

# Verslag informatiebijeenkomst vliegroutes uitbreiding Lelystad Airport

*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

18 september 2017 t/m 4 oktober 2017

## Uitbreiding Lelystad Airport: informatiebijeenkomst vliegroutes

Bijeenkomst Ede 27-09-2017 19.30-22.00 uur

### Plenair

#### Wat zijn de verwachtingen uit de zaal?

- We hebben mondkapjes uitgedeeld om de volgende reden: de laagvliegroutes gaan enorme impact hebben op leefomgeving op Ede en de rest van de omgeving. We hebben geen inspraak gehad! Het mondkapje moet dit duidelijk maken. Vanavond willen we dat u luistert, en wij vertellen u dat de routes niet door de beugel kunnen.
- Van Dhr. Alders verwacht ik dat hij dubbel zoveel tijd neemt. Dat hij vertelt dat hij er niks aan kan doen, dat hij alleen maar uitgevoerd heeft en dat hij niet anders kon. Dat hij gewaarschuwd heeft dat het verstandig is dat het luchtruim opnieuw wordt ingedeeld.
- Morren over de vraag wie er weleens vliegt. Flauwe vraag, gaat discussie niet over. De discussie is of we hier moeten vliegen.

### Sprekers

#### **Josan Meijers (JM)**, *Gedeputeerde Gelderland*

JM: Ik weet wat hier leeft, er is veel ongerustheid, de besluiten hebben grote impact, mensen zijn bezorgd en boos. Toen ik half juni hoorde heb ik contact gehad met staatssecretaris samen met mijn collega's van Overijssel en Flevoland. Wat er nu ligt is voor Gelderland onacceptabel, de routes moeten hoger. De vliegtuigen stijgen nu wel door, dus dit is hersteld. Niet vliegen boven stiltegebieden, en Teuge is belangrijk dus dat moet overeind gehouden worden. Staatssecretaris heeft geluisterd, maar het doorstijgen is nog niet hoog genoeg, want het is nu 2700 meter en we willen dat dit boven de 3 kilometer komt. Er zijn nog geen goede afspraken over Teuge.

Wat betreft de deelname aan de Alderstafel: deze was actief tussen 2012 en 2014. Eind 2014 kwam het advies Alderstafel over vliegroutes rondom Lelystad. De aansluitingen moesten nog gemaakt, daar heeft Alderstafel geen invloed op gehad. Toen was het lang stil vanuit het ministerie. Tussen 2015 en juni 2017 is er met ons geen contact geweest.

We zijn nu een eigen website aan het bouwen op de website van de provincie. Hierop is informatie en FAQ's te vinden.

#### **Joost van Wijk (JvW)**, *Red de Veluwe*

JvW: U zegt dat u half juli hebt gesproken met staatssecretaris over vliegroutes (6 juli). Waar was u bij de Alderstafel op 21 juni jl.? Waarom was u niet vertegenwoordigd aan tafel?

JM: Overijssel en Gelderland hebben elkaar vertegenwoordigd tijdens verhindering. 21 juni was ik verhinderd.

JvW: Wij lieten ons vertegenwoordigen.

JM: De afspraak was dat wij elkaar konden vertegenwoordigen.

### Instart filmpje vliegroutes dicht bij de luchthaven

## Sprekers

### **Hans Alders (HA)**, voorzitter Alderstafel

HA: licht besluitvormingsproces toe. Noemt vliegbewegingen, locaties, Lelystad. Doorgroei is noodzakelijk. Betekent dat Lelystad geheel nieuw gebouwd moet worden. Er wordt nu compleet nieuwe luchthaven op Lelystad gebouwd. Dat kost 80 miljoen (= vraag vanuit **publiek**).

HA somt samenstelling Alderstafel op.

Ontwikkeling Lelystad (advies 2012) in twee fasen (doorgroei tot 45.000) is gekoppeld aan herinrichting luchtruim. Dat is noodzakelijk. Daar ging iedereen ook van uit dat dat moest gebeuren.

Luchthaven kent nachtsluiting van 00.00 uur tot 06.00 uur.

HA benoemt eisen regionale overheden bij ontwerpen routes. Minimaal op 6000 voet vliegen bij binnenkomst oude land (1800 meter).

HA: de aansluiting op de hogere luchtlagen is van belang. Noemt ingewikkeldheid van het luchtruim in Nederland. In 2010 heb ik gezegd dat luchtruimherindeling noodzakelijk is, anders lukt het niet om zoveel verkeer in de lucht af te wikkelen. Ruimtelijke ordening is heel ingewikkeld in de lucht.

Er is een Luchtruimvisie ontwikkeld, waarop het kabinet oordeelde dat het mogelijk is.

