



E: [info@stichtingabrel.nl](mailto:info@stichtingabrel.nl) T: 06-2251 3120  
Kelvinbaan 40, 3439 MT NIEUWEGEIN  
Postbus 1475, 3430 BL NIEUWEGEIN  
[www.stichtingABReL.nl](http://www.stichtingABReL.nl)

Minister voor Infrastructuur en Waterstaat (I&W)  
Postbus 20011  
2500 EA DEN HAAG

Datum:	29 november 2023	Project:	Stichting Advisering Regionale Luchthavens (ABReL)
Ons kenmerk:	B001_01_065452aa	Locatie:	Nieuwegein
		Betreft:	Nieuwe Luchthavenbesluiten

Geachte heer Harbers,

Door u zijn in de afgelopen periode initiatieven genomen om de belangen van omwonenden meer aandacht te geven naast die van de luchtvaart. Als bewonersvertegenwoordigers van regionale luchthavens waarderen wij dit. Uw streven om de belangen van omwonenden meer in evenwicht te brengen met de belangen van de luchtvaartsector vanuit het uitgangspunt van minder hinder voor omwonenden, sluit goed aan bij het doel van de bewonersvertegenwoordigers in de CRO. Hun doel is gericht op het realiseren van een goed en aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omwonenden van de respectievelijke luchthavens, met name het verlagen van door vliegverkeer veroorzaakte gezondheidsschade door het reduceren van geluidoverlast en de uitstoot van (zeer) zorgwekkende stoffen.

Nu u zich als bevoegd gezag op korte termijn moet gaan buigen over de aanvragen voor een nieuw luchthavenbesluit (LHB) voor de luchthavens RTHA, MAA en GAE, en over de wijziging van het LHB voor Lelystad Airport, willen wij u in deze brief een aantal aandachtspunten voorleggen die bij de bewonersvertegenwoordigers hoog op de agenda staan en waarvan zij vinden dat deze in de nieuwe LHB's moeten worden verwerkt. Deze brief is het resultaat van diverse besprekingen in de afgelopen jaren en in goed overleg met de verschillende bewonersvertegenwoordigers vastgesteld op de jaarvergadering van Stichting ABReL op 25 november jl.

Het gaat om de volgende punten:

#### **Gezondheidsschade/slaapverstoring/uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen**

In het rondetafelgesprek, dat de bewonersvertegenwoordigers e.a. met u en de Nationale Ombudsman in 2022 hadden is aangegeven, dat het voorkomen van gezondheidsschade een centrale doelstelling moet zijn bij het vaststellen van een nieuwe vergunning voor een luchthaven.

Om gezondheidsschade door slaapverstoring te voorkomen, moet een volledig ongestoorde nachtrust voor omwonenden van een luchthaven van tenminste acht aaneengesloten uren middels opname in het LHB worden gegarandeerd. Daaraan moet worden toegevoegd dat er onderscheid moet worden gemaakt tussen doordeweekse dagen en het weekeinde. Bij iedere luchthaven moet een strikte sluiting in acht worden genomen tussen 23.00 uur en 07.00 uur op werkdagen en tussen 23.00 uur en 08.00 uur op zaterdag en zondag. Tijdens die uren wordt er van en naar de luchthaven niet gevlogen.

Daarbij stellen de bewonersvertegenwoordigers zich op het standpunt dat een uitzondering kan gelden voor maatschappelijk noodzakelijke vluchten (politie, brandweer, kustwacht en traumaheli) en orgaanvluchten. Deze moeten gezien het maatschappelijk belang altijd doorgang kunnen vinden. Hetzelfde geldt voor landingen van vliegtuigen in nood (calamiteiten). Uitsluitend vliegtuigen die tijdens de laatste vlucht naar de luchthaven vertraging oplopen (bijvoorbeeld door plots slechte weersomstandigheden) kunnen een beroep doen op de extensieregeling in het LHB om na sluitingstijd te landen. Het doorrollen van vertragingen door de dag heen met als resultaat een landing na 23.00 uur moet worden beëindigd.

