

## Aan de voorzitter en leden van de commissie Ruimte van de gemeente Lansingerland

**Van:** Thea van de Coevering – van Heesewijck, bewonersvertegenwoordiger in de CRO RTHA namens de gemeente Lansingerland

**Betr.:** zienswijze in te dienen op het concept-luchtvaartnota (I&W 15-5-2020)

**Datum:** 5-6-2020

Hiermee wil ik u even bijpraten over hetgeen de bewonersvertegenwoordigers in de CRO RTHA hebben of gaan besluiten.

- De bewonersvertegenwoordigers van de 5 regionale luchthavens hebben zich verenigd in de **Stichting ABReL** (Advisering Bewoners Regionale Luchthavens) en worden bijgestaan door Mr. P. de Vries uit Nieuwegein, die jarenlange ervaring heeft met betrekking tot wet- en regelgeving inzake de luchtvaart in de meest ruime zin (o.a. bij Lelystad).
- De Stichting ABReL gaat een **zienswijze** (zie verder in dit stuk) indienen op de **concept-luchtvaartnota** namens alle bew. vertegenwoordigers van regionale luchthavens.
- Daarnaast zullen wij als bew. vertegenwoordigers **rond RTHA een aanvullende zienswijze** indienen voor zaken die specifiek gelden voor en rond RTHA.
- Wellicht nog dit jaar zal gestart worden met een **Luchthavenbesluit voor RTHA**. Daar zal ik u t.z.t. van op de hoogte houden. Wel hebben we al besloten dat, om niet tegen elkaar te worden uitgespeeld, niet alle bew. vertegenwoordigers afzonderlijk zullen spreken met RTHA (zoals RTHA graag wil), maar alleen gezamenlijk of via een woordvoerder (Mr. P.de Vries). We hechten ook veel waarde aan een **proces-begeleider**, een onafhankelijk persoon, geen bureau (de luchthaven stelt aan, en “wiens brood men eet, diens woord men spreekt”).
- **Fine-tuning door middel van zienswijzen op de Luchtvaartnota is zeer belangrijk voor de leefomgeving en het welbevinden van onze inwoners.**
- Ik verzoek u dan ook onze argumenten in overweging te nemen en ze ook politiek uit te dragen in een **zienswijze namens de Raad van Lansingerland** en te delen met uw partijgenoten in Prov. Staten. Uw en hun oordeel zijn zeker relevant voor onze (gezonde) toekomst.

**Wij (bew. vertegenw. RTHA) hebben 4-6-2020 aan de hand van de volgende stellingen gediscussieerd.**

1. De door omwonenden ondervonden hinder wordt in overgrote mate veroorzaakt door groot commercieel handelsverkeer. Op RTHA is veelal ook sprake van het uitvoeren van **maatschappelijke vluchten** (politie, brandweer, trauma), ook in de nacht. Deze vluchten veroorzaken wel overlast maar geen hinder gezien het algemeen aanvaard maatschappelijk nut van deze vluchten.
2. **Regionale luchthavens** moeten alleen de regionale vraag naar m.n. groot handelsverkeer accommoderen, zolang dat vanuit een oogpunt van veiligheid en hinder voor de omgeving aanvaardbaar is. Wat die regio dan is blijkt duidelijk uit de naam van de luchthaven. Het is bespreekbaar om regionale luchthavens specifieke nationale taken mee te geven, zoals Groningen (alle opleidingen in het kader van de luchtvaart) of Twente (concentreert zich op drones, onbemande luchtvaart en als testomgeving voor het beproeven van innovatieve concepten).
3. Er moet een helder, duidelijk en voor eenieder begrijpelijk en controleerbaar systeem beschikbaar zijn, dat ingezet wordt om een integrale afweging te kunnen maken tussen de vraag naar vliegen enerzijds en een goed woon- en leefklimaat voor omwonenden anderzijds. Zolang een dergelijk “dashbord” niet beschikbaar is moeten de **max. aantallen vliegtuigbewegingen voor groot commercieel verkeer als harde grens in het Luchthavenbesluit worden vastgelegd, naast** een max. toelaatbare hoeveelheid geluid. Concept-luchtvaartnota: de Regering wijst het opnemen van aantallen vliegbewegingen als “eis” in een Luchthavenbesluit af.(pag.76).

