

VERENIGING MILIEUZORG EPE

Westendorperheideweg 12, 8166 HX Emst – milieuzorgepe@gmail.com

website: sites.google.com/site/verenigingmilieuzorgepe/

Aan: ministerie van Infrastructuur en Milieu t.a.v. staatssecretaris S.A.M. Dijkma
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Afschrift naar: per email: Vereniging Milieuzorg Epe, Gemeente Epe, GNMF, De Stentor,
actiegroep Red de Veluwe en Milieudefensie

Onderwerp: reactie vliegroutes Luchthaven Lelystad

Datum: 20 oktober 2017

Geachte staatssecretaris,

De Vereniging Milieuzorg Epe (VME) heeft als doel de bescherming en het beheer van natuur, landschap en milieu, alles in de ruimste zin. Meestal richt de VME haar aandacht op ontwikkelingen binnen de gemeente Epe. De voorgenomen vliegroutes vanuit Luchthaven Lelystad boven de Veluwe hebben echter zo'n negatief effect op het leefmilieu van de bewoners en de natuur van de gemeente Epe, dat VME zich genoodzaakt voelt om op deze ontwikkeling buiten de gemeentegrens te reageren.

U biedt ons als enige vorm van inspraak de mogelijkheid om in deze maand oktober verbetervoorstellen te doen voor de luchtverkeersroutes waarvan de uiteindelijke trajecten en hoogtes pas 5 oktober j.l. zijn vastgesteld. Dit is wel een erg beperkte vorm van inspraak in een wel erg laat stadium van de besluitvorming. We mogen nu dus alleen de scherpe kantjes van een plan halen dat in de kern helemaal fout is. Het plan is namelijk fout omdat het niet in overeenstemming is met het algemeen belang (welzijn, milieu en volksgezondheid), internationale verplichtingen (Parijs 2015) en gerechtelijke uitspraken (Urgenda 2015, Milieudefensie 2017).

Onze reactie bestaat uit een toelichting op onze bezwaren tegen de geplande luchtverkeersroutes en een zestal aanbevelingen ter verbetering ervan.

VERENIGING MILIEUZORG EPE

Westendorperheideweg 12, 8166 HX Emst – milieuzorgepe@gmail.com

website: sites.google.com/site/verenigingmilieuzorgepe/

De Vereniging Milieuzorg Epe is om de volgende redenen fel gekant tegen de uitbouw van Luchthaven Lelystad en tegen het 'laagvliegen' over de Veluwe (en delen van Oost- en Noord-Nederland):

1. **Geen duurzaam beleid**

Deze ontwikkeling is strijdig met de overschakeling naar een groene en duurzame samenleving en daarmee ook met het Akkoord van Parijs.

2. **Kreupele procedure**

De ondoorzichtige besluitvormingsprocedure is ondemocratisch en chaotisch verlopen en het MER-rapport waarop de besluiten zijn gebaseerd deugt niet.

3. **Geluidsoverlast**

De geluidsoverlast door het laagvliegen boven woonkernen en natuurgebieden is ontoelaatbaar. Het vormt een bedreiging voor zowel de volksgezondheid als de geluidsevoelige fauna van de nu nog stille natuurgebieden.

4. **Luchtvervuiling**

De toename van de luchtvervuiling door de uitstoot van ultrafijnstof, koolwaterstoffen en verbrandingsgassen is ontoelaatbaar omdat dit de volksgezondheid en natuur bedreigt.

5. **Geen economisch belang**

De uitbreiding van de luchthaven biedt landelijk gezien geen economisch belang.

6. **Laagvliegen is gevaarlijk**

Laagvliegen over grotere afstanden is gevaarlijk in verband met calamiteiten en vogelzwermen. Vogels vliegen in hetzelfde luchtruim als de vliegtuigen en de piloot kan niet meer manoeuvreren als het vliegtuig mankementen vertoont.

