



INFOBLAD

VLIEGEN BOVEN DE VELUWE

In 2015 is besloten om van Lelystad een 'dependance' van Schiphol te maken.

Op de lange termijn zal het gaan om 45.000 vliegbewegingen per jaar.

Uit Lelystad vertrekkende vliegtuigen gaan via Wezep zuidwaarts over een groot deel van de Veluwe. Zowel de uiteindelijke richting van de route als de hoogte ervan is onderwerp van discussie. Vliegen brengt immers overlast met zich mee: lawaai en milieuvervuiling.

De Gelderse Natuur en Milieufederatie richt zich op het zoveel mogelijk beperken van overlast voor mens en natuur. Onze inzet is: áls er al wordt gevlogen, dan zo min mogelijk boven de Veluwe, en op zo groot mogelijke hoogte.

Geschiedenis

In 2015 viel het Luchthavenbesluit om van Lelystad een vliegveld voor chartervluchten te maken. Vanaf april 2019 vertrekken en landen de eerste vliegtuigen met een jaarlijkse groei tot 10.000 vliegbewegingen in 2023. Voor de doorgroei naar 25.000 en op termijn 45.000 vliegbewegingen is een aanpassing van het hogere luchtruim nodig.

Als uitvliegroute werd de variant via Wezep (B+) aangewezen, omdat deze de minst negatieve effecten voor mens en natuur geeft. Op deze route splitsen de vluchten in een zuidelijke (ten westen van Apeldoorn) en zuidwestelijke route (Wenum-Wiesel, Harskamp en Ede).

In juni 2017 bleek dat de vliegtuigen lange tijd op een hoogte van 1.800 meter moeten blijven om het erboven vliegend Schipholverkeer niet te storen. Daardoor zal met name de geluidsoverlast veel groter zijn dan verwacht.

Na protesten van burgers, gemeenten en provincies is in september een alternatief voorgesteld. Daarbij gaat het vliegverkeer hoger boven het zuidelijk deel van de Veluwe. Ook vindt de splitsing van de route pas ten zuiden van Apeldoorn plaats, waardoor een kleiner gebied bestreken wordt. Ten noorden van Apeldoorn blijven de vliegtuigen op 1.800 meter.

Geluidsoverlast

Strikt genomen voldoen de vliegroutes aan de geluidsnormen (lager dan 40 dB(A) Lden). Dat komt doordat het geluid wordt uitgemiddeld over een heel jaar. Beter is het om naar de geluidsbelasting van individuele vliegtuigen te kijken.

Vliegtuigen op 1.800 meter hoogte veroorzaken veel meer decibel, waardoor het beneden niet echt stil meer zijn. Dit is strijdig met het provinciaal beleid voor stiltegebieden en natuur met stilte als kernkwaliteit.

In hoeverre mensen het geluid als hinderlijk ervaren is persoonlijk. In een stedelijke omgeving verdwijnt het geluid van vliegtuigen eerder naar de achtergrond. In dorpen, op het platteland en in natuurgebieden zullen de vliegtuigen onmiskenbaar hoorbaar zijn. Dieren maken zich er niet heel druk over. Maar bewoners en recreanten die rust zoeken, kunnen vliegtuigen op zo'n relatief lage hoogte als zeer onaangenaam ervaren. Het is dan ook zeer begrijpelijk dat de provincie Gelderland en de Veluwe gemeenten, die de Veluwe wat betreft toerisme op 1 willen krijgen, zich zorgen maken. Ook burgers en (recreatie-)ondernemers roeren zich. Petities die pleiten voor hoger vliegen zijn door ruim 80.000 mensen ondertekend.

Uitstoot van stikstof

Vliegtuigen stoten o.a. stikstofoxiden uit. Weliswaar op grote hoogte, maar het komt op den duur naar beneden. Stikstof is een meststof en dus schadelijk voor voedselarme natuurgebieden, zoals heidevelden en bossen op zandgronden. Die zijn er juist volop op de Veluwe!

De voorziene 45.000 vliegbewegingen op termijn geven op de Veluwe een neerslag van 0,2 tot 0,4 mol stikstof per hectare per jaar. En dat terwijl activiteiten met meer dan 0,05 mol stikstof ha/jaar al problemen kunnen opleveren en daarom vergunning plichtig zijn.

