



Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen



**Presentatie
Gemeenteraad Heerde**

18 februari 2019



Introductie SATL



Wat is SATL

- **Opgericht begin 2018**
- **Samenwerkingsverband van 19 actiegroepen**
- **Neutraal dus niet politiek gebonden**
- **Inhoud is belangrijk, niet de poppetjes**



Hoofddoel SATL

- Eerst *compleet* herindelen, vanaf een schone lei, zodat normaal stijgen en dalen (CDO/CCO) mogelijk is en er dus geen laagvliegroutes meer nodig zijn.
 - B+ van tafel: moet weg van de Noord-Oost Veluwe!
- In debat inmiddels ook
 - klimaat, milieu, gezondheid
 - consolidatie en krimp (selectiviteit), gelijk speelveld overige vervoer (BTW, accijns), Noordzee etc.



Onderzoek, rapporten, activiteiten, correspondentie, heel veel overleg

- Ministerie
- Tweede Kamerleden
- Provincie
- Burgemeesters, wethouders en bestuurders
- Bijeenkomsten en debatten: zichtbaar aanwezig
- Luchtvaartgesprekken
- Internetconsultaties
- SATL zienswijze m.b.t. het luchthavenbesluit



Behaalde resultaten

- **Problematiek van de laagvliegroutes op de kaart gezet**
- **B+ is geen uitgangspunt meer bij de herindeling**
- **Uitstel opening naar 2020 of 2021**
- **“Eerst herindeling” standpunt van gemeenten en provincies**
- **Nationaal debat op gang gebracht**
 - **Groepen Schiphol actiever geworden**
- **Samenwerking maar met de focus op LA met de laagvliegroutes**



