

HoogOverijssel: Lelystad Airport zet meer dan miljoen Nederlanders in de herrie

Momenteel buigt de commissie voor de milieueffectrapportage zich over het geactualiseerde milieueffectrapport Lelystad Airport. Deze commissie moet een antwoord formuleren op de vraag of het rapport voldoende informatie bevat om het milieubelang voldoende mee te wegen in het besluit om Lelystad Airport te openen. HoogOverijssel blikst vooruit: dit MER is misleidend en verzwijgt dat de laagvliegroutes meer dan een miljoen Nederlanders in de herrie zetten. Daarom rekent HoogOverijssel er op dat de commissie voor de milieueffectrapportage vandaag negatief oordeelt over het geactualiseerde MER Lelystad Airport.

In het najaar van 2017 ontdekte Actiegroep HoogOverijssel dat het bestaande MER Lelystad Airport, opgesteld in 2014, is gebaseerd op onjuiste uitgangspunten, waardoor onder meer de berekende geluidbelasting bezijden de waarheid bleek. Toenmalig staatssecretaris Dijkma zag zich gedwongen om deze fouten toe te geven en te herstellen.

Dat herstel vond plaats tussen november 2017 en eind februari 2018, en mondde uit in een geactualiseerde milieueffectrapportage. Op 27 februari stuurde minister Van Nieuwenhuizen dit geactualiseerde MER naar de commissie voor de milieueffectrapportage, die vandaag een oordeel presenteert.

Actiegroep HoogOverijssel is geschrokken en ontstemd over het geactualiseerde MER Lelystad Airport. Het oorspronkelijke doel van het MER, het in beeld brengen van de milieueffecten van Lelystad Airport, is bij het ministerie uit beeld geraakt. In plaats daarvan misbruikt het ministerie het instrument milieueffectrapportage, in een misleidende poging om aan te tonen waarom Lelystad Airport met de bijbehorende B+-vliegroutes voldoet aan de wettelijke normen. HoogOverijssel rekent er op dat de commissie kritisch is op het geactualiseerde MER Lelystad Airport en het ministerie adviseert om een geheel nieuwe milieueffectrapportage op te stellen.

Waarom is het geactualiseerde MER misleidend? Het is gebaseerd op niet hard te maken beloften, verouderde rekenregels en een eenzijdig opgepimpt voorkeursalternatief.

1. Dé grote omissie van het geactualiseerde MER Lelystad Airport is dat deze het voor de Nederlandse bevolking meest merkbare milieueffect verzwijgt. Terwijl een milieueffectrapport in de basis het document is waarin milieueffecten staan beschreven. Bijlage 14 bij het geactualiseerde MER heet "Geluidniveaus tijdens een vliegtuigpassage" en toont de ruimtelijke omvang van de geluidspaden die de laagvliegende vliegtuigen straks in heel Nederland achterlaten. Deze geluidspaden hebben, te zien aan de kaarten in deze bijlage, een breedte van meestal 5 tot 10 kilometer (zie de kaarten hieronder).

In augustus 2017 publiceerde HoogOverijssel reeds een inventarisatie van alle gemeenten die zijn gelegen onder de laagvliegroutes Lelystad Airport, en maakte daarbij een gedetailleerde inschatting van het aantal mensen dat straks last gaat krijgen van het laagvliegen. Hier kwam destijds het voor HoogOverijssel schokkend hoge aantal van 750.000 personen uit. Let wel: dat zijn allemaal gemeenten, en allemaal inwoners die nu nog niet een dergelijke geluidbelasting

