

Valérie Boor

Internetconsultatie vliegveld Lelystad



Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Na uw “**Beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport en de daarbij behorende detailkaarten, versie 5 oktober 2017**” met aandacht gelezen te hebben, ben ik gaarne bereid om gehoor te geven aan uw verzoek om verbeterpunten voor het huidige voorstel aan te dragen. Er staan, zoals u ook kunt lezen in de reactie van dr. ir. L.J.M. Adegeest op deze internetconsultatieronde, de nodige inconsistenties in de bijgeleverde documenten waarover u na mijn schrijven mogelijk nog uitleg over krijgt bij de recent in de (voorheen?) vaste kamercommissie van Infrastructuur en Milieu aangevraagde technische briefing. Het wordt ons burgers op die manier feitelijk onmogelijk gemaakt om binnen de kaders van deze opdracht verbetervoorstellen aan te leveren. Ik probeer het tóch.

In dit, voor zover mij tot op heden bekend, jongste voorstel volhardt u in uw plannen om laag over Overijssel, Gelderland en Friesland te blijven vliegen. Dat kan anders en zéker beter. Aangezien u het mij vraagt, zal ik dan ook niet aarzelen om aan te geven wat er naar mijn nederige mening beter kan aan de voorgenomen aansluitroutes, hierna laagvliegroutes. Mijn verbetervoorstellen heb ik voor het gemak gegroepeerd, en min of meer op volgorde van tijd gezet:

Allereerst kan de onderbouwing beter.

Vliegveld Lelystad is nodig omdat Schiphol wil groeien en Amsterdam geen pretvluchten duldt is mijn enigszins gekleurde samenvatting. Amsterdam vraagt terecht om selectief te zijn in het soort vluchten dat welkom zou moeten zijn. Vliegverkeer dat bijdraagt aan onze economie en waarvan de positieve effecten opwegen tegen de hinder en schadelijke effecten zouden moeten kunnen worden toegestaan.

Zoals de raad voor de leefomgeving en infrastructuur (RLI) al aangaf, zijn wij inmiddels de gedachte dat Schiphol en Rotterdam dé economische motoren van Nederland moeten zijn, voorbij.

(<http://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij>) Inmiddels klinkt landelijk het geluid dat Schiphol helemaal niet hoeft te groeien om zijn belangrijke functie voor ons land te blijven vervullen, en sterker nog, dat het daarin zeer terughoudend moet zijn, gezien de kwalijke effecten van uitstoot en vlieghinder op klimaat, natuur en gezondheid.

Het nieuwe denken over de economie is wellicht het helderst verwoord door de Oxford Econoom Kate Raworth in haar boek over '**Doughnut Economics**' In haar woorden:

“Some things need to grow, solar energy sources need to grow, car sharing clubs need to grow, all sorts of things need to grow to enable us to live within the means of the planet; other things need to [go], like fossil fuels.”

(<http://www.uitzendinggemist.net/aflevering/411643/Buitenhof.html>)

De keuze wat juist is voor de economie kan niet los gezien worden van de omgeving.

Zoals u wellicht niet weet, is het vliegen via laagvliegroutes niet alleen hinderlijker (dat vliegtuigen die dichterbij zijn ook luider klinken zal u niet verrassen) maar heeft ook meer uitstoot tot gevolg, aangezien bij vliegen in hogere luchtdichtheid laag boven de grond er op basis van 10.000 vliegbewegingen over die laagvliegroutes zo'n 4.400.000 liter EXTRA kerosine verbruikt moet worden ten opzichte van snel doorklimmen naar de gangbare kruishoogte.

(<https://twitter.com/WimLiesker/status/910109225954807808>)

Het is dan ook geen toekomstbestendig en zeker geen groen beleid dat wel ruimte biedt aan zogenaamde budgetvluchten via ook nog eens vervuilender laagvliegroutes waarvan de noodzaak niet opweegt tegen de kwalijke effecten.

In het huidige regeerakkoord staat

“De afgelopen jaren is de luchtvaart sterk gegroeid en die trend zet naar verwachting door.”