Het daarbij hanteren van goede en niet voor meerdere interpretaties vatbare definities is belangrijk, zodat er geen discussies achteraf ontstaan en er duidelijkheid is voor alle betrokken stakeholders. De formulering van de extensieregeling moet voorzien worden van duidelijke eenduidige definities, zodat er geen 'loopholes' in de regeling ontstaan, die leiden tot meer nachtelijke vluchten dan strikt genomen noodzakelijk is. Ook de inhoud en de toepassing van het begrip 'uitwijkvluchthaven' moet voor eenieder duidelijk zijn omschreven.

Benadrukt wordt dat de essentie van de extensieregeling (het toestaan van een uitzondering op de afgesproken openingstijden) het incidentele karakter is. Het verlenen van een extensie is echter in de praktijk veelal geen incident. Op MAA worden in bijna alle gevallen de extensies verleend op basis van een ATC-slot. ATC-vertragingen hebben in de zomerperiode geen incidenteel, maar een structureel karakter. Bij RTHA wordt ruim 200 dagen per jaar gebruikgemaakt van de extensieregeling.

Onder de omwonenden is er verder veel bezorgdheid over de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen door vliegtuigen en de effecten op de gezondheid van omwonenden. Het is te betreuren dat in de komende LHB's wegens het ontbreken van een ter zake te hanteren beleidskader nog geen harde grenswaarden op dit punt kunnen worden geformuleerd. De enige uitzondering betreft wellicht het gebruik van loodhoudende brandstof in de kleine luchtvaart. Zij is de laatste die hier nog gebruik van maakt.

### **Minder hinder voor omwonenden**

Als het gaat om minder hinder voor omwonenden, dan moet worden opgemerkt, dat tijdens de diverse regionale verkenningen een duidelijk beeld is ontstaan van de elementen die een bijdrage leveren aan de hinder die door de omgeving wordt ervaren.

Feitelijk gaat het dan om vier elementen:

1. Het geluidniveau van het passerende vliegtuig.
2. Het moment waarop dat vliegtuig passeert.
3. Het aantal vliegtuigen dat per tijdseenheid passeert.
4. De maximale grenswaarden in  $L_{den}$  en  $L_{night}$

Uit gesprekken met omwonenden blijkt dat met name de (combinatie van) elementen 2 en 3 de hinder veroorzaken. Het brongeluid van het vliegtuig blijft daarnaast een factor van betekenis en ook bij op papier stillere vliegtuigen is het geproduceerde geluid in de omgeving van de luchthaven nog steeds zo hoog, dat het ruim boven het achtergrondgeluidniveau ter plaatse uitkomt. De geluidniveaus van deze stillere vliegtuigen sluiten niet aan bij de aanbevelingen van de WHO om de geluidniveaus van het vliegverkeer te beperken tot 45 dB  $L_{den}$  in de dag en 40 dB  $L_{night}$  in de nacht.

Gebleken is dat de concentratie van vliegtuigbewegingen op de regionale luchthavens in de periode 07.00 uur – 09.00 uur en 21.00 uur- 23.00 uur in hoge mate verantwoordelijk is voor het aantal klachten over een luchthaven. Om deze hinder tegen te gaan moet in een LHB, in afwachting van een verbeterd en sluitend systeem van grenswaarden een norm worden opgenomen voor het aantal vliegtuigbewegingen, dat in deze periode is toegestaan. Dat moet in ieder geval worden gekoppeld aan het aantal op jaarbasis maximaal toegestane aantal vliegtuigbewegingen, waarop ook de geluidcontouren zijn berekend. Aan het steeds maar weer herrekenen van het aantal vliegtuigbewegingen op grond van ‘niet hoorbaar stillere vliegtuigen’ moet een einde komen.