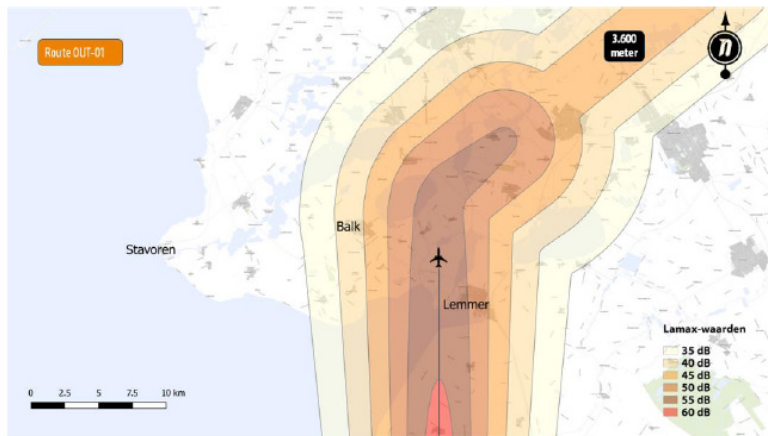
door vliegtuigen ondergaan. Het zijn allemaal nieuwe gedupeerden van vliegherrie.

Het bevreemdt ons dat in het geactualiseerde MER Lelystad Airport niet is onderzocht hoeveel mensen daadwerkelijk last gaan krijgen van de laagvliegers, ook onder de langtijdgemiddelde norm van 40 dB(A). Om die reden hebben wij onze rekenexercitie ook geactualiseerd. Hierbij hebben we de breedte van het geluidsspoor aangepast van 1,5 kilometer aan weerszijden van de vliegroute naar 4 kilometer aan weerszijden van de vliegroute: plausibel gezien de onderstaande kaarten.

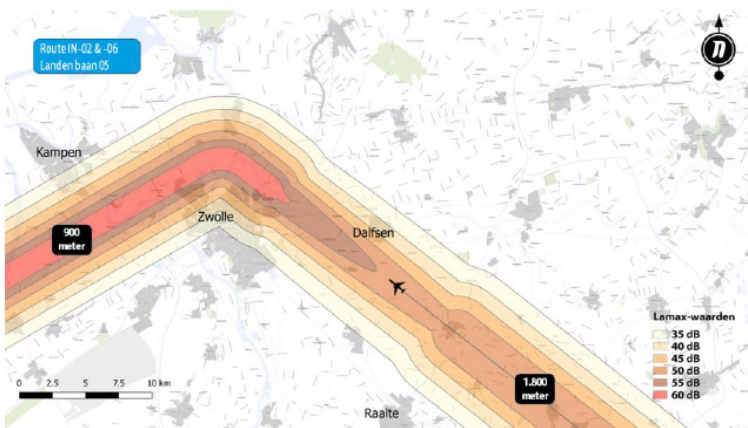
Hieruit volgt dat de laagvliegroutes straks minstens één miljoen Nederlanders confronteren met piekbelastingen door vliegawaai die kunnen oplopen tot meer dan 65 dB. Een ongekende hoeveelheid Nederlanders wordt geconfronteerd met een directe inbeslagname van het lage luchtruim recht boven zijn hoofd. In vergelijking met vliegvelden van vergelijkbare omvang als Lelystad is dit een zeer hoog aantal, dat een rechtstreeks gevolg is van de noodzakelijke laagvliegroutes, die kennelijk noodzakelijk zijn om Lelystad Airport te kunnen bereiken. Wanneer normale start- en landingsprocedures conform de internationale richtlijnen inzake CCO en CDO (Continue Klim Operatie en Continue Daal Operatie) mogelijk waren op Lelystad, dan had het aantal van 1 miljoen beperkt kunnen blijven tot naar schatting 100.000 personen. Lelystad Airport veroorzaakt dus door zijn ongunstige ligging naar schatting tien keer zo veel geluidgehinderden dan nodig. Hiermee is Lelystad Airport een voor Nederland ongekende milieuramp in wording.

Waarom is dit getal van 1 miljoen nieuwe gehinderden niet opgenomen in het geactualiseerde MER Lelystad Airport? Dat komt omdat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het instrument milieueffectrapportage misbruikt als was het een milieuvergunningaanvraag. Het staart zich blind op de langtijdgemiddelde geluidnorm (L_{den}) van 40 dB(A). Terwijl het in kaart brengen van milieueffecten bij een ingreep van deze omvang voorop zou moeten staan. Het achtergrondgeluidniveau schommelt in omvangrijke, niet verstedelijkte delen van Noord-, Oost- en Midden-Nederland, zeker op windstille dagen, rond de 35 dB(A). Piekeluidbelastingen tussen 45 dB en 65 dB gaan inslaan als een bom. Het ministerie vermoordt de stilte in Noord-, Oost- en Midden-Nederland.