Geen duurzaam beleid

Het stimuleren van vliegverkeer door de Luchthaven Lelystad uit te breiden gaat lijnrecht in tegen de noodzaak om over te schakelen naar een groene en duurzame samenleving. Het vliegverkeer is luchtvervuilend en energieverslindend. Het is bovendien recordhouder wat de uitstoot van broeikasgassen betreft. Hiermee is de uitbreiding van de luchthaven direct in strijd met het Akkoord van Parijs.

Een vliegtuig verbruikt veel fossiele brandstof en is erg slecht voor het milieu. Zeker als je een vliegvakantie naar een verre bestemming kiest. Een vlucht naar Thailand betekent een uitstoot van 2700 kg CO₂ per persoon. Het stimuleren van vakantievluchten door hiervoor aparte start- en landingsbanen te bouwen betekent dus een aanzienlijke toename in de CO₂-uitstoot. Bron:

VERENIGING MILIEUZORG EPE

Westendorperheideweg 12, 8166 HX Emst – milieuzorgepe@gmail.com

website: sites.google.com/site/verenigingmilieuzorgepe/

<https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/vliegen-of-ander-vakantievervoer/>

In weerwil van de noodzakelijke verduurzaming van de maatschappij is de discussie over het uit de hand gelopen vliegverkeer, onder andere door veel te lage prijzen, nog maar langzaam op gang gekomen. Het is echter duidelijk dat het vliegverkeer beperkt moet worden zonder nog meer tijd te verliezen. Het huidige vliegbeleid houdt totaal geen rekening met het milieu, alles moet voor de 'vliegende heilige koe' wijken. Hoewel de extra capaciteit van Luchthaven Lelystad slechts een druppel op een gloeiende plaat is, wat de onderneming op zichzelf al aanvechtbaar maakt, mag de regering deze ontwikkeling niet doorzetten omdat daarvan de kwalijke gevolgen al bij voorbaat vaststaan. "Minder vliegen" zou het devies moeten zijn, eenvoudigweg omdat we niet boven onze stand mogen leven en we voor het vliegverkeer reële prijzen moeten rekenen. Dat wil zeggen inclusief een compensatie voor de veroorzaakte schade aan het milieu, de natuur en de volksgezondheid. Een BTW-heffing op vliegtickets en accijns op kerosine zouden op zijn plaats zijn. Wanneer die echte prijs betaald wordt, liggen de dingen al anders en zal al gauw blijken dat vliegen maatschappelijk niet meer vanzelfsprekend is.

Kreupele procedure

Het beslissingsproces bij de uitbreiding van de Luchthaven Lelystad is ondemocratisch, ondoorzichtig en chaotisch, en is gebaseerd op een MER-rapport dat niet deugt. Een normale inspraakprocedure, zoals bij andere ruimtelijke plannen, heeft ontbroken. Alleen de partijen die aan de Alderstafel werden uitgenodigd waren van de plannen op de hoogte en konden hun mening daarover ventileren. De anderen (net buiten het MER-gebied), waaronder de betrokken burgers en gemeenten, stonden buiten spel en werden pas ingelicht toen de besluiten over de uitbreiding en de vliegroutes al grotendeels genomen waren. Zo kwamen diverse gemeentebesturen voor een onaangename verrassing te staan. Niet voor niets zien grote gemeenten als Apeldoorn en Ede zich genoodzaakt om onorthodoxe stappen te nemen en met een kort geding te trachten om genomen besluiten terug te draaien.

Wanneer het ministerie de andere gebruikers van het luchtruim uiteindelijk de gelegenheid geeft hun zienswijzen in te dienen, blijkt de inspraakprocedure een rommeltje. Cruciale informatie, zoals detailkaarten en gegevens over hoogtes en coördinaten, ontbreekt en de tijdsdruk waaronder alles moet plaatsvinden is groot. Het lijkt er bovendien op dat de definitieve trajecten en hoogtes van de vliegroutes nog niet bekend zijn. Over de routes worden steeds weer nieuwe en andere gegevens gepubliceerd. Zo weet niemand meer waar hij aan toe is.