**Publiek** eerst herindeling.

HA: Dat is een opvatting, dat klopt. Doorgroei naar 45.000 vliegbewegingen kan alleen bij herindeling, dit is geen automatisme.

Noemt openbare avonden in 2012 en 2014, al eerder bijeenkomsten waar routevarianten zijn besproken. Er was geen geheimzinnig spelletje.

**Publiek** mort

HA: MER-routevariant B+: noemt windrichtingen. Noemt gemiddelden per jaar 60 stijgingen en 60 landingen op dagbasis bij 45.000 vliegbewegingen.

**Publiek** dat klopt niet, want het gaat over vakantievluchten en die zijn vooral in juli en augustus wanneer wij recreanten hebben.

HA: Zeker is er een aanmerkelijk verschil tussen zomer en winter, daar hebt u gelijk in. Maar er is een andere spreiding tegenwoordig, nu zijn het hele jaar door stedentrips. Ja, het is waar dat er meer in de zomer is. Ik heb het boekje niet maar voor het gevoel kan ik zeggen dat er in de zomer wellicht 100 landingen en 100 vertrekkende vliegtuigen zijn. Voor de vergelijking met Schiphol: de gemiddelde 60 starts en 60 landingen gebeurt daar op uurbasis.

Wat betekent dit rond de luchthaven voor het geluid: eerst gekeken naar waar het gemiddeld geluid boven 70 Lden is. Dat betekent sloop van huizen. Dan kijken we naar boven 56 Lden, laatste toets is 48 Lden. Daar is op getoetst in de MER, zowel in de directe omgeving als bij de aansluiting naar oude land. Dus we hebben wel degelijk verder gekeken. Zodra we op het oude land komen valt er geen enkel huis meer binnen de 48 Lden. Zonder luchtruimaanpassing doorgroeien naar 45.000 betekent dat er effecten optreden op het oude land. Dat betekent dat wanneer we doorgroeien we altijd te maken krijgen met een luchtruimaanpassing waardoor de vluchten op een hoger niveau kunnen worden afgewikkeld.

Hoe hoger hoe beter.

**Publiek** het gaat toch niet om gemiddelden? Het gaat erom wat je per vliegtuig hoort.

HA: dit is de norm zoals die in de wet staat, die norm toetst alleen op gemiddeld geluid. Dit is hoe de luchtvaart in Nederland wordt uitgedrukt, namelijk gemiddeld geluid over een etmaal. Dit is een politieke discussie, zo luidt de wet niet, ook al zou u het anders willen.

**Publiek** Waarom is de herindeling niet direct aangepakt?

HA: Terechte vraag, ik weet het niet precies. Men had kunnen beginnen. Ja, het is complex, maar dan had je nog steeds moeten beginnen. Het is waar dat er tijd verloren is gegaan. Tussen de aankondiging van het kabinet en vandaag zijn er een aantal dingen gebeurd, maar onvoldoende.

**Publiek** waarom brengt u dit probleem niet aan de orde op het politieke niveau?

HA: Het is aan de orde gesteld. Direct toen werd vastgesteld dat het moest gebeuren. Dat heeft ertoe geleid dat er toen is ingegrepen. Waarom moet het toch door? Dat heeft te maken met wat ik net zei. Schiphol is vol. Noemt *hubfunctie*, ontsluiting internationaal netwerk. Noemt verkeerd gebruik capaciteit.

**Publiek** dit is een economisch belang, een belang van Schiphol. Daar wordt een miljoen mensen in hun bestaan voor bedreigd. Is er een kosten-baten analyse gemaakt om te kijken of de derving waarmee provincies te maken krijgen af te wegen is tegen de winst van Lelystad?

HA: Die vergelijking moet je niet maken. Het belang van Schiphol, voor Nederland, het onderdeel zijn van dit wereldwijde netwerk heeft een immense betekenis voor de Nederlandse economie. De politieke wegging die gemaakt is, is dat Schiphol van enorme betekenis is voor Nederlandse economie en daarmee dus ook voor financiering van veel activiteiten. Ja, het is een afweging. De discussie is breder dan 1 tegenover ander.

Gedeputeerde JM: terug naar herindeling. Tijdens het Kamerdebat 20 september jl. hebben wij de staatssecretaris gezegd dat we eerdere herindeling willen, samen met 17 gemeenten en met Gelderse natuur- en milieufederaties. Dat signaal geven we af en is opgepakt.

**Publiek** Ik wil weten wat de positie van Dhr. Alders is. Wat is uw opdracht? Namens wie zit u hier? U praat zo begeistert.