### **Verbeteren mogelijkheden voor de luchthaven om op zijn operatie te sturen**

Vliegen is een wijze van transport die van veel factoren afhankelijk is. Zo is de windrichting van grote invloed. Luchthavens krijgen daarom onder meer een meteo-toeslag bovenop de grenswaarden die zijn vastgesteld. Dit leidt in de praktijk tot een toename van het aantal vliegtuigbewegingen die middels de capaciteitsdeclaratie op voorhand uitgegeven worden. Daarbij is niet van belang of deze toeslag ook daadwerkelijk wordt gebruikt voor het doel waarvoor zij is gegeven. Als de wind langdurig uit één bepaalde richting waait kan er niet goed gestuurd worden, omdat de daarvoor bedoelde sturingsruimte door de luchthaven op voorhand is vergeven. Wij bepleiten om in een LHB een zodanige regeling op te nemen, dat het de luchthaven niet is toegestaan om de voor weersinvloeden gereserveerde buffer via de capaciteitsdeclaratie op voorhand uit te geven. Als die bijzondere omstandigheden zich niet voordoen, blijft de daarvoor beschikbare geluidsruimte onbenut.

### **Minst hinderlijke route vliegen**

In de diverse CRO's wordt veel aandacht besteed aan de geadviseerde routes van landend en stijgend verkeer waarbij woongebieden worden ontzien. De daadwerkelijk gevlogen route is echter een belangrijke factor bij de mate waarin hinder van het betreffende vliegtuig wordt ondervonden.

In de praktijk blijkt bijvoorbeeld dat er bij RTHA vaak van de minst hinderlijke route wordt afgeweken, onder meer als gevolg van interferentie met verkeer voor Schiphol. Vervolgens vliegt men op geringe hoogte en recht over woonwijken met alle hinder van dien. De (vertrek)route wordt door LVNL vastgesteld samen met de piloot van het vliegtuig. Daarbij wordt de te vliegen route bepaald door aspecten van efficiency en veiligheid. De mate waarin er geluidoverlast op de grond wordt veroorzaakt, is daarbij echter geen factor van betekenis. Uit contacten met uw Ministerie is ons gebleken, dat ook daar dit vraagstuk de aandacht krijgt. Wij willen dat LVNL voortaan ook gaat 'sturen' op ontwijken van woongebieden. Hierbij kan dus ook een keuze zijn om de start van een vliegtuig even uit te stellen als interferentie wordt verwacht. Het belang van omwonenden zou niet ondergeschikt moeten zijn aan planning en bedrijfseconomische afwegingen. De optie om vanwege veiligheidsredenen af te wijken van de normale startroute, mag niet structureel gebruikt worden als oplossing voor een te vol luchtruim.

### **Concurrentie op omgevingsfactoren**

Luchthavens zijn ook concurrenten van elkaar. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangegeven, dat er standaardisatie moet plaatsvinden van de voorwaarden, waaronder een luchthaven zijn operatie kan inrichten. Bewonersvertegenwoordigers ondersteunen dit en zijn van mening, dat het niet mogelijk moet zijn om als luchthaven te concurreren op omgevingsfactoren. In de Luchtvaartnota 2020-2050, hoofdstuk 4, paragraaf 4.2.3 staat vermeld dat het Rijk op de burgerluchthavens de meest lawaaiige vliegtuigen weert. Expliciet worden hierbij de Airbus A300 en de Boeing 747-400 genoemd, maar op MAA wordt die Boeing 747-400 nog steeds toegelaten. Middels een nieuw LHB dient dit gestopt te worden.

In de aanloop naar onze jaarvergadering hebben wij op 13 oktober jl. een overleg gehad met uw ambtenaren. Wij constateren dat op het ministerie met de nodige zorgvuldigheid wordt gewerkt aan de procedures rond de luchthavenbesluiten en dat daadwerkelijk wordt gepoogd het evenwicht in de beoordeling van belangen te behouden. Met name de opmerking, dat ook al is een MKBA niet verplicht en er met een 'economische onderbouwing' kan worden volstaan, de 'werkwijzer Luchtvaart specifieke MKBA's' daarbij wel gehanteerd moet worden, geeft ons vertrouwen. Vanuit de bewonersvertegenwoordigers en ABReL hebben we daar ook nadrukkelijk een bijdrage aan geleverd.