De groei van de luchtvaart speelt zich niet volkomen buiten uw invloedssfeer af en hoeft niet per se gefaciliteerd te worden. Als verantwoordelijk minister zit u bij uitstek op een plek waar u met uw beleid deze groei in goede banen kunt leiden. Dat kan door écht (en niet alleen op papier) stillere en schonere vliegtuigen en maatregelen, hierover later meer onder het cluster impact. U kunt daarnaast werken volgens het principe ‘De vervuiler betaalt’. Ook dr. Jan Terlouw, voor de jongeren wellicht vooral bekend van het Manifest Duurzame Toekomst, pleit voor een eerlijke prijs van vliegtickets, wat ervoor zou zorgen dat bij vluchten waarvoor een goed alternatief bestaat, dit alternatief ook gebruikt zal worden.

Veelgehoord zijn door vlieghinder van Schiphol AMS gedupeerden, zij vinden dat de rest van Nederland ook wel wat vlieghinder mag omdat het in de Randstad al zo erg is. Nou ben ik de eerste die zal zeggen dat de vlieghinder en gezondheidsrisico's in de Randstad omlaag moeten, en dat de gedupeerden van Schiphol AMS recht hebben op een gezonde en rustige leefomgeving. Dat de ellende daarvoor moet worden verspreid over de rest van het land, daar ben ik het echter uitdrukkelijk niet mee eens. De negatieve effecten van de luchtvaart moeten worden beteugeld, niet uitgespreid over Nederland.

Recent is in onderzoek van de Universiteit Utrecht de term ‘**Brede Welvaartsindicator (BWi)**’ in het publieke debat gelanceerd. Ook dit is een bredere manier om naar welvaart te kijken, nu duidelijk is dat de oude enge manier van denken waarin een groei-economie wordt gelijkgesteld aan een gezonde economie, niet meer past binnen de met rappe schreden naderbij komende grenzen van onze planeet. Juist de provincies waar volgens dit plan zo laag overheen gevlogen moet worden, zijn de provincies die hoog scoren op de BWi, waarin wordt gelet op onder andere gezondheid, onderwijs, milieu, veiligheid, wonen en vrije tijd. Het zou eeuwig zonde zijn om die welvaart met dit plan om zeep te helpen, die hoge score is iets om na te streven in alle provincies. Dat lukt niet met laagvliegroutes door vogeltrekgebieden waarmee het milieu, onze veiligheid, onze gezondheid en ons woongenot onder druk worden gezet. Die laagvliegroutes moeten van de baan.

In rurale gebieden betekent de verwachte geluidshinder van vliegveld Lelystad een factor 4 tot 8 keer meer geluid. Vlieghinder in de Randstad, die, nogmaals, ook niet wenselijk is, is derhalve niet vergelijkbaar met vlieghinder in onze stille, rurale gebieden. In deze omgeving is vlieghinder ronduit onacceptabel. In mijn woonomgeving wonen veel mensen die expliciet voor die stilte hebben gekozen, al dan niet omdat zij daar vanwege gezondheidsredenen voor hebben moeten kiezen. Mensen die de stilte waarderen of zelfs nodig hebben boven gemak, boven nabijheid van werk, scholen, winkels, theaters, uitgaansgelegenheden, bioscopen, sportclubs, restaurants, uitvalswegen, ga zo maar door. Zelf moet ik bijvoorbeeld 6km fietsen naar de dichtstbijzijnde winkel om een brood te kunnen kopen. Een offer dat ik graag breng, want hier heb ik wél weldadige stilte en natuur. Beide worden echter bedreigd door de voorgenomen laagvliegroutes van vliegveld Lelystad. Dat is niet rechtvaardig. Help ons deze stilte en daarmee onze gezondheid beschermen en plan geen laagvliegroutes over Nederland. Hou in de overweging voor de uitbreidingsplannen van de luchtvaart in Nederland, en die van vliegveld Lelystad nu in het bijzonder, rekening met de groei van BWi op alle facetten.

Het tweede cluster van verbetervoorstellen betreft de voorbereiding.