VERENIGING MILIEUZORG EPE

Westendorperheideweg 12, 8166 HX Emst – milieuzorgepe@gmail.com

website: sites.google.com/site/verenigingmilieuzorgepe/

Het MER-rapport waarop de besluiten zijn gebaseerd bevat verkeerde geluidscontouren (met gemiddelde waarden i.p.v. piekwaarden) en is beperkt tot een klein gebied in de directe nabijheid van de luchthaven. Buiten de grenzen van dit gebied lijken de vliegtuigen opeens in het niets te zijn opgelost. Dit komt misschien omdat de vliegroutes toendertijd nog niet bekend waren of dat men aannam dat de vliegtuigen veel hoger zouden gaan vliegen. Hoe het ook zij, het betekent dat buiten dit gebied de milieu-effecten op mens en dier niet zijn onderzocht en niet in de besluitvorming zijn meegewogen, terwijl deze effecten er zonder enige twijfel zullen zijn, temeer daar de vliegtuigen door een achterhaalde indeling van het luchtruim genoodzaakt zijn om tientallen kilometers gevaarlijk laag over grote delen van Noord-, Oost- en Midden-Nederland te vliegen. De MER uit 2014 is enkel gebaseerd geweest op de effecten in de directe omgeving van Lelystad en niet op de zeer lange en lage aansluitroutes. Het slechte en onvolledige MER-rapport heeft ook consequenties voor de besluitvorming. Zo heeft de Raad van State bij het ongegrond verklaren van het beroepschrift tegen de uitbreiding van de luchthaven zich uitsluitend op dit ondeugdelijke MER-rapport gebaseerd.

De indeling van het Nederlandse luchtruim stamt uit de jaren vijftig, uit een tijd toen er nog veel minder vliegverkeer was. De indeling is nu echter sterk verouderd en het principe om het luchtruim op te delen in drie compartimenten is achterhaald. Op termijn is daarom een herindeling van het luchtruim gepland. Een versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim zou het mogelijk maken dat de vliegtuigen op de routes van en naar Lelystad hoger kunnen vliegen en zo voor minder overlast zorgen. Op een voorstel vanuit de politiek om het luchtruim versneld te herindelen antwoordde u (staatssecretaris Dijkema) dat dit niet eerder dan in 2023 kan plaatsvinden, omdat het project te complex is om eerder uit te voeren en omdat er te veel verschillende partijen bij betrokken zijn. Herindeling is volgens u 'een complexe en zeer tijdsintensieve opgave'. Voor invoering moeten alle procedures en routes zorgvuldig worden getest. Bron:

<https://www.vlieghinder.nl/nieuws/artikel/dijkema-berekeningen-geluidsoverlast-lelystad-airport-zijn-correct-toch-nie>

Blijkbaar wilt u niet wachten op een gestructureerde aanpak van het vliegverkeer waarbij het luchtruim opnieuw herverdeeld wordt, maar kiest u ervoor om tot die tijd wat aan te rommelen en de nieuwe vliegroutes er snel nog even door te drukken zonder dat deze zorgvuldig worden getest. Het argument dat een gestructureerde aanpak zo'n gedoe is, lijkt ons geen steek te houden.