HA: Mijn opdrachtgever is het kabinet. Nu heb ik te maken met het zevende kabinet. Noemt verschillende politieke kleur en de opdracht: er moet groei zijn van luchtvaart, zoveel mogelijk in goede balans met de omgeving. Zoek het voor ons uit. Dat is opdracht.

HA: toont de resultaten MER Routevarianten. Haalt B++ aan

(voorstel van vliegveld Teuge dat op A-variant lijkt: eerder bocht bij vertrek Gelderland in. Niet mogelijk om dan op oude land al op 6000 voet = 1.800 meter te zitten)

Vergelijking verschillende resultaten routevarianten. Grote verschillen tussen ernstig gehinderden, daarom heeft Alderstafel unaniem gekozen voor B+. Alle alternatieven zijn beoordeeld.

Nu begint het werk van de aansluitroutes, het vliegverkeer moet naar de snelwegen, naar hogere luchtlagen. Dit is discussie die we nu voeren, hoe ziet de aansluiting eruit, en hoe snel kun je klimmen. Noemt waar MER te vinden, evenals geluidssimulaties.

**Publiek** Is er een MER voor Ede?

HA: Nee, want er is gekeken of huizen in Ede zouden vallen binnen 48Lden (wettelijke norm) Dat was niet zo, dus viel het buiten de MER.

**Publiek** Ede valt buiten MER, is er dan onderzoek gedaan naar Ede?

HA: Nee, er is gekeken naar –als die vliegtuigen op die hoogte vliegen-, is er dan een 48Lden situatie. Het antwoord in de MER is nee.

**Publiek** En fijnstof, is daarnaar gekeken?

HA: Er is naar alle emissies gekeken, maar niet naar ultrafijnstof. Dit zijn nieuwe ontwikkelingen waardoor ook RIVM nu bezig is met onderzoek naar ultrafijnstof. Dan kijk je naar vliegvelden, maar ook naar de snelwegen. Als je eerlijk bent, dan kan ik plaatsen in het verkeer aanwijzen waar die intensiteit van effecten al aan de orde zijn.

We zitten nergens in Nederland boven de norm.

**Publiek** Ik begrijp die 48 Db niet, dan krijgen we een simulatie met 6000 voet, waar 55 tot 58 Db bij hoort.

HA: Dat klopt, wat u hoort is piekgeluid als u dat ene vliegtuig voorbij hoort komen. Als u naar mij luistert; ik spreek u nu toe met 65 Db. Straks komen de geluidsexperts; er is een groot verschil in het stedelijk gebied wat betreft geluidbeleving ten opzichte van het stiltegebied.

**Publiek** rumoer, fluiten

HA: Juist om die reden maak ik die opmerking. Die discussie moet je juist voeren omdat het inderdaad niet over gemiddelden gaat. Ik weeg dit af tegen de achtergrond van het stiltegebied, ik respecteer dat en maak dat onderscheid bewust. Omdat dat in de afweging heel belangrijk is. Geluid moet je altijd in omgeving plaatsen, pas dan kun je er echt over discussiëren.

**Publiek:** Er is discussie over de duidelijkheid van de decibellen. In hoeverre is het voor Ede en andere plaatsen die betrekking hebben hierop, mogelijk op een aantal dagen en uren vliegtuigen laten vliegen en landen, zodat we weten wat het praktijkeffect is? We weten niet hoe het in praktijk zal zijn.

HA: Deze vraag wordt straks beantwoord.

**Rob Huyser (RH), namens Ministerie IenM**

Mw. Meijers vond het te stil vanuit het Ministerie.

RH: Het is een terechte opmerking van Mw. Meijers. We zijn te lang stil geweest. De routeverlegging hadden we eerder moeten communiceren. Het is wel zo dat in juni al bekend was dat dit een route betrof waar een alternatief voor moest komen. Dat hebben we gelijk meegenomen in een brief aan de Kamer. Toen hebben we het kaartje opnieuw laten maken, en afgelopen maandag (25/9) gepresenteerd aan alle bestuurders. Dit is ook in de media geweest. We hebben het dus niet achter gehouden, maar het was netjes geweest als we even gebeld hadden.

JM: Dat de route nu over Gelderland kwam was een verrassing.

RH: Dat stond in de kamerbrief, maar we hadden moeten bellen.

RH vertelt over de opdracht voor aansluitroutes. Randvoorwaarden meegegeven, (dichtbij luchthaven, geen interferentie Schiphol en militair, veilig, vliegbaar, naar meerdere kanten ontsloten, oude land 6000 ft).

Beperkingen in het ontwerp.

LVNL en luchtmacht hebben het ontwerp gezamenlijk gemaakt. Dat was een enorme klus en er was een aantal zaken die niet optimaal waren. Problematiek van het zweefvliegen bij Lemelerveld is opgelost, maar het parachutespringen bij Teuge is nog een probleem.