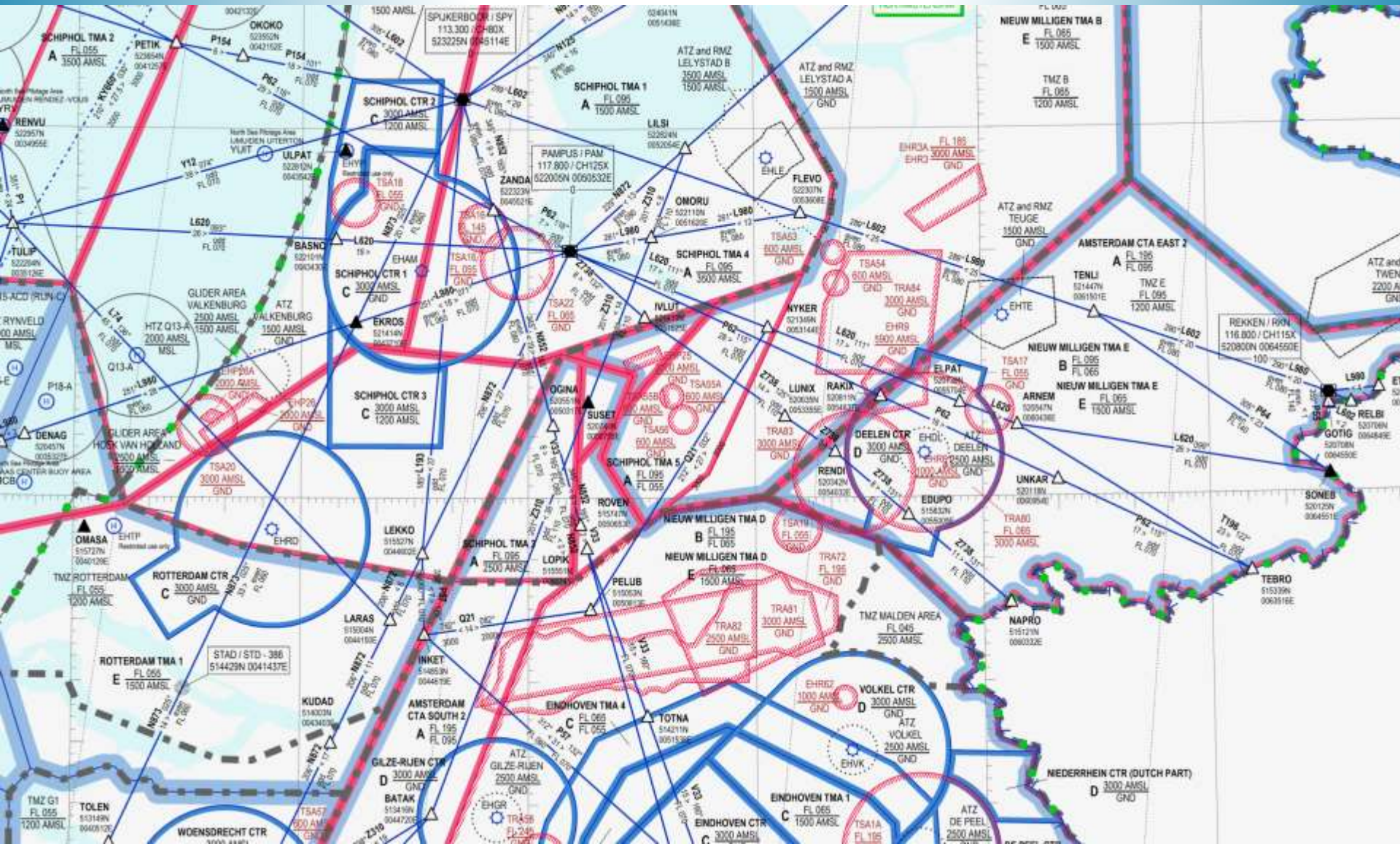
**NO-Veluwe:
meeste hinder**



2008 Foute start met 'Lelystad'

- Alderstafel aan de slag
- Voorwaarde: eerst herindeling luchtruim (uit 50-er jaren)
- Vijf onderzoeken opgestart
- Onderzoek LVNL: luchthaven bij Lelystad is slecht idee
- Onder het luchtruim van Schiphol
- Lang aansluitroutes noodzakelijk
- **Resultaat: dit onderzoek is niet aangeboden aan Kamer**

Luchtvaartkaart





Randvoorwaarden: niet over dorpen

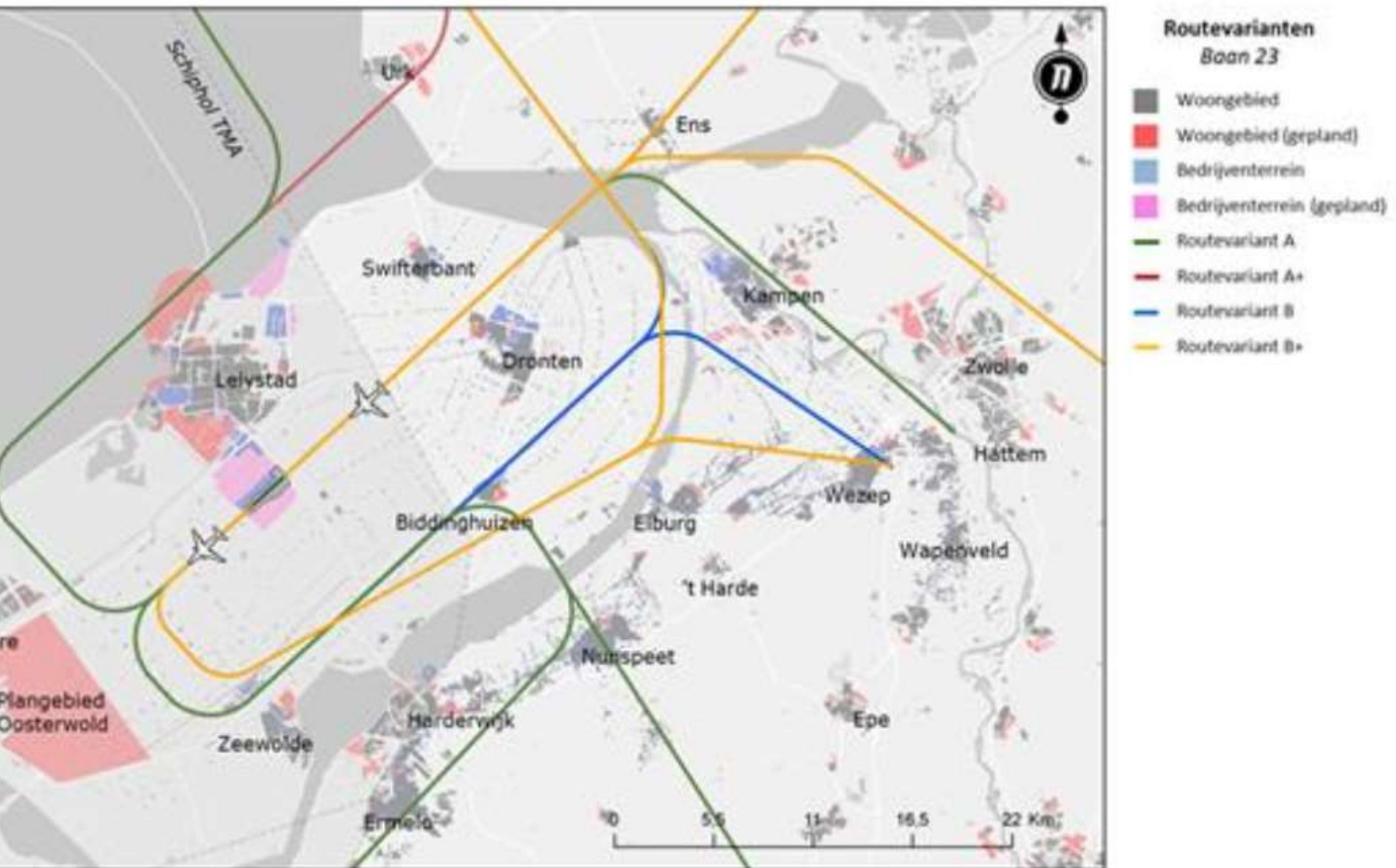
Om invulling te geven aan zijn taken heeft het Bola een regionale agenda opgesteld. Over het luchtruim bevat deze agenda de volgende randvoorwaarden:

- 1) Geen vliegroutes over woongebieden en vermijden van vliegtuigen over bestaand en toekomstig stedelijk gebied (zie omgevingsplan Flevoland en streekplannen Gelderland en Utrecht):
 - a) vertrek en nadering volgens precisie navigatie (P-RNAV);
 - b) Doorstijgen vliegtuigen;
 - c) Invoering Continuous Decent Approach (CDA-vliegen) zodra mogelijk;
 - d) Wachtgebied tussen Lelystad en Dronten (ARTIP) wordt verplaatst naar IJsselmeergebied;
 - e) Boven Noord Veluws grondgebied, en boven het grondgebied van Nijkerk en Bunschoten (en Amersfoort) wordt op een hoogte van minimaal 6.000 voet gevlogen;
 - f) Verhoging van het Schipholverkeer (waardoor vliegtuigen sneller kunnen doorstijgen) wordt in ogenschouw genomen;
 - g) Aanvlieghoogte bij Dronten interceptiepunt op 3.000 voet;

Uit brief J. Ladders en J. Fackeldey namens BOLA aan E.A. Bien van de Directie Luchtvaart , ongedateerd (2009) kenmerk 1294070.

(arc. HoW)

Varianten





Vliegroutes



LANGER LAAG VLIEGEN OM BUITEN LUCHTRUIM SCHIPHOL TE BLIJVEN

Luchtruim Schiphol

*Luchtruim
Lelystad*



Schiphol



Lelystad

220 km laagvliegen

Fout in MER

Routevariant	Omschrijving	Voldoet aan internationale (ICAO PANS-OPS) ontwerpstandaarden?	Voldoende afstand tot luchttruimgrenzen?	Interferentie met Schipholverkeer?	Vermijden woonkernen?
A	Detail uitwerking indicatieve vliegroutes	✓			
A+	Luchtverkeerstechnisch haalbaar maken	✓	✓		
B	Oplossen interferentie met Schiphol verkeersstromen	✓	✓	✓	
B+	Geoptimaliseerd op verminderen hinder	✓	✓	✓	✓

Tabel 1. De relatie tussen knelpunten en de oplossingen gevonden in de diverse routesets.



