



Kelvinbaan 40 | 3439 MT Nieuwegein | 06 22 5131 20

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

aangetekend verstuurd

ontvangen op 8-3-2019
3SRDAA701199039

* heden per aangetekende post verzonden *

Datum:	7 maart 2019	Project:	Stichting ABReL i.o.
Uw kenmerk:		Locatie:	
Ons kenmerk:	B065452aa.18hjdnp.pdv	Betreft:	Luchtvaartnota 2020-2050 - aanvulling general aviation
Versie:	02_001		

Geachte mevrouw Nieuwenhuizen,

Op 11 december 2018 hebben de bewonersvertegenwoordigers uit de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Lelystad Airport, Commissie Regionaal Overleg (CRO) Airport Groningen Eelde, Commissie Regionaal Overleg (CRO) Maastricht Aachen Airport en Commissie Regionaal Overleg Rotterdam/The Hague Airport besloten informatie te delen en standpunten uit te wisselen. Voor een goede communicatie en organisatie van een en ander is het voornemen daartoe de stichting ABReL op te richten. Op 11 december 2018 is ook hun 'position paper' inzake de inhoud van de nieuwe luchtvaartnota 2020-2050 aan u toegezonden.

Voor deze bewonersvertegenwoordigers is het belangrijk dat de luchtvaartnota 2020-2050 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, waarborgt.

De afgelopen maanden is er in dat verband gesproken over de verschillende aspecten van de luchtvaart en ook over de verhoudingen tussen general aviation (maatschappelijke vluchten, recreatieve luchtvaart en vliegenscholen) en de 'grote luchtvaart'.

Die discussie heeft er bij Rotterdam The Hague Airport (RTHA) inmiddels toe geleid, dat de exploitant van deze luchthaven pogingen onderneemt om de verschillende soorten luchtvaart van elkaar te scheiden en die van een eigen geluidruimte te voorzien. Het doel hiervan is onmiskenbaar om daarmee verdere groei van groot handelsverkeer mogelijk te maken. De bewonersvertegenwoordigers in de CRO van RTHA hebben grote bezwaren tegen dit voorstel en de daarbij gehanteerde handelwijze. Het is voor hen volstrekt onaanvaardbaar om een dergelijke discussie te voeren buiten de context van het proces rond de nieuwe luchtvaartnota.

Wij gaan ervan uit dat u in dit kader ook geen beslissingen neemt, zolang de luchtvaartnota 2020-2050 niet is vastgesteld.

Bovenstaande ontwikkelingen hebben er verder toe geleid, dat de bewonersvertegenwoordigers bij de diverse luchthavens zich hebben gebogen over de wenselijke ontwikkeling van de general aviation. Deze discussie heeft de volgende standpunten naar voren doen komen:

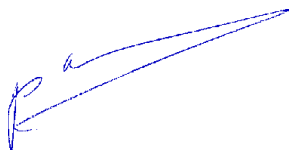
- Maatschappelijke vluchten staan niet ter discussie. Nut en noodzaak zijn evident. Het mogelijk inperken van maatschappelijke vluchten via een eigen geluidruimte om daarmee ruimte te maken voor groot handelsverkeer is volstrekt onaanvaardbaar.
- Vliegscholen veroorzaken ook overlast in de directe omgeving van de luchthaven van waaraf zij opereren. Het gaat dan vooral om het circuitvliegen, allerlei oefeningen in het starten en landen, etc. Deze activiteiten vragen slechts een beperkte actieradius en zijn goed uit te voeren met de elektrische vliegtuigen voor 1- 4 personen, die nu al op de markt zijn. In de luchtvaartnota moet de transitie van fossiel vliegen naar elektrisch vliegen voor deze categorie van vliegactiviteiten (waarbij men met kleine vliegtuigen in de directe omgeving van de luchthaven opereert) mogelijk maken en bevorderen. Het moet ertoe leiden, dat vliegscholen met een gemengde vloot gaan opereren, waarbij alleen nog niet-elektrisch wordt gevlogen indien dit niet past bij de benodigde vliegactiviteiten (bijvoorbeeld omdat de actieradius te beperkt is).
- Voor de recreatieve luchtvaart geldt in principe hetzelfde als voor de vliegscholen, waarbij wordt opgemerkt, dat de recreatieve luchtvaart veel minder vluchten maakt in de directe omgeving van de luchthaven. Vaak maakt men over land vluchten, waarbij elektrisch vliegen, gegeven de maximale actieradius van een dergelijk toestel, op dit moment minder een alternatief is. Aan de hand van de ontwikkeling van het elektrisch vliegen moet nader worden bepaald, hoe deze omslag in de recreatieve luchtvaart vorm kan krijgen.

In de verdiepingssessie op 20 februari is ook nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de innovatieve mogelijkheden die general aviation op het punt van elektrisch/hybride vliegen kan bieden. Wij ondersteunen de wens om hieraan de nodige prioriteit te geven en hopen dat die prioriteit in de luchtvaartnota 2020-2050 ook als zodanig naar voren komt.

Ik vertrouw erop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,
Namens de Stichting ABReL i.o.

i.o.v.



J. Witjes