Onderstaande afbeeldingen zijn overgenomen uit bijlage 14 van de geactualiseerde MER en tonen de breedte van de geluidspaden van vertrekkend en aankomend verkeer voor Lelystad Airport



Figuur 15: Vertrekkend vliegtuig – klimmen naar 3.600 meter.



Figuur 19: Naderend vliegtuig – horizontaal op 1.800 meter, vervolgens dalen naar 900 meter.



Figuur 23: Vertrekkend vliegtuig – horizontaal op 2.700 meter.

Onderstaande tabel laat in een uitgewerkte *schatting* zien welke gemeenten onder de laagvliegroute liggen, en hoe veel inwoners per gemeente de gevolgen van Lelystad Airport gaan merken - van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Hun stilte is voorbij.

nr.	provincie	gemeente	bevolkingsdichtheid (personen per km2)	lengte vliegroute boven gemeente (km)	geschat aantal nieuwe personen dat te maken krijgt met herring	inwonertal gemeente	geschat aantal nieuwe herringeslach- offers per provincie
1	FRL	Sudwest Fryslân	183	5	7.320	84.092	FRL: 57.720
2		De Fryske Marren	143	40	45.760	51.447	
3		Weststellingwerf	116	5	4.640	25.701	
4		Steenwijkerland	150	30	36.000	43.338	
5	OV	Zwartewaterland	270	9	19.440	22.345	OV: 346.480
6		Kampen	370	15	44.400	52.777	
7		Zwolle	1.129	10	90.320	125.709	
8		Dalfsen	170	14	19.040	28.125	
9		Ommen		overlap met Dalfsen			
10		Raalte	216	15	25.920	36.906	
11		Hellendoorn	259	12	24.864	35.682	
12		Rijssen-Holten	404	8	25.856	38.064	
13		Wierden	256	overlap met Rijssen-Holten			
14		Twenterand	318	overlap met Hellendoorn			
15		Deventer	758	10	60.640	98.510	
16		Olst-Wijhe		overlap met Epe en Heerde		17.792	
17	GLD	Voorst	196	20	23.860	23.860	GLD: 415.429
18		Lochem (wachtcirkel met r=6 km)	157	6	17.747	33.556	
19		Zutphen	1.155	overlap met Bronckhorst		47.052	
20		Bronckhorst	128	30	30.720	36.405	
21		Brummen	247	6	11.856	20.750	
22		Rheden	532	8	17.477	43.561	
23		Zevenaar	608	10	48.640	32.392	
24		Montferland	335	overlap met Zevenaar		35.532	
27		Duiven	748	overlap met Zevenaar		25.406	
28		Lingewaal	221	8	11.157	11.157	
29		Oldebroek	239	10	19.120	23.330	
30		Elburg		overlap met Oldebroek			
31		Heerde	236	9	16.992	18.591	
32		Hatterem	523	1,5	6.276	12.076	
33		Epe	209	3	5.016	32.360	
34		Apeldoorn	472	13	49.088	160.497	
35		Zaltbommel	348	6	16.704	27.743	
36		Rhemen	467	overlap met Wageningen en Ede		19.668	
37		Ede	357	22	30.096	113.618	
38		Buren	196	overlap met Neder Betuwe	overlappen: 61.760	26.291	
39	Tiel	1.284	overlap met Neder Betuwe	41.650			
40	Neerijnen	187	7	10.472	12.353		
41	Wageningen	1.161	8	38.448	38.448		
42	FL	Noordoostpolder	101	30	24.240	46.573	FL: 73.520
43		Zeewolde	90	35	10.000	22.452	
44		Almere		grove schatting	10.000	204.362	
45		Dronten	122	30	29.280	40.711	
46	NH	Enkhuizen	1.489	overlap met Medemblik	46.336	18.491	NH: 186.863
47		Medemblik	362	16		44.275	
49		Opmeer	275	4	4.400	11.429	
50		Heerhugowaard	1.436	2,5	28.270	55.425	
51		Langedijk	1.153	5	27.721	27.721	
52		Alkmaar	3.712	overlap met Bergen	24.560	107.822	
53		Bergen	307	10		29.913	
54		Hollands Kroon	133	15	15.960	47.585	
55	Den Helder	1.238	4	39.616	56.308		
56	DR	Westerveld	68	14	7.616	19.119	DR: 7.616
		totaal					1.087.627