Geluidsoverlast

De toename van de geluidsoverlast door laag boven woonkernen en natuurgebieden op de Veluwe te vliegen is ontoelaatbaar. De geluidsoverlast is niet alleen heel vervelend (bederf woongenot) maar vormt bovendien een gevaar voor de volksgezondheid en een bedreiging voor de geluidsgevoelige fauna van de natuurgebieden (waaronder belangrijke stiltegebieden). Door over een groot deel van Midden-, Oost en Noord-Nederland op een hoogte van slechts 1800 m te vliegen blijft er bijna geen gebied in Nederland over dat niet geteisterd wordt door het vliegtuiglawaai. Het is dan bijna nergens in Nederland meer stil. Voor alle mensen die vanuit de nabijheid van Schiphol naar het oosten en noorden zijn verhuisd om het vliegtuiglawaai te ontvluchten, is deze ontwikkeling wel erg zuur. Voor Oene, een dorp dat ook tot de Gemeente Epe behoort, is het ook een bijzonder hard gelag. De geluidscontouren geven daar een extra hoge geluidsbelasting te zien, die veroorzaakt wordt doordat de vliegtuigen precies boven Oene van 1800 m naar 2700 m zullen gaan stijgen. Dit is voor dit dorp een zware belasting omdat het toch al de vervuiling en de geluidsoverlast van de bijzonder drukke A50 te verduren heeft.

Vaak wordt er over geluidsoverlast wat bagatelliserend gedaan: men moet zich niet aanstellen en van wat lawaai is nog nooit iemand doodgegaan. Helaas is het tegendeel waar. Jaarlijks overlijden 10.000 Europeanen door omgevingslawaai. In Nederland overlijden zo'n 600 á 700 Nederlanders per jaar aan stress, hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten die veroorzaakt zijn door geluidsoverlast. Jaarlijks hebben ruim 700 duizend Nederlanders ernstige hinder van geluid. Bij bijna de helft leidt dit tot ernstige verstoring van de slaap. Ook blijkt dat vliegverkeer een negatief effect heeft op leerprestaties en concentratievermogen. Bronnen:

<https://www.milieucentraal.nl/in-en-om-het-huis/gezonde-leefomgeving/gezond-in-en-om-huis/geluidsoverlast/>

<https://www.nu.nl/gezondheid/2539297/jaarlijks-700-doden-geluidshinder.html>

http://nsg.nl/nl/lawaai_een_ongezond_geluid.html

Luchtvervuiling

De uitbreiding van Luchthaven Lelystad zal ook tot een ontoelaatbare toename van de luchtvervuiling leiden, deels boven de woonkernen en deels boven kwetsbare natuurgebieden. De luchtvervuiling veroorzaakt door vliegverkeer vormt een gevaar voor de volksgezondheid. Mensen in de omgeving van Schiphol lopen forse gezondheidsschade op. Hun gemiddelde levensverwachting daalt vanwege het vliegverkeer met enkele maanden tot meer dan een jaar. Dit

VERENIGING MILIEUZORG EPE

Westendorperheideweg 12, 8166 HX Emst – milieuzorgepe@gmail.com

website: sites.google.com/site/verenigingmilieuzorgepe/

blijkt uit cijfers van Milieudefensie gebaseerd op onderzoek van TNO over luchtvervuiling bij Schiphol. Het blijkt dat vliegtuigen enorme hoeveelheden van het zeer schadelijke ultrafijnstof uitstoten. Een opstijgend verkeersvliegtuig stoot per seconde even veel vervuiling uit als 1 miljoen vrachtwagens. Ultrafijnstof bestaat uit heel kleine deeltjes die diep in het lichaam binnendringen en kanker, longziekten en hart- en vaatziekten kunnen veroorzaken. Bron:

<https://www.vliegghinder.nl/nieuws/artikel/luchtvervuiling-vliegverkeer-veel-schadelijker-dan-gedacht>

Geen economische noodzaak

De uitbreiding van de luchthaven biedt landelijk gezien geen enkel economisch belang. Integendeel, het heeft een nadelig effect op de economie en leidt tot een groot kapitaalverlies in zowel materiële als maatschappelijk zin.