Resultaat: Noord-Veluwe de dupe

	Ernstig gehinderden		Ernstig slaapverstoorden	
→	25.000	45.000	25.000	45.000
Wezep/Hbroek	782	1046	572	567
Oosterwolde	155	191	99	99
Hattem	0	2	146	142
Kamperveen	39	63	37	37
Lelystad	178	132	48	48
Almere	0	1	0	0
Dronten	496	661	339	347



NO-Veluwe: bottle-neck

- Stijgen boven OUDELAND lijkt heel reëel:
 - Zo snel mogelijk op oude land stijgen (oa verzoek Gelderland)
 - Echter: technisch niet hoger dan ruim 2.000 m mogelijk
- Kop van de Veluwe: experimenteerruimte (80-90% van de vluchten), verbeteringen proberen te bereiken
- Jaar verstreken, nu op het laatste moment **verbetervoorstellen**
- Minister: na herindeling moet laagvliegen voorbij zijn
- Maar LVNL zegt: is nog niet duidelijk of dit lukt
- Ons standpunt: eerst herindelen en beginnen met schone lei
- Dus ook de B+ met uitgangpunten ter discussie



Hoogte	Horizontaal	Klimmen
900 m	62 dB	-----
1.800 m	56 dB	65 dB
2.700 m	50 dB	62 dB

15 dB meer geluid → niet 1 maar 32 vliegtuigen tegelijk



Fouten in MER

- **Fouten in de MER aangetoond, reparatie van MER**
- **Alle metingen belevingsvlucht hoger dan de berekeningen**
- **Kans: 0,00006, oftewel nihil**
- **Piek 3 tot 6 dB hoger dan berekeningen MER**
- **Dus 2 tot vier maal zoveel vliegtuigen**
- **Getallen kloppen met gebruikelijke verschillen tussen berekeningen -- metingen**
- **Bovendien fout in temperatuur correctie: 1dB extra, fout in de MER**



Overige

- **Brief Europese Commissie: MER moet ook betrekking hebben op de aansluitroutes**
- **Verzoek aan minister: zienswijzen LHB moeten bij de Kamer zijn, voordat behandeling plaatsvindt**
- **Uitgebreide zienswijze SATL in voorbereiding**
- **Zienswijze tav LHB en MER op de site, ter ondertekening**
- **Vorbereiding op provinciale verkiezingen, kieswijzer**
- **Vorbereiding op juridische procedures, dagvaarding in voorbereiding**
- **Fondsenwerving om juridische procedures te betalen**



Onze hoofdpunten

- Eerst herindelen luchtruim, zoals beloofd
- B+ van tafel, herziening starten met schone lei
→ toegezegd
- Laagvliegen moet voorbij zijn
→ toezegging minister
- Niet starten met vliegen voor herziening is afgerond
(want stopt nooit meer)
- Nieuwe MER nodig: Onderbouwing geluid in MER klopt niet
+ na herindeling nieuwe MER noodzakelijk
- Regio is zwaar de dupe, daarom samen optrekken en
dezelfde standpunten naar voren brengen

Het wordt wel erg druk.....





Economische schade als gevolg van de laagvliegroutes van Lelystad Airport



Waarom?

- Schiphol moet kunnen groeien in haar “main hub” zakelijk verkeer (selectiviteitsbeleid)
- In de crisis jaren (vanaf 2008) “low cost” carriers met vakantievluchten binnengehaald om te kunnen blijven groeien (zonder enige economische bijdrage en tegen de afspraken van het selectiviteitsbeleid in)
- Gevolg: Door de geforceerde groei is Schiphol al in 2018 aan het maximaal aantal vluchten i.p.v. in 2021 in welk jaar Schiphol weer mag groeien
- Oplossing: vakantievluchten verplaatsen naar Lelystad
- Schiphol kan weer groeien



Waarom?