4. Het **beleidskader Netwerkkwaliteit** moet een objectief toetsingskader bieden waarlangs de claims van de luchtvaart gelegd kunnen worden als het gaat om het belang van de verbindingen die men aanbiedt en moet tevens een helder en duidelijk inzicht geven in het instrumentarium, dat wordt ingezet om hierop te sturen.

### **luchtvaartnota en onze (nog voorlopige ) zienswijze daarop**

In onze zienswijze (t.a.v. mevr. Minister C. van Nieuwenhuizen) willen wij, als bew. vertegenwoordigers, nadrukkelijk op een aantal onderwerpen ingaan.

#### **De positie van de regionale luchthavens**

In de ontwerp-luchtvaartnota zien we de volgende beleidsvoornemens/uitspraken staan:

Regionale luchthavens zijn er voor de regio en er moet binnen de regio draagvlak zijn voor de luchthaven (pag. 27).

De Rijksoverheid neemt de regierol bij regionale luchthavens (pag. 71) en gaat ook kijken naar welke lawaaiige vliegtuigen geweerd moeten worden (pag. 50).

Regionale luchthavens bedienen geen andere steden buiten hun verzorgingsgebied (pag. 76).

Er wordt nadrukkelijk gekeken naar de levensvatbaarheid van regionale luchthavens ( pag. 77) waarbij u kritisch bent op de (financiële) inspanningen van de provincies om die luchthavens open te houden.

Maatschappelijke vluchten krijgen een eigen geluidsruimte, maar dit mag niet leiden tot een uitbreiding van de ruimte voor het groot handelsverkeer (pag. 15 en 47).

De Regering wil minder nachtvluchten in de periode 23.00 – 07.00 uur maar dat mag niet leiden tot een concentratie in de periode 22.00- 23.00 uur en in de periode 07.00 uur – 08.00 uur (par. 4.2.4 – pag. 50 ). de extensieregeling van RTHA zal strenger worden vastgelegd (par. 4.2.4. – pag. 50).

Als bew.vertegenwoordigers van de CRO's bij Regionale Luchthavens stemmen wij volledig in met deze beleidsvoornemens. Zij sluiten aan op hetgeen wij de afgelopen jaren bepleit hebben. Hiermee zijn regionale luchthavens bedoelt voor de regio waar ze in liggen en niet om “de volgende lading low-budget toeristen te faciliteren die vervolgens middels een busrit onmiddellijk naar Amsterdam worden vervoerd”. Daar is de beleidsuitspraak dat uw “ Regering inzet op toeristen met een hoge toegevoegde waarde ( pag. 32), een bevestiging van.

(Met betrekking tot RTHA zullen wij als bew. vertegenwoordigers rond RTHA, hier aanvullend, ook wijzen op het feit dat RTHA ligt in een dicht bevolkte, meest vervuilde regio van Nederland/Europa en op 600 m van de bebouwde kom en dus niet geschikt is om eventueel nog meer vliegverkeer aan te kunnen).

Ook de opmerkingen over beperking van de nachtvluchten en de vluchten tussen 22.00 - 23.00 uur en 07.00 -08.00 uur beschouwen wij als een duidelijke erkenning van de door ons aangedragen problemen die zich op dit punt bij RTHA manifesteren. (bew.vertegenwoordigers RTHA hebben 4<sup>e</sup> kwartaal 2019 een staat bijgehouden van te laat binnenkomende Transavia vluchten).

Het is bespreekbaar om regionale luchthavens specifieke nationale taken mee te geven, zoals Groningen, waar zich alle opleidingen in het kader van de luchtvaart concentreren of Twente, dat zich concentreert op drones, onbemande luchtvaart en een testomgeving voor het beproeven van innovatieve concepten.

**RTHA wil in deze “alles” naar zich toehalen** o.a. testvluchten met andere brandstof, elektrisch vliegen etc. Dit is o.i. ongewenst gezien de ligging vlak bij dichte woonbebouwing).