Voorafgaand aan de uitbreiding van een vliegveld, en Lelystad is daarin geen uitzondering, is het nodig om de effecten van de uitbreiding in kaart te brengen. Daarvoor is in dit geval een MilieuEffectRapportage (MER) uitgevoerd. De geluidsstudie die is gedaan om de effecten van vliegroutes rond vliegveld Lelystad in kaart te brengen bevat echter fouten, zoals aangetoond door dr.ir. L.J.M. Adegeest van actiegroep HoogOverijssel, en inmiddels deels is toegegeven door het NLR en toenmalig staatssecretaris Dijkzema (<http://www.nlr.nl/nieuws/nlr-past-incorrecte-vliegprofielen-lelystad-airport-aan/>) Daarbij zou de zogeheten L_{den} 40dB-contour zou in zijn geheel binnen het MER studiegebied moeten vallen, maar met het huidige voorstel voor de laagvliegroutes is daarvan geen sprake.

Uit

http://www.alderstafellelystad.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/20140407_mer_deel_4a_deelonderzoek_geluid_kopie.pdf:

"Het studiegebied voor vliegtuiggeluid is zo opgesteld dat alle contouren die voor het MER berekend zijn (40 dB(A) tot 70 dB(A) Lden en de 30 dB(A) tot 60 dB(A) Lnight) binnen het studiegebied vallen."

Op basis van deze geluidsstudie is dus incompleet maar ook incorrect onderzoek gedaan naar de effecten van de voorgenomen uitbreiding van vliegveld Lelystad. De daarmee samenhangende keuze voor routeset B+ is dus gestoeld op, het spijt me dat ik het moet zeggen, ondeugdelijk onderzoek.

Dat het onderzoek ondeugdelijk was, blijkt ook uit de enquête van Recron, waar in slechts één bedrijfstak al meer schade wordt verwacht van de laagvliegroutes dan het vliegveld de komende tien jaar zal opbrengen. Dat had in de MKBA tot uiting moeten komen. (<https://www.flevopost.nl/nieuws/lelystad/510284/enquete-recron-omzet-en-banenverlies-door-vliegroutes-lelystad-airport.html>)

Zoals ook is betoogd door de heer Hans Helder, redacteur van het MER vakblad Toets:

(<https://www.toets-online.nl/besluitvorming-lelystad-airport-zorgvuldig-nee>)

"In de besluitvorming over het luchthavenbesluit in 2015 is dus niet afgewogen:

1. *Of het maatschappelijk belang van de uitbreiding van Lelystad Airport opweegt tegen alle belangen die geschaad worden, dus inclusief die als gevolg van de laagvliegroutes;*
2. *Of er alternatieven zijn die de laagvliegroutes beperken of voorkomen. Denk aan:*
 - a. *optimalisatie in benaderingsroutes (landen en opstijgen);*
 - b. *een soort faseringsalternatief, ofwel: als met uitstel tot de herindeling is afgerond, de laagvliegroutes voorkomen kunnen worden, weegt dan het niet uitstellen op tegen het effect van de laagvliegroutes;*
 - c. *of de laagvliegroutes niet voorkomen kunnen worden wanneer wel een mogelijk heel beperkte hinder voor het Schipholvliegverkeer wordt geaccepteerd."*

"Een aanvulling MER, met daarin een nieuwe selectie en goede motivering van alternatieven in routeopties en integrale afweging van die alternatieven lijkt mij op zijn plaats."

Dat er al een MER is uitgevoerd is geen reden om een aanvullend onderzoek nu tegen te houden. Ook de bewering dat er geen MER nodig zou zijn voor vliegroutes is in dit uitzonderlijke en onwenselijke geval van laagvliegroutes incorrect. Het uitgevoerde onderzoek is namelijk niet volledig noch foutloos geweest om de laagvliegroutes te kunnen verantwoorden:

"Professor Hans Vedder, hoogleraar Economisch Recht en Milieurecht aan de Rijksuniversiteit Groningen, zegt dat volgens de Europese mer-richtlijn alle 'significante milieu-effecten' van een project moeten worden onderzocht, waar zich die ook voordoen. Het is volgens hem aannemelijk dat er effecten optreden bij de lage routes op 900 tot 2700 meter. Dat de mer al in 2014 is gedaan en de routes pas deze zomer bekend zijn geworden, maakt volgens Vedder niet uit.