2. Lelystad Airport groeit de komende decennia door naar 45.000 vliegbewegingen. Toch kan het vliegveld in eerste instantie maar 10.000 vliegbewegingen herbergen. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) acht meer bewegingen in het huidige, drukke luchtruim onverantwoord. Daarom moet eerst een herindeling plaatsvinden van het luchtruim. De minister belooft dat de huidige, lage vliegroutes na die herindeling omhoog kunnen. In zowel het oorspronkelijke MER als de geactualiseerde versie, is daarom voor de eindsituatie bij 45.000 vliegbewegingen gerekend met een heringedeeld luchtruim dat direct doorstijgen vanaf Lelystad Airport naar het hoge luchtruim faciliteert.

Dat klinkt logisch. Zij het dat direct doorstijgen vanaf Lelystad Airport naar het hogere luchtruim helemaal niet waarschijnlijk is, ook niet na de herindeling van het luchtruim. De toekomstige indeling van het luchtruim is al jaren geleden in hoofdlijnen uiteengezet in de Luchtruimvisie 2012. In deze Luchtruimvisie wordt het Nederlandse luchtruim gescheiden in een deel dat exclusief is voorbehouden aan Schipholverkeer (het TMA Schiphol). Het daaronder gelegen lagere luchtruim is bestemd voor verkeer van en naar de regionale luchthavens Rotterdam, Eindhoven, Eelde en Lelystad (het TMA Holland Regional). Het vliegverkeer binnen deze TMA's is strikt van elkaar gescheiden, om de toegankelijkheid van Schiphol door de lucht zo veel mogelijk te waarborgen. Het gevolg is dat het vliegverkeer naar de regionale luchthavens niet meer door het luchtruim van de vergrote TMA Schiphol kan vliegen. Als gevolg daarvan zullen de aan- en uitvlieg- én de aansluitroutes van de regionale luchthavens in de toekomst nooit meer direct kunnen doorstijgen naar het hogere luchtruim, omdat TMA Schiphol dan in de weg ligt. Boven de wijde regio rondom Lelystad Airport is dit het geval. TMA Schiphol overvleugelt Lelystad Airport letterlijk. De topman van LVNL, Michiel van Dorst, heeft in een interview met NRC Handelsblad dus niet voor niets laten doorschemeren dat hij na de herindeling geen hogere vliegroutes van en naar Lelystad Airport garandeert.

Hiermee heeft dit MER betrekking op een voornemen waarvan de haalbaarheid op zeer losse schroeven staat, en waarvan de eindsituatie onduidelijk is.

3. HoogOverijssel merkt op dat de regio Zwolle in de geactualiseerde MER Lelystad Airport voor de gek wordt gehouden. In het scenario tot 10.000 vliegbewegingen is in het MER nabij Zwolle gerekend met een vlieghoogte van 5.000 voet, oftewel circa 1.500 meter. In het oorspronkelijke MER was de vlieghoogte hier nog 3.000 voet, zo'n 900 meter. Minister van Nieuwenhuizen presenteerde deze verhoging van de vlieghoogte in februari nog met veel gejuich. Maar wat blijkt, zodra de grens van 10.000 vliegbewegingen is geslecht, gaat de maximale vlieghoogte ter hoogte van Zwolle weer terug naar 3.000 voet. Dit zei Van Nieuwenhuizen er in februari niet bij, maar is slechts terug te lezen in de kleine lettertjes van een bijlage in het MER Lelystad Airport. HoogOverijssel is verbaasd over het feit dat de minister aan de ene kant praat over vertrouwen terugwinnen, maar tegelijkertijd op deze wijze de Zwolse bevolking misleidt.
4. Naast deze miskleun bevat dit MER een opvallende fout in de effectvergelijking. Wat doet het ministerie in het geactualiseerde MER Lelystad Airport? Tijdens de actualisatie zijn in samenspraak met LVNL en andere stakeholders in het luchtruim "optimalisaties" doorgevoerd in de

voorkeursvliegroutes, de zogenaamde B+-variant. Zo zijn de vlieghoogtes ter hoogte van Biddinghuizen en Zwolle licht verhoogd en is een ruimere bocht ingepast ter hoogte van Hattem.