#### **Hinderbeperking en –bepaling**

Kijkend naar de uitspraken omtrent het einde van de “ongeclausuleerde groei van de luchtvaart” en dat “er van groei alleen sprake kan zijn als dit gepaard gaat met de afname van hinder” dan zien wij ook hier een trendbreuk met het verleden, waar schade aan de gezondheid door hinder en slaapverstoring gezien

worden als een noodzakelijk en onontkoombaar gevolg van de luchtvaart. Als het om de uitwerking van de nieuwe principes, samengevat als het "groeiverdienmodel" gaat kunnen wij u echter niet volgen.

Er wordt in de luchtvaartnota geen enkel zicht geboden op de wijze waarop u deze beleidsvoornemens denkt te operationaliseren. U geeft wel aan dat u daar onderzoek naar doet. Ook in de reacties van veel andere partijen komt terug, dat het instrumentarium, dat u ter beschikking staat om deze uitgangspunten te realiseren, maar zeer beperkt is.

De afgelopen periode is ook duidelijk geworden, dat het draagvlak voor de huidige werkwijze van hinderbepaling in snel tempo verdwijnt. Mensen ervaren geen afnemende hinder. Wij hebben al aangegeven, dat hiervoor ons inziens verschillende verklaringen zijn aan te wijzen.

In de eerste plaats wordt bij de berekening van de hinder door het aantal toe te laten vliegtuigbewegingen, iedere afname van geluidsproductie meegenomen. Als vliegtuigen per saldo 1 dB(A) minder geluid produceren, ontstaat ruimte om meer vliegtuigen te laten vliegen binnen de beschikbare geluidsruijnte. 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 is dat wel. Daarbij komt dat de werkelijke eigenschappen van het geluidveld rondom luchthavens zitten verborgen in geluidsmetingen en dus niet in de uitkomsten van een rekenmodel. Als de groei van de luchtvaart alleen kan plaats vinden met minder hinder dan kan dat alleen maar met de werkelijke geluidseigenschappen die uit geluidmetingen komen. Immers, alleen dan weet het bevoegd gezag hoeveel lawaai er werkelijk wordt gemaakt en hoeveel hinder er werkelijk wordt ondervonden.

In de tweede plaats wordt opgemerkt dat de dosismaat  $L_{den}$  is ontworpen op een gelijkmatige geluidsproductie door de dag heen. Zeker bij regionale luchthavens is daarvan geen sprake. Alle vliegtuigbewegingen zijn in een beperkt deel van de dag geconcentreerd. Daarmee is de  $L_{den}$  eigenlijk als enige dosismaat ontoereikend omdat aan de basisvoorwaarde voor de toepassing van deze dosismaat niet ( door de tijd heen gelijkmatige geluidsproductie) wordt voldaan.

Bovenstaande argumenten geven duidelijk aan dat een snelle ontwikkeling van een instrumentarium dat het mogelijk moet maken om uw "groeiverdienmodel" in de praktijk te kunnen gaan toepassen nog ver weg is. Hetzelfde geldt ook voor de normstelling rond ultrafijnstof. Inmiddels zijn er aanwijzingen, dat ook de luchtkwaliteit in een gebied ernstige gevolgen heeft voor de volksgezondheid, zodat ook op dit dossier met de nodige omzichtigheid moet worden geacteerd. Bij het ontwikkelen van dit instrumentarium zijn de richtlijnen van de WHO op het punt van de luchtvaart, leidend.

Wij zijn van mening dat er tot het moment dat er een dergelijk toepasbaar instrumentarium beschikbaar is, in ieder geval gebruik moet worden gemaakt van bestaande instrumenten om de ontwikkeling van de luchtvaart beheersbaar te houden.

Het instrument dat, in de overbruggingsperiode totdat er een nieuw en adequaat systeem beschikbaar is om uw "groeiverdienmodel" te kunnen operationaliseren moet worden toegepast, is het in de diverse Luchthavenbesluiten opnemen van het maximaal toelaatbare aantal vliegtuigbewegingen, zoals dat ook bij het luchthavenbesluit van Lelystad Airport zal gaan gebeuren. Als groei is verdiend, moet dat worden geëffectueerd door een luchthavenbesluit te wijzigen op het onderdeel vliegtuigbewegingen.