Het kan volgens de hoogleraar niet zo zijn dat lidstaten een project in stukjes opknippen en met 'juridische trucs' of 'salami-tactiek' onder de verplichting van de richtlijn proberen uit te komen. Uitspraken van het Europees Hof van Justitie zijn hierover duidelijk. [...]

Gepensioneerd hoogleraar bestuursrecht Leo Damen wijst er op dat de Raad van State in een eerdere rechtszaak in 2011 heeft bepaald dat alle gevolgen van de uitbreiding van Lelystad Airport in beeld moeten zijn gebracht, voordat de minister hierover een Luchthavenbesluit neemt. Daartoe behoren ook de vliegroutes. Damen heeft sterk de indruk dat dit nu niet gebeurt, want de routes waren niet gereed toen in 2015 het Luchthavenbesluit over Lelystad Airport is vastgesteld."

(<http://www.omroepflevoland.nl/nieuws/152326/lelystad-experts-onderzoek-effecten-lage-vliegroutes>)

De voorbereiding kon dus beter en mijn verbetervoorstel is dan ook om milieueffecten en alle effecten op de BWi van de provincies onder de vliegroutes in Nederland wel uitgebreid te onderzoeken en de resultaten daarvan openbaar te maken, ook als deze resultaten blijkt dat de luchtvaart niet kan groeien zonder onze BWi geweld aan te doen.

Een derde cluster verbetervoorstellen betreft uw communicatie rond deze laagvliegroutes.

Laat het alle gedupeerden duidelijk zijn wat zij kunnen verwachten van de voorgenomen uitbreiding van vliegveld Lelystad, laat het duidelijk zijn hoe zij daarop kunnen reageren, en laat het duidelijk zijn dat besluiten pas genomen kunnen worden wanneer belanghebbenden hun kans hebben gehad om te reageren en deze reacties daadwerkelijk van invloed zijn geweest op de besluitvorming.

Bij verschillende informatieavonden werden de berekeningen van To70 getoond op delen van de routes, terug te vinden in het **Factsheet Geluid Lelystad Airport.pdf**, en werden door het NLR gemaakte geluidssimulaties getoond. Heeft het NLR daarvoor dezelfde vliegprofielen gebruikt als voor de neerstortende airbus?

(<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/geluidsoverlast-lelystad-airport-fors-onderschat/>) of dezelfde als voor de Boeing met te lage stuwkracht? (<http://www.nlr.nl/nieuws/nlr-past-incorrecte-vliegprofielen-lelystad-airport-aan/>) Daarover graag meer duidelijkheid.

Er zijn al vele partijen die gebruik hebben gemaakt van de internetconsultatie om u van de gebrekkige communicatie en de rechten die ons daardoor zijn ontnomen op de hoogte te brengen, dus die argumenten zal ik hier niet herhalen. Iets dat ik nog niet genoemd heb zien worden en wat ik zelf gemist heb in uw communicatie is een heldere weergave van de te verwachten hinder. In het **Factsheet Geluid Lelystad Airport.pdf** werd ons wel de $L_{\max}$ voorgerekend, al twijfel ik inmiddels aan de juistheid, omdat ik niet weet of daarvoor ook de incorrecte vluchtprofielen van het NLR zijn gebruikt. Wat ons echter niet werd verteld, is hoe de geluidsoverlast zal zijn als twee vliegtuigen gelijktijdig passeren. Op de route onder Apeldoorn, via Hoenderloo, Nationaal Park de Hoge Veluwe, Ede, Rhenen, Tiel en Geldermalsen nóg verder naar het Zuid-Westen, zal volgens planning laag in twee richtingen worden gevlogen. Over een dergelijke afstand is het passeren van vliegtuigen geen uitzondering meer, maar een dagelijkse realiteit. Ik wil aannemen dat de luchtverkeersleiding tegen die tijd op volle kracht vertegenwoordigd is, zodat u botsingen kunt voorkomen, alhoewel ook dat twijfelachtig is aangezien er op dat moment door de luchtverkeersleiding naarstig gewerkt zal moeten worden aan de beloofde herindeling van het hoger luchtruim. Nergens is echter aangegeven hoe de geluidshinder en dan met name het piekgeluid zal zijn bij gelijktijdig passeren van vliegtuigen, zeker is echter dat dat meer hinder zal geven dan voor een enkele passage is aangegeven door To70 in het Factsheet Geluid Lelystad Airport.

