



Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen
Om de Landskroon 3 – 7722 VG Dalfsen

Aan zijne excellentie de heer M.G.J. Harbers
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Internetconsultatie Wijziging van de Regeling burgerluchthavens i.v.m. het rekenen met actuele gegevens.

Dalfsen, 1 september 2023.

Geachte heer Harbers,

Het is bij u en uw ambtenaren genoegzaam bekend dat SATL (Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen) met betrekking tot luchtvaartangelegenheden zich al lang zorgen maakt over de zwakke bescherming van burgers tegen geluidsoverlast en alles wat daarmee samenhangt.

In uw voorstel wilt u gaan rekenen met actuele gegevens voor heli's van ambulance, politie, hulpdiensten en dergelijke. U verwacht hierdoor een kleiner beslag op de geluidsruimte, waardoor er altijd gevlogen zou kunnen worden door deze diensten. Dat klinkt sympathiek; niemand wil dat een ambulance-heli niet zou kunnen uitvliegen, waardoor wellicht mensenlevens in gevaar zouden komen.

Echter, uw voorstel is helemaal niet zo sympathiek als het lijkt.

Zoals u ongetwijfeld zelf ook weet, leunt de bescherming van burgers tegen geluidsoverlast op een systematiek van grenswaarden vaststellen en het doen van jaarlijkse handavingsberekeningen met een vastgestelde mix van vliegtuigen en heli's. Daarbij zijn aantallen én types vastgelegd, wat leidt tot een eenduidige set van te gebruiken geluidstabellen.

Nu heeft u blijkbaar in die set van vliegtuigen en heli's lawaaierigere heli's gebruikt dan waarmee in werkelijkheid wordt gevlogen. En, naar u zegt om beter aan te sluiten bij de werkelijkheid, wilt u alléén in de jaarlijkse handavingsberekeningen minder-lawaaierige heli's gebruiken. Daardoor kunnen er meer vliegbewegingen worden uitgevoerd binnen de vastgestelde geluidsruimte. Wat u verzuimt te vermelden, is dat de grenswaarden aan die geluidsruimte zijn berekend met andere geluidstabellen, namelijk met die van de lawaaierigere heli's. Daardoor is indertijd al op een conservatieve manier veel geluidsruimte geclaimd. En toch wordt deze nu als knellend ervaren.

Uw voorstel is inconsistent met de systematiek van grenswaarden en handavingsberekeningen, en wekt daardoor de volgende indruk: omdat de totale geluidsruimte als knellend wordt ervaren, gaat u op zoek naar een geitenpaadje om nog meer te kunnen vliegen.

Daar komt bij dat uw voorstel het probleem van de hulpdiensten niet met voldoende zekerheid gaat oplossen. Omdat commercieel handelsverkeer en hulpdiensten gebruik maken van dezelfde geluidsruimte, kan men alleen maar stellen dat er in totaliteit een te grote claim wordt gelegd op de beschikbare geluidsruimte.

Wel staat vast dat uw voorstel, vergeleken met de bestaande situatie, tot meer overlast voor de omwonenden zal leiden. Immers, de geluidsruimte die zou ontstaan gaat onherroepelijk, linksom of rechtsom, volgevoerd worden. Ter geruststelling beoogt u dat de vrijgerekende geluidsruimte alleen ter beschikking mag komen aan

de hulpdiensten. Maar u stelt ook dat dit juridisch niet te borgen is, waardoor het mogelijk is dat ook commercieel handelsverkeer hier gebruik van gaat maken. Iedereen eet immers uit dezelfde pot.

SATL gaat ervan uit dat het juridisch wel degelijk mogelijk is deze borging in te bouwen, maar dat dat wellicht een uitgebreidere procedure behelst. We vragen u dan ook om een degelijke, onafhankelijke juridische analyse van de mogelijkheden om voor Lelystad Airport en vliegvelden in het algemeen een aparte geluidsruimte vast te stellen voor commercieel handelsverkeer aan de ene kant, en hulpdiensten aan de andere kant. Zo'n analyse kan richting geven aan wat er dan moet gebeuren om juridisch te borgen dat uitsluitend de hulpdiensten gebruik kunnen maken van de voor hen bedoelde geluidsruimte, zonder dat dit kan leiden tot meer overlast voor omwonenden.

Tevens willen wij u vragen te overwegen om de geluidsruimte die in uw voorstel vrij zou komen door in de handavingsberekeningen te rekenen met stillere toestellen geheel of gedeeltelijk teruggegeven kan worden in de vorm van een verlaging van de toegestane geluidsbelasting. Door de grenswaarden ongemoeid te laten, terwijl er in de handavingsberekeningen met afwijkende geluidstabellen wordt gewerkt, wordt de systematiek van grenswaarden en handhaving ondermijnd, met als gevolg een aantasting van de toch al matige bescherming tegen geluidsoverlast door de luchtvaart.

Tot slot vragen wij u vriendelijk ons actief en rechtstreeks te informeren over wat er met onze zienswijze wordt gedaan. Naar ons idee zou dit een vast onderdeel moeten van zijn een goed en transparant participatieproces.

Met vriendelijke groet, namens SATL

dr. ir. Leon Adegeest (voorzitter)