Op zich is er niks mis met het doorvoeren van optimalisaties, zij het dat géén optimalisaties zijn doorgevoerd in de overige varianten voor de voorkeursvliegroutes, te weten A, A+ en B. De effectvergelijking tussen de varianten A, A+, B en B+ loopt daardoor mank: de eerste drie verliezen glansrijk van de afgelopen maanden opgepimpte B+. Het in de zomer van 2017 door Vliegveld Teuge gepresenteerde alternatief "B++" zou bijvoorbeeld als een optimalisatie van alternatief A kunnen worden gezien. Van dit alternatief is bekend dat het tot minder gehinderden leidt dan alle in het MER Lelystad Airport opgenomen alternatieven.

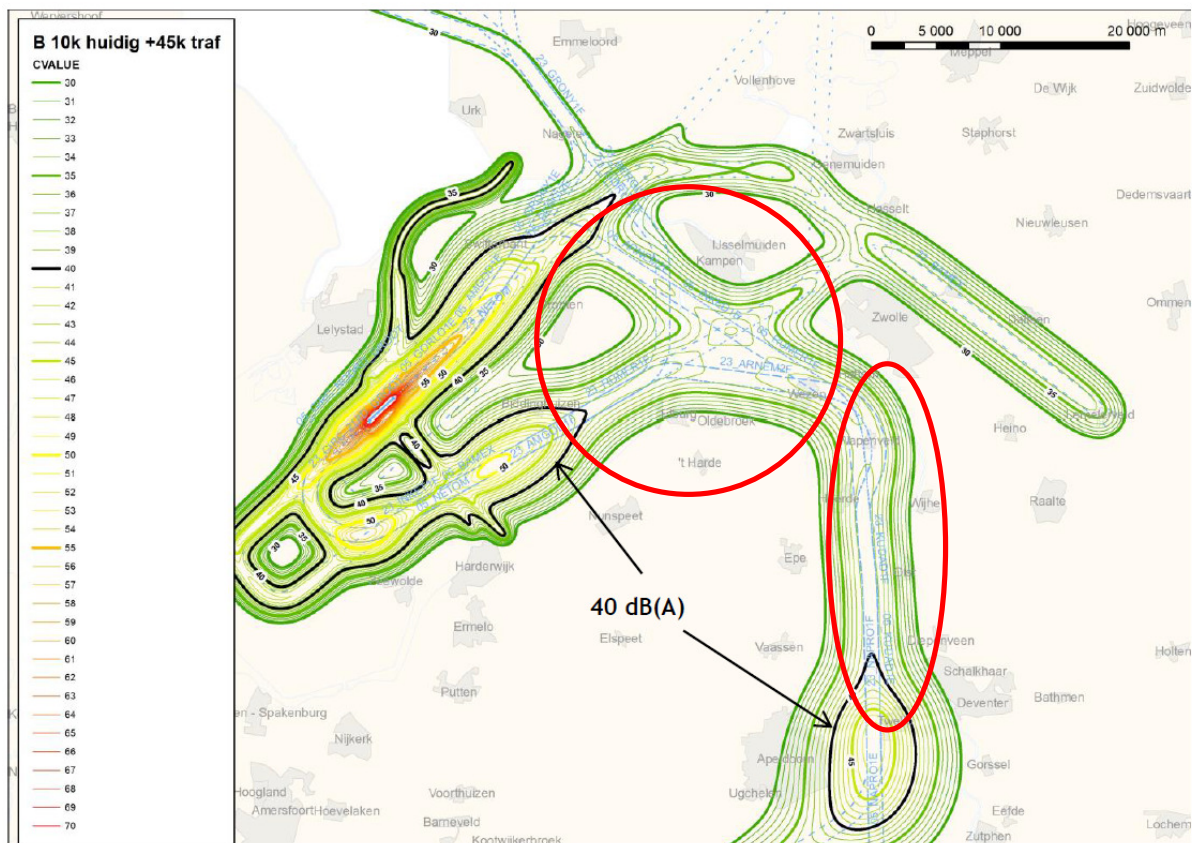
Het ministerie moet daarom - om een eerlijke effectvergelijking te kunnen presenteren - terug naar de tekentafel en samen met LVNL óók op zoek gaan naar optimalisaties in de varianten A, A+ en B. Het ministerie vergelijkt in het geactualiseerde MER appels met peren en daar is het instrument milieueffectrapportage niet voor bedoeld.