Afgezien van de lokale bedrijvigheid in en rond Lelystad en wat belastinginkomsten, brengen de vluchten geen geld op en leidt de uitbreiding van de luchthaven alleen maar tot verlies. Huizen dalen in waarde, de toeristenindustrie lijdt substantiële schade en de ziektekosten stijgen significant. Deze schade weegt niet op tegen het beetje werkgelegenheid in Lelystad. Ook is er immateriële schade. Deze bestaat uit een slechtere gezondheid, verminderde leerprestaties, ernstig slaapttekort, concentratieverlies, bederf van de woonomgeving en een verarming van de natuur. Hoewel de overheid steeds de mond vol heeft gehad over het economisch nut van de luchthaven, heeft zij dit nog niet kunnen onderbouwen.

Laagvliegen is gevaarlijk

Vliegen op een geringe hoogte van slechts 1800 m over grote delen van Nederland is gevaarlijk, omdat vliegen op die hoogte te weinig manoeuvreerruimte biedt voor het geval er met het vliegtuig iets mocht gebeuren. Bij een incident zal het toestel veel sneller de grond raken waardoor er geen tijd is om het toestel op een gunstige plek aan de grond te zetten.

Een ander gevaar van vliegverkeer op deze hoogte is dat de toestellen door het 'luchtruim' van de vogels vliegen. De vertrek- en aankomstroutes van verschillende trekvogels liggen op hoogtes tussen de 500 en 3000 meter, afhankelijk van de soort en de weersomstandigheden. De mate waarin het vliegverkeer en de vogelpopulaties schade lijden is onduidelijk, en dit moet beslist uitgezocht worden, maar dat er aanvaringen zullen zijn met trekvogels is onvermijdelijk.

Aanbevelingen en verbetervoorstellen

Gezien de hierboven beschreven bezwaren, zult u met de VME tot de conclusie moeten komen dat uitbreiding van Luchthaven Lelystad en daarmee het aantal vliegbewegingen in Nederland echt niet meer kan. We zitten wat het aantal vluchten betreft aan het maximum toelaatbare. De maat is vol. Het voornaamste verbetervoorstel van de VME is dan ook om van de voorgenomen extra vluchten van en naar Luchthaven Lelystad af te zien. En misschien is dat gezien de extra belasting op vliegen die door het komende kabinet zal worden ingevoerd ook niet meer nodig, omdat bij duurdere vluchten het aantal vluchten vanzelf zal afnemen.

Mocht u toch onverhoopt, tegen beter weten in, uw heilloze plannen willen doorzetten, dan heeft de VME de volgende verbetervoorstellen om de schade zoveel mogelijk te beperken:

1. Bepaal de vliegroutes (hoogte en traject) pas nadat het luchtruim opnieuw is ingedeeld. Na een herindeling van het luchtruim kunnen de vliegtuigen hoger vliegen, waardoor ze minder geluidsoverlast en luchtvervuiling veroorzaken.
2. Zorg voor een ordentelijk MER-rapport voor de delen van Nederland buiten het oorspronkelijke MER-gebied waarover (laag) gevlogen zal worden, zodat de milieueffecten hiervan in de besluitvormingsprocedure meegewogen kunnen worden. De huidige besluitvorming heeft plaatsgevonden zonder dat deze informatie beschikbaar was.
3. Volg na het herbepalen van de vliegroutes een democratische en doorzichtige procedure, met voldoende ruimte voor inspraak in een vroeg stadium.
4. Sta minder vluchten toe en biedt voor de vakantiegangers aantrekkelijke alternatieven. De regering kan het vlieggedrag beïnvloeden door vliegen duurder te maken en goede treinverbindingen te ontwikkelen voor de bestemmingen binnen Europa.
5. Vlieg niet 's ochtends vroeg of 's avonds na achten. Dit voorkomt veel geluidsoverlast.
6. Sta alleen vliegtuigen toe die schoon en stil vliegen.

Vriendelijke groeten,

Rieks van der Straaten

(voorzitter Vereniging Milieuzorg Epe, namens de vereniging)