- Er is wel een probleem: Schiphol accepteert het LA verkeer niet in haar luchtruim (te complex) met de nu geplande laagvliegroutes als gevolg
- Die laagvliegroutes zullen geluidsoverlast gaan veroorzaken in een brede strook onder die routes
- Dit levert hinder op voor particulieren en bedrijven
- De hinder voor particulieren onder de routes is acceptabel want die is onder de wettelijke normen (gerepareerde MER)
- Economisch zijn er alleen maar voordelen (voor Flevoland)
Op korte termijn 400 directe plus 200 indirecte banen
Op lange termijn (2043) 2.500 directe en 500 indirecte banen



Het nieuwe Airport Lelystad

- **Een vliegveld voor vakantievluchten (overloop)**
- **Initieel 10.000 vliegbewegingen per jaar op maximaal 1800 meter.**
- **Uiteindelijk 45.000 vliegbewegingen per jaar. Na de herindeling van het luchtruim in 2023. (Op welke hoogte?)**



Effect op toerisme?

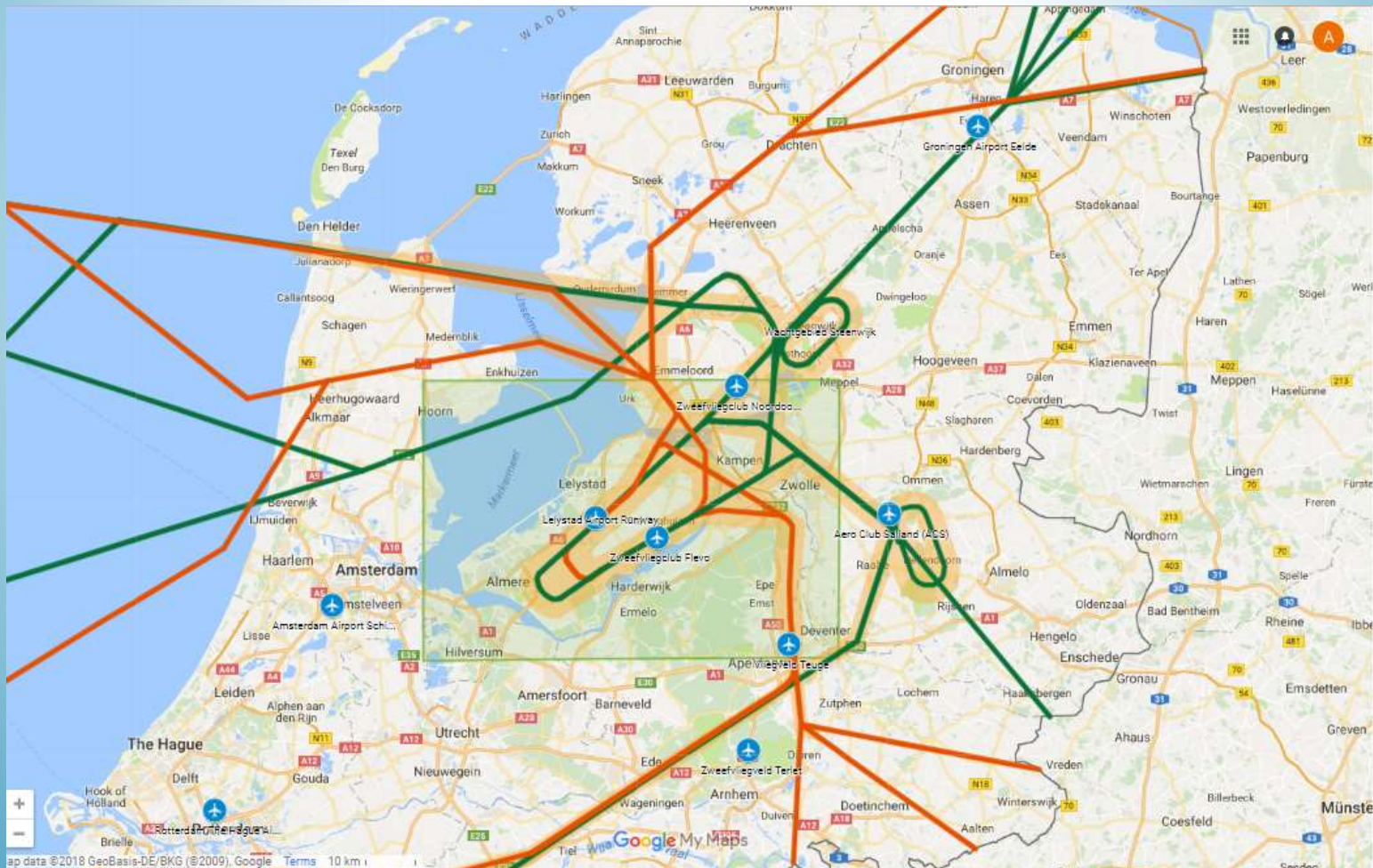
In het luchthavenbesluit (LHB) wordt dat als volgt verwoord:

6.1.2 Regionale effecten

Het negatieve effect van vliegtuiggeluid op de werkgelegenheid in de toeristische sector in de regio wordt in het Luchthavenbesluit Lelystad als gering ingeschat, en staat niet in verhouding tot de verwachte groei van de werkgelegenheid. Als gevolg van de tijdelijke aansluitroutes worden deze regionale economische effecten wellicht iets groter, maar deze mogelijke effecten gelden slechts voor de tijdelijke situatie en zullen gelet op het positieve effect op de algemene werkgelegenheid beperkt blijven. Wel zal dit effect, als onderdeel van het evaluatie- en monitoringsprogramma, worden gevolgd. Hiermee blijven de beleidsdoelen geborgd, zoals beschreven in paragraaf 7.2.2. van het Luchthavenbesluit Lelystad.



De laagvliegroute (route B+)





Verblijfsrecreatie in Friesland, Overijssel, Gelderland

(kengetallen CBS m.b.t. toeristische overnachtingen)

- **Totaal aantal accommodaties: 2906**
- **Omzet: € 775.321.600**
- **Aantal banen: 17.400**

**In deze provincies is de verblijfs-
recreatie-economie van groot belang!**



Kernwaarden verblijfsrecreatie in Friesland, Overijssel, Gelderland

- **Rust**
- **Stilte**
- **Natuur**

Zie Recron enquête september 2017



Uitgangspunten bij het onderzoek naar de effecten op de verblijfsrecreatie

- **Piekgeluid van 10 dB op het normale omgevingsgeluid wordt als hinderlijk ervaren**
- **40 dB leidt tot bewust ontwaken**
(Rapport Effecten van Schiphol op de leefomgeving (Omgevingsraad Schiphol))
- **De verblijfsrecreatie locaties liggen in stille (35 dB) en zeer stille (30 dB) omgeving.**