### **Overige aandachtspunten**

Zoals hiervoor al is gebleken, zijn er nog diverse ontwikkelingen waarvan de uitkomst in de toekomst van invloed zal zijn op de operatie op de luchthaven. Dat vraagt om een LHB dat daar dan op aangepast kan worden. In de diverse regionale verkenningen is dat omschreven als het adaptief karakter van een LHB. Daarbij dienen de belangen van omwonenden bij toekomstige aanpassingen zwaar te wegen. Het afnemende brongeluid van vliegtuigen moet zonder allerlei ingewikkelde procedures ten gunste komen van de omwonenden en niet leiden tot meer vlieg-bewegingen. Het 'recht op rust' moet zwaarder tellen dan het 'recht op groei'.

Verder kijken wij naar de samenloop tussen het vaststellen van een nieuw LHB en de voor een luchthaven benodigde Natuurvergunning. Die laatste is ook van belang voor de MER-studie of beoordeling die als onderliggend rapport bij de aanvraag voor een LHB moet worden gevoegd. Voor het verkrijgen van een dergelijke vergunning moet een luchthaven gaan handelen met stikstofrechten. Om de benodigde stikstofruimte te verkrijgen koopt een luchthaven bijvoorbeeld boerderijen op, zoals bij LA. Daar heeft de directeur van de luchthaven vervolgens aangeboden om de overtollige stikstofruimte die hij heeft, te schenken aan de PAS-melders in de omgeving van de luchthaven. Die geste brengt de bewonersvertegenwoordigers daar in een lastig parket. Het is wenselijk, dat u samen met uw verantwoordelijke collega, komt tot een duidelijke aanpak, die voorschrijft wat wel en wat niet geoorloofd is.

Er moet bij iedere luchthaven een regeling / protocol komen dat de omgeving ervan verzekert dat schade die veroorzaakt wordt door een incident (bijvoorbeeld een vliegtuig verliest onderdelen zoals bij MAA is voorgevallen) snel vergoed wordt.

Hierbij denken we aan een stappenplan dat doorlopen kan worden bij incidenten, om schade vast te stellen en de veroorzaker te achterhalen. Dit stappenplan moet borgen dat de omwonende niet verwikkeld raak in een langdurige strijd, waarbij iedereen naar elkaar wijst, maar niemand zijn verantwoordelijkheid neemt. Een dergelijke regeling is er al bij Defensie.

Vliegvelden moeten verder de mogelijkheid krijgen om luchtvaartmaatschappijen de toegang te ontzeggen bij slecht gedrag. Als een airline zich niet houdt aan de voorschriften om veilig te werken op de luchthaven en hinder te beperken voor de omgeving of veroorzaakte schade niet netjes vergoedt, dan is die luchtvaartmaatschappij niet meer welkom op de betreffende luchthaven.

### **Afsluitend**

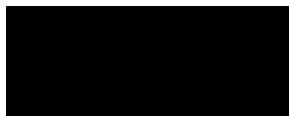
Hetgeen wij als bewonersvertegenwoordigers als onze opdracht zien is bij de opstelling van de Luchtvaartnota als inleiding bij Hoofdstuk 8 ook als zodanig opgenomen. De afgelopen periode hebben wij de ruimte ervaren om met uw Ministerie inhoudelijk en met respect voor elkaars opvattingen te overleggen en dit helpt ons bij een goede invulling van onze opdracht. Daarvoor zijn wij u erkentelijk.

Wij vertrouwen erop u met deze brief van dienst te zijn geweest. Voor vragen kunt u contact opnemen met onze ondersteuner, [REDACTED], telefoonnummer: [REDACTED]. Met hem staat het bestuur in nauw contact.

Met vriendelijke groet,



De heer J. Witjes (voorzitter)



Mevr. S. Everts (secretaris)