Zijn er positievluchten te verwachten vanaf de andere vliegvelden naar vliegveld Lelystad of vice versa? Zo ja, dan moeten ook de routes waarover zij zullen vliegen worden gecommuniceerd en onderzocht op effecten. Deze staan niet in de bijgeleverde overzichten. Worden vliegtuigen die moeten worden onderhouden ter plaatse gerepareerd? Komen er dan ook andere vliegtuigen bij die in Lelystad moeten worden gerepareerd? Zwaardere vliegtuigen dan die tot nu toe zijn genoemd?

Er zijn nog meer zaken onduidelijk in het factsheet. Onduidelijk is ook wat er te merken zal zijn buiten de zeer beperkte kaartweergaven in het factsheet. Hoe zet de geluidsoverlast door ten Zuid-Westen van Geldermalsen? En welke aantallen vliegtuigen kunnen wij maximaal per uur gaan verwachten op de verschillende routesegmenten, ook in het hoogseizoen? Met name omdat er meer uitgaande routes naar het Zuiden staan op uw kaarten (**Overzichtkaart baan noordoostelijk gebruik (05), Overzichtkaart baan zuidwestelijk gebruik (23)**) staan, dan inkomende routes, doet de vraag rijzen wat er gebeurt met de vliegtuigen die ons land in Zuidelijke richting verlaten. In het Noord-Oosten zijn er juist meer inkomende routes. Fascinerend, en totaal onduidelijk is welke routes dan worden gebruikt. Vliegen de budgetvluchten naar de Middellandse Zee terug over de Noord? Over welke aantallen hebben we het dan op deze segmenten? De door het ministerie afgeleverde getallen zijn inconsistent, en komen al helemaal niet overeen met de genoemde totaalaantallen van vliegbewegingen. Ook onduidelijk is dat op pagina 12 van het factsheet staat dat is vastgesteld dat de 40dB(A) L_{den} geluidscontour binnen het

onderzoeksgebied valt voor 10.000 vluchten. Ook hier wil ik graag begrijpen welke vluchtprofielen er in de berekening voor die contour zijn gebruikt, en waarom hier wordt gekozen voor 10.000 vluchten en niet het geplande aantal 45.000? Ook zal landelijk het geluid dat wordt gemaakt bij remmen en sturen moeten worden meegenomen in de geluidsstudies, geluid van de zogenaamde flaps zal bij stillere motoren steeds relevanter worden in berekening van geluidsimpact van vliegroutes.

Een laatste punt van aandacht voor wat betreft de communicatie, is dat het voor veel mensen die wel onder de laagvliegroutes wonen, werken of recreëren, maar bijzonder ver van Lelystad, niet altijd duidelijk is dat zij belanghebbenden zijn. Inmiddels is er door de media wel aandacht aan besteed, maar netter zou het zijn dat eenieder die belanghebbend is een brief van u thuisgestuurd krijgt met daarin de data: welke hinder zij zullen ondervinden als de plannen doorgaan; en welke inspraakmomenten er zullen zijn als zij zich daartegen willen verweren.

Ook beter kan de uitvoering van de aansluitroutes.