5. In het MER Lelystad Airport is boven grote delen van de Veluwe en delen van Overijssel een maximale Lden-contour van 39 dB(A) berekend. Dat is erg opvallend, omdat het aantal woningen en gehinderden binnen de 40 dB(A)-contour een criterium is bij de afweging van de routevarianten. Het heeft er schijn van dat de uitgangspunten in de berekeningen zodanig zijn gekozen, dat er nét geen sprake is van een langgerekte 40 dB(A)-contour boven Zwolle en de Veluwe. Zo'n contour had immers de keuze voor het voorkeursalternatief B+ op zijn kop kunnen zetten. Drie factoren, die niet zijn meegewogen in de geluidberekeningen in het MER Lelystad Airport, leiden hoogst waarschijnlijk tot (veel) grotere contouren boven Zwolle, de Veluwe en Salland dan thans berekend - waarmee ook de effectvergelijking tussen de routevarianten op zijn kop komt te staan:

- a) De in de geluidberekeningen opgenomen vliegtuigtypes (Boeing 737 en Airbus A320) zijn relevante vliegtuigtypen voor veel vakantievluchten. Een typische vakantiemaatschappij als TUI vliegt echter regelmatig met grote vliegtuigtypen als Boeing 787 Dreamliner of Boeing 767. Bovendien heeft minister van Nieuwenhuizen laten weten dat Lelystad Airport gewoon toegankelijk is voor bijvoorbeeld de veel luidruchtiger vliegtuigtypen, zoals de Boeing 747, Boeing 787 en Airbus A330.
- b) Het geactualiseerde MER Lelystad Airport is opgesteld met een verouderde rekenmethode voor geluid, de Lden-tool. Met een nieuwe Europese rekentool, genaamd Doc29, wordt momenteel een hernieuwde poging gedaan om de geluidbelasting door vliegverkeer van en naar Schiphol in kaart te brengen. Voor het geactualiseerde MER Lelystad Airport is gewoon gewerkt met de Lden-tool. Mogelijk is hierdoor sprake van een flinke onderschatting in de berekende geluidwaarden. Doc29 bevat immers een verbeterende en meer gedetailleerde berekeningswijze voor het geluid tijdens het vliegen in bochten en het geluid tijdens laagvliegen (laterale demping). Het is HoogOverijssel een raadsel waarom het ministerie tijdens de actualisatie geen gebruik heeft gemaakt van Doc29.
- c) Het luchtruim in grote delen van Noord-, Oost- en Midden-Nederland is nu al druk bevlogen

en dat is goed merkbaar aan de continue geluidbelasting die dit nu al geeft. In de beleving van veel mensen neemt deze belasting de laatste maanden steeds verder toe. Het geactualiseerde MER Lelystad bevat echter geen beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het vliegen boven Noord-, Oost- en Midden-Nederland, en de bijbehorende milieueffecten. Waarschijnlijk leiden de opgetelde effecten in de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en daarbij opgeteld het laagvliegen van en naar Lelystad Airport tot hogere berekende waarden dan nu vermeld in de geactualiseerde MER.