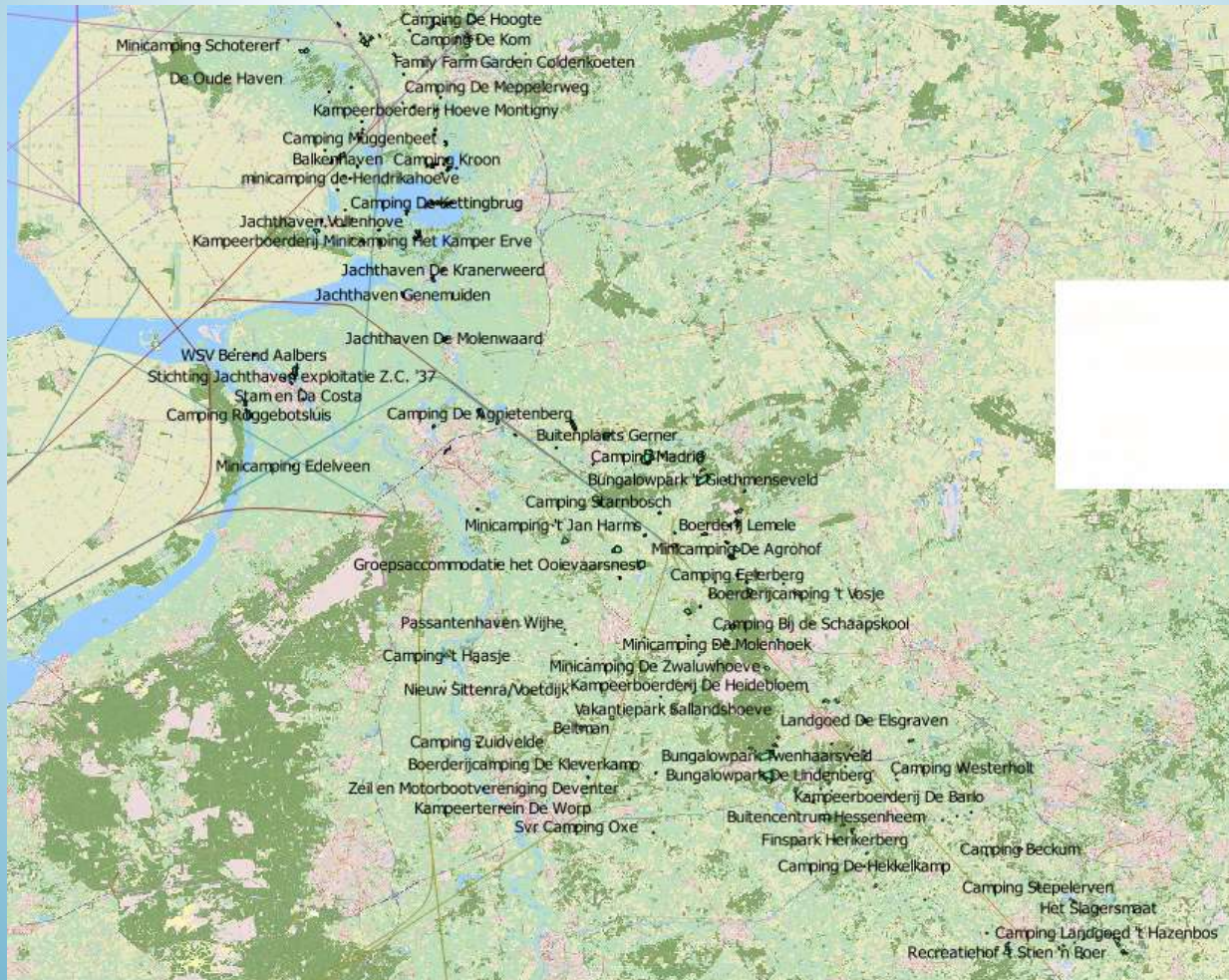
Geluidshinder voor de verblijfsrecreatie

Afstand	Geluid	Extra bovenop 30 dB (zeer stil)	Factor meer lawaai	Extra bovenop 35 dB (stil)	Factor meer lawaai
1.800m	60,00 dB	30,00 dB	1.024	25,00 dB	322
2.000m	58,48 dB	28,48 dB	721	23,48 dB	227
3.000m	51,96 dB	21,96 dB	160	16,96 dB	50,3
4.000m	46,46 dB	16,46 dB	44,8	11,46 dB	14,1
5.000m	41,53 dB	11,53 dB	9,04	4,53 dB	2,85

Over een strook van 12 km onder de vliegroutes gaat geluidshinder tot zeer grote geluidshinder optreden!



Zoom in op de verblijfsrecreatie in Gelderland





Schade voor de verblijfsrecreatie in Friesland, Overijssel, Gelderland

Samenvattend is de conclusie dat direct onder de vliegroutes 30% van de totale verblijfsrecreatie locaties in de 3 provincies liggen.

- **872 verblijfsaccommodaties**
- **232.596.480 euro omzet**
- **5220 banen**



Schade voor de regionale economie in Friesland, Overijssel, Gelderland

- **De recreatiebedrijven in dit gebied zullen direct geraakt worden.**
- **De omzetten zullen kelderen met faillissementen als gevolg (tijdelijk tot 2023?).**
- **Daarbij zullen de uitstralende effecten, ook veel verder in de regionale economie voelbaar worden**
- **De leefbaarheid in het getroffen gebied zal in het geding komen.**



Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA)

In april 2018 is er door het ministerie een MKBA on-line gebracht.

Het onderzoek is uitgevoerd door Decisio, in opdracht van het ministerie.