Gangbaar, en niet voor niets, zijn routes op veel grotere hoogte, vanaf zo'n 18.000 voet. Om daar te komen zijn er best practices voorgeschreven, zogenaamd CCO en CDO, waarbij continue geklommen wordt naar, respectievelijk gedaald vanaf de kruishoogte waarop vliegtuigen veel zuiniger vliegen. Op dergelijke hoogte kan van geluidshinder nauwelijks worden gesproken en is alleen de uitstoot van vliegtuigen nog een probleem, hoewel ook die op grotere hoogte minder is vanwege de verminderde luchtweerstand, is er nog wel de condensvorming die bijdraagt aan het broeikaseffect. Daartegen helpt alleen minder vliegen. Als deze regering zich dus serieus wil inzetten tegen de opwarming van de aarde, moet er werk worden gemaakt van het ontmoedigen van vliegen en het serieus compenseren van CO₂ van vluchten die onvermijdelijk zijn. Dat is geen sinecure, als je nagaat dat voor een retourvlucht naar Bali per passagier duizend volwassen bomen een jaar lang bezig zijn om de CO₂-uitstoot te compenseren. (<https://www.trouw.nl/groen/duurzame-100-een-beter-milieu-begint-bij-een-karrevracht-aan-cijfers~ab5ef6e2/>)

In een dichtbevolkt land als Nederland is er alles voor te zeggen om de aansluitroutes naar hogere luchtlagen zo steil mogelijk te laten zijn om daarmee de geluidshinder en uitstoot voor omwonenden te minimaliseren en ook de schaarse natuur zo veel mogelijk te ontzien. Die wensen kwamen ten uiting in de uitgangspunten van het uitbreidingsproject voor vliegveld Lelystad: niet vliegen over natuurgebieden (zeer betreurenswaardig dat uw voorganger dit uitgangspunt heeft laten vallen gedurende het project) en ontzien van woonkernen. In de huidige laagvliegroutes wordt echter wel gevlogen over vele buitenwijken en stadsdelen. Bewoners in die gebieden maken zich o.a. zorgen over de waardedaling van hun huizen. Zo'n waardedaling zal weer leiden tot minder inkomsten voor de gemeenten: als de WOZ daalt, daalt ook de OZB, die een substantieel deel uitmaakt van de inkomsten van gemeenten. De gemeenten weten daar wel raad mee, vrees ik, een verhoging van de OZB is snel geregeld, maar op die manier krijgen ook mensen in rustiger delen van de grotere gemeenten te maken met een lastenverzwaring. Zo spreiden de ongewenste indirecte effecten zich weer verder uit dan de directe gevaren voor de gezondheid, veiligheid. Ik vang geluidshinder hier maar meteen onder gezondheid, aangezien inmiddels is aangetoond dat geluidshinder ook zeer schadelijke effecten op de gezondheid heeft. Mijn verbetervoorstel zou zijn om op alle vliegvelden in Nederland zo steil als technisch mogelijk is af en aan te vliegen. Dan hebben de vliegtuigen van Schiphol geen last van die in Lelystad en elders, en dan hebben de mensen en natuur zo min mogelijk te lijden onder de geluidshinder van het intensieve luchtverkeer.

Als er een herindeling van het luchtruim nodig is om dergelijke steile routes te faciliteren, dan moet die herindeling daar zorg voor dragen. Herindeling om meer vluchten op lage hoogte te laten vliegen over Nederland is echter echt onacceptabel. Als dergelijke routes met minimale impact op omwonenden niet mogelijk zijn in Nederland, dan moeten we concluderen dat het luchtruim boven Nederland blijkbaar vol is. De conclusie dat er dan maar laag gevlogen moet worden is onacceptabel voor mens en natuur.

Dan moet er wellicht buiten Nederland gezocht worden naar een innovatieve oplossing. Wereldwijd zijn er al zeker 11 vliegvelden op kunstmatige eilanden in zee. De uitdagingen van zo'n locatie nodigen uit tot het vinden van innovatieve

oplossingen. Windschermen die energie opwekken; Eilanden die van meet af aan vogelvrij worden gehouden en waar derhalve geen bestaande populaties verjaagd en afgemaakt hoeven te worden; Magnetische treinen voor snelle verbinding met het land; Door zo'n project wordt de idealistische creativiteit gestimuleerd. Ruimte voor innovatie, onze tegenwoordig belangrijkste economische pijler.