Overigens valt de uitbreiding van Lelystad onder de Programmatische Aanpak Stikstof. Dat houdt in dat de verwachte stikstofdepositie door het vliegverkeer, elders meer dan gecompenseerd moet worden, zodat uiteindelijk de totale depositie afneemt. Of dit ook daadwerkelijk plaatsvindt is onzeker.

Indeling van het luchtruim

Het luchtruim in Nederland is verdeeld in verschillende lagen. De bovenste laag is voor vliegtuigen die hier niet landen. Daaronder zit een laag voor vliegtuigen van en naar Schiphol. De vliegtuigen van en naar Lelystad moeten daar onder blijven, tot ze ver genoeg van Schiphol zijn. Volgens de staatssecretaris is het hierdoor niet mogelijk om de vliegroutes tussen Wezep en Heerde veel hoger te laten gaan dan de voorgestelde 1.800 meter.

De GNMF vindt dat vliegtuigen uit Lelystad niet alleen de Veluwe zoveel mogelijk moeten mijden, maar ook zo snel mogelijk hoog moeten vliegen. Wanneer ze al bij Wezep hoogte kiezen, worden de geluidsoverlast en stikstofuitstoot beperkt. Daarom pleiten wij, met vele anderen, ervoor om zo snel mogelijk het luchtruim opnieuw in te delen. Die herindeling moet ruim vóór 2023 zijn gerealiseerd, wanneer de 10.000 vliegbewegingen een feit zijn.

Vliegverkeer wereldwijd

Het vliegverkeer in het algemeen is een groot probleem voor milieu en leefbaarheid. Van de totale door transportmiddelen uitgestoten hoeveelheid CO₂ wereldwijd is ongeveer 12% afkomstig van vliegtuigen. Naar verwachting zal het aantal luchtreizigers de komende twintig jaar ruimschoots verdubbelen naar 7,3 miljard in 2034). Dat maakt de luchtvaart een van de snelst groeiende bronnen van broeikasgassen. Indien, zoals in het verleden, de CO₂-reductie van de luchtvaart achterblijft bij de inspanningen in andere sectoren, zal in 2050 het aandeel van de luchtvaart in de wereldwijde CO₂-uitstoot zijn gestegen tot 22%.

Daarnaast zorgt vliegverkeer vooral rondom luchthavens voor steeds meer geluidsoverlast en gezondheidsrisico's door fijnstofuitstoot.

Alternatieven en maatregelen

Een van de oorzaken van de snelle groei van het luchtverkeer is de opkomst van de prijsvechters. Tegen ongelooflijk lage prijzen kan naar diverse bestemmingen in West-Europa worden gevlogen.

Daarnaast is Schiphol steeds meer een vliegveld geworden voor overstappers naar en van intercontinentale vluchten. Deze overstappers worden vanuit diverse bestemmingen in West-Europa van en naar Schiphol gevlogen, waarbij veel van deze vliegtuigen onderbezet zijn. Inmiddels is al bijna 38% van de passagiers op Schiphol een overstapper (transfer).

Op veel bestemmingen in West-Europa zijn goede alternatieven voorhanden, waardoor korte afstandsvluchten overbodig worden. Zo zijn er goede treinverbindingen, waardoor je bijvoorbeeld binnen een paar uur in Londen, Parijs of Frankfurt bent.

Verder moet eindelijk eens een prijs voor een vliegticket worden betaald waarin de negatieve gevolgen voor milieu, klimaat en leefomgeving zijn meegenomen. Dit betekent een forse ecotax op elke liter kerosine en een extra heffing op niet gebruikte stoelen. Het milieuprincipe 'de vervuiler betaalt' wordt dan eindelijk ook in het vliegverkeer gehanteerd. Dit leidt niet alleen tot minder niet direct noodzakelijk vliegen, maar ook zullen alternatieven, die minder milieubelastend zijn, weer eerder in beeld komen.

Ten slotte moeten maatschappijen die de schoonste en stilste vliegtuigen gebruiken, voorrang krijgen op de Nederlandse luchthavens.

Dit is een uitgave van de Gelderse Natuur en Milieufederatie

© oktober 2017, GNMf

Meer weten? Stuur een mailtje naar helpdesk@gnmf.nl

Help ons mee natuur en milieu te beschermen en [word lid](#).