- De **economische schade** zoals in dit rapport beschreven is hier **niet** in meegenomen.
- De **waardedaling van huizen** onder de vliegroutes wordt als een PM post meegenomen maar **niet** gekwantificeerd. (350.000 huizen);
- Andere kosten (gezondheid, milieu,...) **niet** meegenomen



Conclusie

- De economische winst voor Schiphol gaat ten koste van particulieren en bedrijven onder de laagvliegroutes (directe gevolgschade)
- LA in de huidige vorm heeft niet alleen een negatief effect op de regionale maar ook op de totale NL economie.
- Het is in het nationale (economische) belang om LA in de huidige vorm **niet** te openen.



Lessen uit het verleden



Kijken naar de rol van:

- Ministerie (IenW)
- Gedeputeerde Staten
- Provinciale Staten
- Buurgemeenten
- NO-Veluwe

(Tafel van Alders niet: verhaal apart)



1. Ministerie van IenW (IenM)

- Gefixeerd op groei 'mainport' Schiphol.
- Verstrengeld met industrie: Schiphol, KLM.
- Drijft op expertbureaus die óók voor industrie werken.
- Kennisoverwicht t.o.v. parlement en lagere overheden.
- Laakbaar nalatig: geen herindeling en geen VVR (2008-2019).
- Geen haast met 'kansrijke optimalisaties'.
- Chaos. Of Schiphollen?
- 2018/2019: transparantie en communicatie op hun retour.



2. Gedeputeerde Staten (GS)

- **Representeerden 'Oude Land' (C. Verdaas en J. Meijers).**
- **Ernstig onderschat: 'geen majeur project'.**
- **Geen partij voor H. Alders en Ministerie.**
- **Fouten: wel over bewoond gebied en 6.000 ft.**
- **Gecommitteerd aan adviezen Alderstafel.**
- **Fixatie op en overschatting van 'Kansen'.**
- **NO-Veluwe een blinde vlek: niets voor gedaan!**
- **2018/2019: zwijgen over onze regio; voor eerder stijgen.**



3. Provinciale Staten (PS)

- **Lelystad Airport tot medio 2017 geen item.**
(2009-2012: wel over NW-Veluwe. Programma CDA 2011/2015).
- **Effectieve lobby's: Harderwijk (VVD, CDA), Nunspeet (CDA).**
- **NO-Veluwe blinde vlek (CU-vraag weggewuifd).**
- **Fixatie op 'Kansen'.**
- **Statenleden: weinig dossierkennis, weinig kritisch.**
- **2018/2019: nog geen traceerbare lobby's NO-Veluwe.**



4. Buurgemeenten

- Harderwijk en Nunspeet **A**lert, **A**ssertief, **A**anwezig (**AAA**).
 - Actieve lobby: BOLA, Tafel van Alders, GS, PS, Rijk.
 - Wel de 'lusten', niet de lasten (tegen objectief betere B++).
-
- 2018/2019: Harderwijk heeft LA in Regioportefeuille!



5. NO Veluwe

- Was te lang niet **Alert**, **Assertief**, **Aanwezig**:
 - Niet in BOLA (leek ver van het bed).
 - Geen plaats opgeëist aan Alderstafel (2013/2014).
 - Niet lobbyen.
 - Wel goede zienswijzen: weggeveegd.
- Vanaf 2017 wel steeds meer **Alert**, **Assertief**, **Aanwezig**:
 - Belangrijke moties december 2017: eerst herindelen.
 - Belangrijke brief 4 burgemeesters aan PS: eerst herindelen.
 - Reactie van de 4 over VVR-03: prima.
 - Overleg 4 burgemeesters – lenW: tricky (gewaarschuwd).



6. Lessen

1. Geen echte vrienden.
2. Daarom samen **A**lert, **A**ctief en **A**anwezig zijn:
 - Zélf in sleutelcommissies, ronde tafels.
 - Kritisch alle vertegenwoordigers volgen, ook van de regio.
 - Lobbyen (gemeente en partijen) bij Provincie, Rijk, partijen.
 - Regelmatig *proactief* de bevolking informeren.
 - Benutten van knowhow eigen burgers: experts, SATL-groepen.
3. Kortom



**NO-VELUWE
LET SAMEN OP
UW SAECK**



<https://www.rtvvoost.nl/nieuws/306149/Je-hebt-als-overheid-afspraken-met-de-burgers-gemaakt-hou-je-daar-dan-aan>