Een gerelateerd cluster van verbetervoorstellen richt zich op het verkleinen van de negatieve impact van laagvliegroutes.

De impact van laagvliegen is niet alleen storend vanwege geluidshinder, maar de laagvliegroutes hebben ook allerlei financiële consequenties. De negatieve impact op de recreatiebranche heb ik al genoemd onder het kopje voorbereiding, daarnaast zijn er mensen die zich zorgen maken over de waardedaling van hun huizen. Die waardedaling zal weer leiden tot minder inkomsten voor de gemeenten: als de WOZ daalt, daalt ook de OZB, die een substantieel deel uitmaakt van de inkomsten van gemeenten. De gemeenten zullen zich daar niet al te veel zorgen over maken, want een lastenverhoging is gauw doorgevoerd.

Een deel van de negatieve impact is al verkleind als er door herindeling steiler en hoger gevlogen gaat worden. Laten we bij het begin beginnen: het klimaat. De luchtvaart is op dit moment veruit de meest vervuilende manier van reizen, als je kijkt naar CO₂ uitstoot per reis. (<https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/vliegen-of-ander-vakantievervoer/>)

Gezien de klimaatambities van het regeerakkoord is het dan ook niet meer dan logisch als u alles op alles zet om deze uitstoot te beteugelen. Opslag van CO₂ is een zeer riskante onderneming, is al ettelijke malen gebleken, daarop zult u dus niet kunnen vertrouwen. Wat resteert is CO₂ uitstoot bij vervuilers daadwerkelijk terugdringen. Voor de luchtvaart zou dat betekenen dat er veel innovatiever gedacht moet worden. Met de invoering van accijns op kerosine, zullen maatschappijen ook de noodzaak daarvan inzien. Op dit moment blijven mogelijkheden onbenut. Het regeerakkoord spreekt van te behalen winst door bio-kerosine, daarvan moet echter inderdaad de hele keten goed worden bekeken om zeker te stellen dat we in de woorden van Kate Raworth bezig zijn met “*meeting the needs of all within the needs of the planet*”. De vraag “hebben we goedkope vakantievluchten nodig? En zo ja, kan dat zonder de planeet geweld aan te doen?” moet dan ook gesteld worden, biokerosine is dus geen oplossing als we daardoor meer negatieve effecten krijgen vanwege bijvoorbeeld de kap van oerwoud. Waarom niet kijken naar kerosine uit afval-plastics? Ook daar is nog veel werk te doen, zien we in <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0957582016301082> De CO₂-uitstoot is daarmee echter niet minder, dus die zal alsnog verminderd en sowieso geheel gecompenseerd moeten worden.

CO₂ is echter niet de enige vorm van uitstoot waar we ons zorgen om moeten maken. Stikstof in de vorm van NO₂ kan voor irritatie zorgen aan ogen, neus en keel en kan bij inademen ook zorgen voor longirritatie en een verminderde longfunctie. In gebieden met meer NO₂ wordt vastgesteld dat er een grotere kans is op astma-aanvallen en een verhoging van het aantal ziekenhuisopname door klachten aan de luchtwegen. (<http://www.irceline.be/nl/documentatie/faq/wat-is-het-gevaar-van-no-sub-2-sub>) Impact van stikstofdepositie is er op de natuur vooral in kwetsbare natuurgebieden die gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Deze gebieden hebben het in ons land met steeds intensievere landbouw al zwaar te verduren, extra stikstof vanwege laagvliegroutes moet dus worden voorkomen. Dat kan door minder vliegen, en minder laagvliegen.

Fijnstof is een issue voor organismen die willen ademen, al zou ik effecten op andere organismen niet willen uitsluiten. Zeer hoge concentraties worden gemeten aan het eind van startbanen. Daar zouden de smog-torens van Daan Roosegaarde kunnen worden ingezet. Geproduceerde juwelen kunnen dan op het vliegveld worden verkocht. Op de vliegtuigmotoren zou een dergelijk filter ook niet misstaan, zodat ook tijdens de vlucht geproduceerde uitstoot kan worden opgevangen.

