meer vliegtuigen te laten vliegen binnen de beschikbare geluidruimte. Wat hierbij in het verleden niet is onderkend, is dat dergelijke kleine afnames voor het menselijk oor niet waarneembaar zijn, maar de toename van het aantal vliegtuigbewegingen wel. De toegenomen hinderbeleving valt hieruit goed te verklaren.

In de tweede plaats wordt opgemerkt dat de gebruikte dosismaat  $L_{den}$  bedoeld is voor situaties met een gelijkmatige geluidproductie gedurende het etmaal. Bij (regionale) luchthavens is daarvan geen sprake. De meeste vliegtuigbewegingen zijn in een beperkt deel van de dag geconcentreerd (piekuren). Daarmee is de  $L_{den}$  ontoereikend omdat aan de basisvoorwaarde voor de toepassing van deze dosismaat (door de tijd heen gelijkmatige geluidproductie) niet wordt voldaan. Er zal een nieuwe dosismaat moeten worden ontwikkeld die naast de  $L_{den}$  een beter inzicht geeft in de mate van overlast, de daaruit voortvloeiende hinder en de beleving ervan.

In de derde plaats zal de luchtvaart haar bijdrage moeten leveren aan de vermindering van de stikstofdepositie in de kwetsbare Natura 2000-gebieden. Bij het bepalen van de hoeveelheid stikstofdepositie die de luchtvaart mag veroorzaken, moet nadrukkelijk gecontroleerd worden of dit volgens dezelfde methodiek gebeurt als in andere sectoren. Het principe van de rechtsgelijkheid moet hierbij altijd worden nageleefd. De berekeningen moeten eenduidig, begrijpelijk en volledig transparant zijn. Bij het toepassen van compensatie geldt hetzelfde onverkort. Het is belangrijk dat de luchtvaart in deze gelijk behandeld wordt als andere sectoren.

Verder moeten de komende jaren de volstrekt verouderde “omgezette aanwijzingsbesluiten en -regelingen” bij Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE) worden vervangen door een nieuw Luchthavenbesluit (LHB). Op grond van de wet Luchtvaart had dit al uiterlijk in 2018 moeten gebeuren. In de nieuwe LHB’s moet de ontwikkeling die bij het LHB voor LA in gang is gezet verder worden doorontwikkeld. Daarbij moet ook aandacht zijn voor het feit dat bij regionale luchthavens de komende en gaande vluchten steeds meer worden geconcentreerd in de vroege ochtend (07.00 - 08.00 uur) of de late avond (22.00 - 23.00 uur). Naast het doorvliegen in de nacht is dit ook een oorzaak voor een grote toename van de hinder rondom deze luchthavens.

In de discussie rond het belang van de luchtvaart voor Nederland is het goed te bedenken dat de regionale luchthavens er volgens de Luchtvaartnota ook echt zouden moeten zijn voor de regio waar ze in liggen. Wij willen daaraan toevoegen dat het voor het draagvlak van fundamenteel belang is dat het bepalen van de diverse uitgangspunten (zoals bijvoorbeeld de regionale vraag) gebeurt op een wijze die open, transparant en voor iedereen begrijpelijk is. Verder kan een regionale luchthaven de regionale vraag alleen maar accommoderen voor zover dat vanuit een oogpunt van veiligheid en hinder aanvaardbaar is. Bij een luchthaven op steenworp afstand van woonwijken is dit doorslaggevend. Het kabinetsbeleid voor de komende jaren moet hierop een adequaat antwoord gaan geven.

In het licht van het bovenstaande is er behoefte aan duidelijkheid over de economische relevantie van de luchtvaart. De intercontinentale verbindingen moeten anders gewaardeerd worden dan veel bestemmingen rond de Middellandse Zee. Als bewonersvertegenwoordigers willen wij daarom aandringen op het geven van een hoge prioriteit aan het opstellen van het in de Luchtvaartnota aangekondigde beleidskader netwerkqualiteit.

Tenslotte vragen wij uw aandacht voor het feit, dat Luchthavenbesluiten voor een aantal luchthavens (Schiphol, LA, etc.) sinds de inwerkingtreding van de wet Luchtvaart in 2013 niet meer vatbaar zijn voor beroep bij de Raad van State. Als argument is daarvoor toen gesteld, dat beroep op de Raad van State een aantasting van het primaat van de politiek zou inhouden. Wij herhalen ons pleidooi voor het wijzigen van de wet op dit punt, zodat omwonenden weer gebruik kunnen maken van de rechtsbescherming die in een democratie gewoon hoort te zijn. Wij hopen dat dit een plaats krijgt in de discussie rondom de bestuurscultuur in ons land.

In het regeerakkoord voor een komend kabinet moet ons inziens dan ook worden vastgelegd dat:

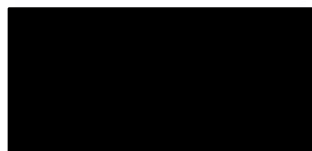
- 1. Uiterlijk 31 december 2023 voor iedere regionale luchthaven van nationale betekenis een nieuw Luchthavenbesluit is vastgesteld.**
- 2. Er op regionale luchthavens geen nachtvluchten (23.00 - 07.00 uur) met commercieel groothandelsverkeer worden uitgevoerd, met uitzondering van calamiteiten.**
- 3. In de vroege ochtend (07.00 - 08.00 uur) en in de late avond (22.00 - 23.00 uur) het vliegverkeer zoveel mogelijk wordt beperkt.**
- 4. Er bij de beheersing van de luchtvaart moet worden gestuurd op aantallen vliegbewegingen per tijdseenheid zolang er geen betrouwbare, handhaafbare grenswaarden zijn vastgesteld, waarbij ook moet worden bepaald dat verouderde vliegtuigen worden geweerd.**
- 5. Er zo snel mogelijk een duidelijk beleidskader netwerkqualiteit wordt vastgesteld.**
- 6. De wet Luchtvaart wordt aangepast, zodat de rechtsgang naar de bestuursrechter (Raad van State) weer mogelijk wordt.**

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Een afschrift van deze brief hebben wij eveneens gestuurd aan de leden van de Tweede Kamer. Voor vragen etc. kunt u contact opnemen met de ondersteuner van ABReL, mr. P. de Vries, 06-22513120, [info@stichtingabrel.nl](mailto:info@stichtingabrel.nl).

Namens de Stichting ABReL,



J. Witjes (voorzitter)



S. Everts (secretaris)