



E: info@stichtingabrel.nl T: 06-2251 3120
Kelvinbaan 40, 3439 MT NIEUWEGEIN
Postbus 1475, 3430 BL NIEUWEGEIN
www.stichtingABRel.nl

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

Datum:	11 maart 2025	Project:	Stichting Advisering Regionale Luchthavens (ABReL)
Ons kenmerk:	B024_01_065452aa	Locatie:	Nieuwegein
		Betreft:	Ontwerp LHB Eelde (GAE)

Geachte heer Madlener,

Door u en uw voorganger, de heer Harbers, zijn in de afgelopen periode initiatieven genomen om de belangen van omwonenden meer aandacht te geven naast die van de luchtvaart. Het doel van de bewonersvertegenwoordigers in de CRO 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 geluidsoverlast en de uitstoot van (zeer) zorgwekkende stoffen.

Wij moeten helaas constateren dat het gepubliceerde ontwerpbesluit hier niet aan voldoet.

Het gaat om de volgende punten:

Gezondheidsschade/slaapverstoring/uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen

In de Luchtvaartnota maar ook in het rondetafelgesprek, dat de bewonersvertegenwoordigers e.a. met uw voorganger 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. Voor ABReL is het uitgangspunt dat gezondheidsschade door slaapverstoring voorkomen moet worden middels het opnemen in een LHB van een ongestoorde nachtrust voor omwonenden van tenminste acht aaneengesloten uren. 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.

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is ook opgenomen dat het verminderen van nachtvluchten een belangrijk doel van het rijksbeleid is. Het ontwerp-LHB is hiermee in strijd, omdat door de openingstijden te verlengen met een uur voor 07.00 en een uur na 23.00 uur het mogelijk wordt om op GAE ook in de nacht vluchten in te plannen.

Hiermee wordt volledig voorbij gegaan aan het vastgestelde rijksbeleid. Met een start van de operatie op de luchthaven om 06.30 uur (en in de nabije toekomst zelfs 06.00 uur) zullen in de praktijk vanaf dat tijdstip de toestellen vertrekken, hetgeen substantiële slaapverstoring in de vroege ochtend zal geven. Bij andere regionale luchthavens is bewezen dat de meeste overlast wordt ervaren van de stijgende en landende toestellen in de vroege ochtend en late avond.

Het voorstel om op GAE nachtvluchten toe te staan, wordt marginaal onderbouwd. Die keuze wordt enkel onderbouwd met een beroep op de uitkomsten van de berekeningen, waarvan ook al jaren vaststaat, dat die geen goed beeld van de (kortdurende) hinder geven. Al ten tijde van het vaststellen van de Luchtvaartnota 2020-2050 werd geconstateerd, dat er een wezenlijk verschil zit tussen de uitkomsten van de berekeningen en de ervaren hinder. Daartoe is ook het PAMV-traject opgestart. Dit heeft nog niet geleid tot een resultaat, te weten grenswaarden die een realistisch beeld geven van de optredende hinder. Voor alle betrokken stakeholders m.u.v. de luchtvaartsector is inmiddels wel duidelijk dat het enkel sturen op geluidbelasting in de huidige systematiek leidt tot steeds meer hinder in plaats van de afname er van.

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.

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).

In het ontwerp-LHB is nu het aantal maatschappelijke vluchten aan een maximum gebonden, terwijl het aantal vluchten groothandelsverkeer alleen wordt gereguleerd door de vastgestelde contouren. Gezien het belang dat moet worden gehecht aan maatschappelijke vluchten boven "goedkope vakantievluchten naar de zon" moeten die laatste aan een maximum aantal (2444) worden gebonden. Maatschappelijke vluchten moeten ten allen tijde doorgang kunnen vinden.

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.

Spreiding van vakantievluchten

De luchthaven onderbouwt haar wensen (afhandelen vakantievluchten) vanuit de wens in de luchtvaartnota om te komen tot samenwerking tussen luchthavens. Dit is een onjuiste vertaling van de Luchtvaartnota. Ook de recente motie Grinwis/de Hoop wijst het verspreiden van hinder af. Bij de vaststelling van de Luchtvaartnota is het verspreiden van bepaalde vormen van luchtvaart over de diverse regionale luchthavens (het spreidingsmodel) afgewezen vanwege de ernstige toename van hinder. Met samenwerking is bedoeld dat niet iedere luchthaven probeert hetzelfde te doen, maar dat luchthavens complementair aan elkaar moeten zijn, zodat er voor alle vormen van luchtvaart in Nederland plek blijft. Als voorbeeld is toen over tafel gegaan, dat MAA zich vooral moet concentreren op vrachtvervoer en dat GAE de opleidingsluchthaven van Nederland zou moeten zijn. Het huidige ontwerp LHB is dus ook op dit punt in strijd met de Luchtvaartnota. Daarnaast wijzen wij erop dat de luchtruimherziening er op is gericht om militaire vluchten en vluchten groot handelsverkeer zoveel mogelijk te separeren. Daarmee heeft ieder zijn eigen luchtwegen en kan overlast op de grond omdat men voor elkaar moet uitwijken zoveel mogelijk worden voorkomen.

Juridische consistentie

De afgelopen jaren is duidelijk geworden dat het noodzakelijk is om vast te stellen wie nu aanspreekbaar is op de regels die in een LHB zijn opgenomen. Helaas is het ontwerp-LHB voor GAE ook onduidelijk.

Zo wordt in bepaalde artikelen een norm opgelegd aan de gezagvoerder van een vliegtuig. De vraag is dan of hij rechtstreeks door ILT met handhaving kan worden getroffen of dat de luchthaven dit doorzet naar de gezagvoerder of diens werkgever. Hetzelfde geldt voor het stijgen of landen buiten de openingstijden. Is de luchthaven hierop aan te spreken of is dat LVNL of juist de airline? Het is voor een goed handhavings- en toezichtregiem noodzakelijk dit ondubbelzinnig op te nemen in het LHB.

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 dit 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'. Dit moet ook leidend zijn bij de beoogde evaluaties van het luchthavenbesluit.

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. Indien nodig moet de wet hierop worden aangepast.

Ook in dit besluit komen we weer opmerkingen tegen over het belang voor de lokale economie en het vestigingsklimaat voor internationale bedrijven. De vraag blijft ons bezighouden in hoeverre luchthavens en hun aandeelhouders niet aan wensdenken doen. GAE is tot op heden alleen in staat om open te blijven, dankzij een regelmatige financiële injectie van haar partners (de regionale en lokale overheden ed.). Ook blijft de vraag openstaan in hoeverre het achterland van GAE in staat is om voldoende passagiersaanbod te genereren voor een rendabele dienstregeling vanaf GAE.

Wij vertrouwen erop u met deze brief van dienst te zijn geweest. Voor vragen kunt u contact opnemen met onze ondersteuner, mr. P. de Vries, telefoonnummer: 06-2251 3120. Met hem staat het bestuur in nauw contact.

Met vriendelijke groet,



De heer Drs. D. Breedveld (voorzitter)



De heer Drs. E. van de Pas (secretaris)