Boven de regio Zwolle en de Veluwe is een maximale geluidscontour van Lden 39 dB(A) berekend. Ten onrechte is alleen gerekend met relatief kleine vliegtuigen, met een verouderd rekenmodel, en is geen rekening gehouden met bestaande vliegherrie door verkeer van en naar Schiphol (bron: Lelystad Airport, contraexpertise geluid, 13 februari 2018)



- Daar komt ten slotte bij dat het geactualiseerde MER Lelystad Airport nog steeds geen effecten beschrijft op grotere afstand van Lelystad Airport, maar zich opnieuw hoofdzakelijk beperkt tot Flevolands grondgebied en kleine delen van West-Overijssel en Gelderland. De effecten van de laagvliegroutes laten zich zien boven grote delen van Noord-, Oost-, West- en Midden-Nederland.

Maar al die inwoners van West-Friesland, de Achterhoek, de Veluwe, Zuidwest-Drenthe en

Salland vragen zich vertwijfeld af, waar in de omvangrijke en ondoorgroefde stapel documenten die het geactualiseerde MER omvat, ook maar iets staat vermeld over de werkelijke effecten van laagvliegen boven hun woongebieden.

Wat is het gemiddelde geluidsniveau in hun huidige situatie? Hoeveel geluid maken al die stijgende en dalende vliegtuigen van en naar Schiphol nu al - in de lucht rommelt het op veel plekken nu al de hele dag. Welke impact heeft een stijgende Boeing straks, vlak boven hun woning? En wat is het verschil tussen hun huidige gemiddelde geluidsniveau, en dat van straks? Dát is de informatie die in een MER hoort te staan. Honderdduizenden inwoners van Noord-, Oost- en Midden-Nederland willen weten wat de laagvliegroutes voor hen betekenen; wat de omvang is van het effect. In dit MER niets van dat alles. Inwoners van Ede, Nijverdal, Dalfsen, Apeldoorn, Zwolle en al die andere plaatsen moeten het doen met een kaartje dat piekbelastingen weergeeft.

Actiegroep HoogOverijssel gaat er van uit dat de commissie voor de milieueffectrapportage bovenstaande gebreken aan het geactualiseerde MER onderkent. De commissie kan niet anders dan concluderen dat het geactualiseerde MER Lelystad Airport niet de informatie bevat die bestuurders in staat stelt om het milieubelang voldoende mee te wegen in hun besluit. Bovendien kan de commissie niet anders dan minister Van Nieuwenhuizen adviseren om voor de opening van Lelystad Airport een geheel nieuwe m.e.r.-procedure te doorlopen.

Wie zitten er eigenlijk in de commissie m.e.r. voor Lelystad Airport?

Onderstaand zijn de leden van de commissie m.e.r. die een oordeel moeten vellen over het geactualiseerde MER Lelystad Airport op een rij gezet. Wat opvalt is dat de commissieleden allen specialisten zijn op het gebied van milieu, leefomgeving en ecologie. Opvallend: in de commissie zijn geen personen aanwezig met specifieke kennis op het gebied van luchtruimgebruik.

Ton Dassen, Plaatsvervangend sectorhoofd Sector Ruimtelijke Ordening en Leefomgevingskwaliteit bij het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

Betrokken (geweest) bij onder meer:

- Luchthavenbesluit Twente
- Luchthavenbesluit militaire luchthaven Eindhoven
- Aanwijzing Maastricht Aachen Airport
- Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Gijsjan van Blokland, adviseur op onder meer het gebied van MKBA en geluid bij M+P Ingenieurs

Betrokken (geweest) bij onder meer:

- Feyenoord City
- Kartbaan Strijen
- Westerschelde Container Terminal (WCT)
- Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol

Ferry Koopmans, directeur bij Peutz bv. Werkt als adviseur op het gebied van milieuaspecten zoals geluid, trillingen en luchtkwaliteit.

Rob Vogel, woonachtig in Dieren, directeur van vogelonderzoeksinstituut SOVON te Beek Ubbergen

Betrokken (geweest) bij onder meer:

- Structuurvisie Schaliegaswinning
- Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol

Fred Woudenberg, hoofd afdeling Milieu van GGD Amsterdam en lid van de Gezondheidsraad.

Betrokken (geweest) bij onder meer:

- Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol
- Omgevingsvisie Noord-Holland 2050
- Luchthavenbesluit militaire luchthaven Eindhoven
- Nationale Omgevingsvisie