

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

\* heden per aangetekende post verzonden \*

Datum:	10 december 2018	Project:	Stichting ABReL i.o.
Uw kenmerk:	B065452aa.18hjdnp.pdv	Locatie:	
Ons kenmerk:		Betreft:	Luchtvaartnota 2020-2050
Versie:	01_001		

Geachte mevrouw Nieuwenhuizen,

De bewonersvertegenwoordigers uit de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Lelystad Airport, Commissie Regionaal Overleg (CRO) Airport Groningen Eelde, Commissie Regionaal Overleg (CRO) Maastricht Aachen Airport, Commissie Regionaal Overleg Rotterdam/The Hague Airport en de Commissie Voorlichting, Overleg en Milieuhygiëne (COVM) Eindhoven willen met elkaar samenwerken en gezamenlijk participeren in het proces rond de totstandkoming van de nieuwe Luchtvaartnota 2020-2050. Zij hebben het voornemen om daartoe de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (Stichting ABReL) op te richten.

Deze stichting heeft tot doel om enerzijds voor uw ministerie als aanspreekpunt te dienen bij de voorbereiding van de Luchtvaartnota 2020-2050 en om anderzijds informatie vanuit uw ministerie efficiënt door te geleiden naar de diverse bewonersvertegenwoordigers en vice versa. Daarnaast moet de stichting de bewonersvertegenwoordigers met kennis ondersteunen. Met het oprichten van de stichting moeten bewonersvertegenwoordigers in staat worden gesteld om hun rol adequaat en professioneel in te vullen.

Gezien zijn ervaringen bij de ondersteuning van de direct omwonenden in het proces rond de transformatie van Lelystad Airport, hebben de bewonersvertegenwoordigers ondergetekende gevraagd om als kwartiermaker voor de nieuwe stichting op te treden. Naast allerlei administratieve zaken is ook aandacht besteed aan de inhoudelijke opstelling van de bewonersvertegenwoordigers in het proces rond de nieuwe luchtvaartnota. Een en ander heeft geleid tot de onderstaande uitgangspunten onder de titel:

## ***Van kwantiteit naar kwaliteit***

*De luchtvaartnota 2020- 2050 moet de balans tussen de belangen van luchtvaart, haar economische potenties en de belangen van de omwonenden, als het gaat om zo min mogelijk geluidsoverlast, een goede leefbaarheid en minimale uitstoot van milieubelastende en gezondheidsbedreigende stoffen, waarborgen.*

*Er moet nadrukkelijk onderscheid worden gemaakt in bestemmingen en het beleid dat daarbij hoort. Bepalend is de kwaliteit van de verbindingen/bestemmingen die door de verschillende airlines worden onderhouden. De economische en maatschappelijke baten moeten helder kunnen worden afgezet tegen de economische en maatschappelijke kosten. Die vergelijking kan bij het vliegen op New York of Peking anders uitvallen dan bij een vakantievlucht naar Kos of Ibiza. Vanuit die vergelijking moeten vervolgens concrete keuzes worden gemaakt die naast groei ook beperking en vermindering van vluchten zullen inhouden.*

*Dat betekent het volgende:*

- Er moet een wijze van beprijzing van de luchtvaart komen die maakt dat gestuurd kan worden op de kwaliteit van die verbindingen. Een substantiële vliegtaks (in relatie tot BTW op tickets/accijns op kerosine) kan in dat verband op onze steun rekenen. Beprijzing levert ook een bijdrage aan het beïnvloeden van de milieu-footprint van de luchtvaart en brengt de luchtvaart meer in lijn met andere vormen van transport en dienstverlening.*
- De WHO heeft onweerlegbaar aangetoond dat geluidhinder door vliegtuiglawaai gezondheidsschade oplevert. Dat houdt in dat met name opstijgen van en landen op Nederlandse luchthavens in de periode tussen 22.00-23.00 uur en 07.00-08.00 uur (“nachtvluchten”) slechts incidenteel aan de orde kan zijn. Ontwikkelingen in de luchtvaart die gepaard gaan met ‘ernstige geluidsoverlast’ voor duizenden mensen en duizenden ‘ernstig slaapgestoorden’ opleveren zijn niet aanvaardbaar.*
- Alhoewel nu de exacte gevolgen voor de gezondheid van omwonenden van de uitstoot van ultra fijnstof door stijgende en landende vliegtuigen nog niet duidelijk is, is er wel consensus dat de uitstoot zeker op de lange termijn tot gezondheidsschade leidt. Deze schade moet bij voorkeur door een gerichte bronaanpak worden tegengegaan.*
- Verder moet de Luchtvaartnota klip en klaar aangeven welk verkeer op welke luchthaven wordt afgehandeld en waarom. Er mag geen ruimte zijn voor commerciële partijen om te gaan shoppen. Instrumenten die dat voorkomen worden ondersteund.*
- De Luchtvaartnota moet voldoende ruimte bieden om ruimhartig te investeren in het woon/-leef- en werkklimaat in die gebieden, die door de luchtvaart worden belast. Het normenkader moet consistent zijn en consequent worden toegepast. Het naast elkaar toepassen van Ke en L<sub>den</sub> moet worden beëindigd en lokaal maatwerk moet mogelijk worden. De verschillen in meten en rekenen moeten beter worden gevalideerd.*
- Het afronden van de herindeling van het luchtruim is een fundamentele randvoorwaarde, die moet zijn vervuld voordat allerlei besluiten rond extra vliegtuigbewegingen genomen en uitgevoerd worden. Die herindeling leidt ook tot een hogere vluchtefficiëntie (= minder uitstoot) en een betere luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthavens (= minder overlast).*

Deze uitgangspunten worden na de oprichting aan het stichtingsbestuur voorgelegd ter formele vaststelling.

Ik vertrouw erop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,  
LBP|SIGHT BV

mr. P. de Vries