In de ontwerp-Luchtvaartnota wijst u het opnemen van aantallen vliegtuigbewegingen als "eis" in een LHB echter af ( pag. 76) met als argument dat u wilt sturen op grenswaarden. Dat laatste is nog niet goed mogelijk, dus feitelijk worden hier "oude schoenen weggegooid voordat er nieuwe zijn". Mochten er bij u ook procedurele overwegingen een rol spelen, die maken dat u dit instrument niet wil toepassen, dan zijn wij graag bereid om hierover met u te overleggen teneinde te bezien of een en ander zo kan worden vormgegeven dat enerzijds de rechtszekerheid naar omwonenden is gewaarborgd en anderzijds er een

systeem is dat u in staat stelt om efficiënt en adequaat maar ook open en transparant, op ontwikkelingen in te spelen.

### **Governance en Commissies Regionaal Overleg (CRO)**

Door u is er aan de bewonersvertegenwoordigers in de CRO's een advies gevraagd over de positie en inrichting van de CRO. Wij constateren dat ons advies niet aan "dovemans oren" gericht is geweest.

In het verlengde van het advies van de heer van Geel ( proefcasus Eindhoven) hebben wij aangedrongen op verder professionalisering van de CRO's. U geeft in de ontwerp-luchtvaartnota aan dat de positie van de CRO's wordt versterkt ( par 8.2.1.- pag. 90), er een Nationale Klankbordgroep Luchtvaart ( pag. 88) komt en Luchthavenbesluiten worden weer vatbaar voor beroep bij de Raad van State. Als bew. vertegenwoordigers zijn wij beschikbaar om met u te overleggen over de verdere uitwerking en implementatie van deze beleidsvoornemens.

### **Beleidskader Netwerkkwaliteit**

In de ontwerp-luchtvaartnota wordt aangekondigd dat er een beleidskader Netwerkkwaliteit wordt opgesteld. Een dergelijk kader dat objectieve criteria geeft voor de beoordeling of vluchten wel of niet een bijdrage leveren aan het netwerk van verbindingen, dat voor Nederland van belang is, is zeer welkom. Het kan een einde maken aan een groot aantal niet onderbouwde "claims" vanuit allerlei partijen vanuit de sector als het gaat om de bijdrage die hun luchthaven of verbindingen leveren aan het voor de Nederlandse economie belangrijke netwerk.

### **Overige opmerkingen**

Het streven van de regering om op de kortere trajecten vliegen te vervangen door trein of lange afstandsbus ((pag.12, 36, 41). ondersteunen wij van harte en is feitelijk al een gewone maatschappelijke trend als je kijkt naar de ontwikkeling rond de Euro-Star.

Het streven naar meer ruimte voor nationaal beleid en het terugdringen van de "vrije jongens" die de luchtvaart zo lang hebben gedomineerd, is iets waar door ons bij vrijwel iedere klankbordgroep op is aangedrongen. Zonder die ruimte is veel beleid een dode letter. We kunnen dan afspraken maken zoveel we willen, maar uiteindelijk komt daar niets van terecht.

De gang van zaken rond de luchtvaart na de kredietcrisis is daarvan een markant voorbeeld en zeer onlangs (15 mei 2020) besloot de KLM dat 1,5 m afstand houden niet op hen van toepassing is.

Vliegtuigen naar b.v. Glasgow en Athene zaten "bomvol". **Duidelijke wetgeving en handhaven is zeer nadrukkelijk nodig, de luchtvaart staat niet boven de wet.**

(pag 18) Betreffende **woningbouw in de directe omgeving van een luchthaven**: deze factoren zoals raken ook wel degelijk omwonenden. Niet kunnen bouwen daar waar luchtverkeer voorrang krijgt geeft voor inwoners een strop zowel financieel (indirect via de gemeentebegroting) als qua huisvesting.