Geluidshinder heeft nadelige effecten op gezondheid van mens en dier. Dit kan worden voorkomen door stillere vliegtuigen en hoger vliegen. Beide is aan te bevelen. De eerste voorstellen voor aansluitroutes raakten vrijwel alle stiltegebieden in het

hart. Inmiddels is er wat dat betreft enige verbetering opgetreden, maar het moet nog beter voor alle mensen die wonen, werken en recreëren onder de voorgenomen laagvliegroutes.

Met laagvliegroutes door drukbevolkte ganzentrekgebieden rond Randmeren, IJsselmeer, IJsselvallei en Vechtdal zijn er nog geen vorderingen gemaakt. Om die te vermijden zal direct bijzonder steil geklommen moeten worden naar grote hoogte, aangezien deze grote vogels in groten getale en op grote hoogte overvliegen. Een vogelradar installeren is een begin, maar om niet van routes te hoeven afwijken is snel klimmen en dalen dicht bij het vliegveld het veiligst. Geen vliegveld midden in een dergelijke ideale biotoop voor grote vogels, is natuurlijk nog veel veiliger.

Verbetervoorstellen rond gebreken in de besluitvorming over de aansluitroutes.

Het Luchthavenbesluit Lelystad is op 1 april 2015 in werking getreden. Op dat moment waren de aansluitroutes niet bekend. Ze zijn pas bekend gemaakt in juni 2017. Tevens werd op dat moment bekend dat via laagvliegroutes over de provincies Gelderland, Overijssel, Friesland en Noord-Holland moet worden gevlogen. Als de inwoners van deze provincies hiervan in 2015 op de hoogte waren geweest dan hadden zij zeker zienswijzen op het Luchthavenbesluit ingediend of hadden zij een civiele gerechtelijke procedure gestart om de ontwikkeling van Lelystad Airport te stoppen. Door het “opknippen” van het project in deelbesluiten waren ook de Eerste en de Tweede Kamer destijds niet op de hoogte van de aansluitroutes/ laagvliegroutes. Het voorstel is dan ook om de gehele besluitvorming opnieuw te doen met inspraak van alle belanghebbenden.

De **Nota van Toelichting bij het Luchthavenbesluit** uit 2015 wemelt van de onjuiste uitgangspunten en stellingen die niet stroken met de huidige plannen voor de aansluitroutes. Dat betekent dat het Luchthavenbesluit destijds op onjuiste gronden en informatie is genomen. Bovenstaand voorstel zal ook deze discrepanties moeten wegnemen.

De laagvliegroutes hadden op grond van de Europese MER Richtlijn onderdeel moeten uitmaken van de MER procedure. Voorstel om deze routes dan ook mee te nemen conform het voorstel van Hans Helder:

"Een aanvulling MER, met daarin een nieuwe selectie en goede motivering van alternatieven in routeopties en integrale afweging van die alternatieven lijkt mij op zijn plaats."

Gebleken is dat de **MER** voor luchthaven Lelystad grove fouten bevat voor wat betreft de geluidsberekeningen. Dit betekent dat bewoners rond de luchthaven en onder de aansluitroutes met veel meer geluidhinder te maken krijgen dan hun op grond van de rekenmodellen van het Ministerie is voorgespiegeld. Deze informatie kan niet tot een andere conclusie leiden dan dat de MER opnieuw moet worden uitgevoerd, inclusief de onderbouwing, waarbij ditmaal wel alle belangen zullen moeten worden afgewogen, en de in deze consultatie aangedragen verbeteringen zijn geïmplementeerd in een acceptabele oplossing. Tot die tijd zal de opening van vliegveld Lelystad moeten worden uitgesteld.

Al met al denk ik dat met bovenstaande verbeteringen een grote stap gemaakt kan worden naar acceptabel en toekomstbestendig luchtvaartbeleid. Ik wens u dan ook veel sterkte in het uitvoeren van deze uitdagende taak.

Hoogachtend,

Valérie Boor