Daarom heeft Teuge een B++ variant voorgelegd aan Eurocontrol.

Heeft kabinet naar B++ gekeken?

RH: ja, met Eurocontrol en Teuge, maar dat heeft niet geleid tot een ander standpunt.

Eurocontrol heeft met een technisch model gekeken, maar B++ raakt aan de capaciteit van Schiphol. Het raakt aan vastgestelde ontsluitingsroutes.

Tot 2023 vliegen we binnen het huidige luchtruim. Er staat een enorme druk op om de nieuwe luchtruimindeling te versnellen en dit zo goed mogelijk voor elkaar te krijgen. In 2012 is de luchtruimvisie ontwikkeld. Er is met heel veel effort gewerkt aan de nieuwe indeling, maar het is niet gelukt. Het is te complex gebleken om de herindeling binnen de tijd af te ronden. Er is wel veel gedaan. Er is een kamerbrief uitgegaan waarin staat wat er is gedaan. Deze is openbaar en op de site van het ministerie te vinden. We zijn niet stil geweest, vanaf vertraging in 2015 hebben we het aan parlement gemeld.

**Publiek** Het is in de afgelopen 3,5 jaar niet gelukt. Wat is uw verwachting voor de komende 5 jaar? Lukt het dan wel met de herindeling?

RH: We staan onder enorme druk om dit voor elkaar te krijgen. Iedereen wil dat het voor elkaar komt. Eerder is niet mogelijk, maar in 2023 moet het mogelijk zijn.

**Publiek** hoe weegt u de belangen van de parachutisten van Teuge versus die van het stiltegebied? Is onderzocht om over het IJsselmeer naar boven te vliegen?

RH Het is beter als de LVNL op de laatste vraag antwoord geeft. Een belangenafweging is niet aan de orde.

**Publiek** dit is een democratisch tekort. Er zijn twee beleidsterreinen waarop Nederlandse wet te kort schiet 1 de Mijnewet Groningen, 2 de Luchtverkeerswet. Daar is geen inspraak. Waarom niet?

RH: Over het hele traject is gecommuniceerd. Er is inspraak op geweest. Het is openbare informatie waar duizenden reacties op zijn gekomen en waar het departement op gereageerd heeft. Hierover is een openbaar rapport gemaakt richting Tweede Kamer.

**Peter van der Werf (PW)**, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), *mede namens luchtmacht*.

PW: Er zijn 25 routevarianten onderzocht in de simulator, waarop gekozen is voor de aansluitroutes die hij presenteert. Licht kaart toe.

Er zijn aantal aanpassingen geweest sinds eerste conceptontwerp. Een van die aanpassingen is de route over Brabant die ter hoogte van Doetinchem afbuigt richting Lemelerveld. Bij het aanbieden van de concept routeset is al aangegeven dat deze route aangepast moest worden, omdat de route niet altijd beschikbaar is door militaire activiteiten.

Boven Den Bosch bij Wamel ligt een gebied waar gezamenlijke oefeningen van de lucht- en landmacht plaatsvinden.

**Publiek** klopt het dat we zowel inkomend en vertrekkend vliegtuig op 2700 meter hebben boven de Hoge Veluwe?

PW: Wij denken dat –gezien de intensiteit op deze route, 8 inkomend en 8 uitgaande vliegtuigen per dag bij 10.000 vliegbewegingen per jaar- wij dat tactisch kunnen oplossen door middel van actieve instructies van de verkeersleiding voor klimmen en dalen. Als er twee vliegtuigen tegelijk op de route vliegen (een inkomende en een vertrekkende) dan moet één vliegtuig op 2400 meter hoogte vliegen. Wij voorzien dat dit heel weinig voor gaat komen.

**Publiek onrust**

PW: Net boven Apeldoorn is een scheiding in het luchtruim waardoor we naar flightlevel 90 (2700 meter) kunnen, net onder Ter Wolde.

**JvW namens Red de Veluwe**: er staat wel flightlevel 90 (2700 meter) maar straks op de kaart is dit een officiële 6000 voet route, die pas na toestemming mag doorklimmen.

PW: Iedere vlucht mag pas doorklimmen na toestemming. Wij geven die instructie. Als LVNL hebben wij er belang bij dat er zo snel mogelijk wordt geklommen. We willen zo snel mogelijk het gebied uit. De puzzel wil je simpeler maken.

**Publiek** In Ede zitten wij al onder een vliegroute van Schiphol. Nu is er op diezelfde route dalend en stijgend verkeer, daar komt straks hoog en laag verkeer bij, het wordt een groot kruispunt. Uit onderzoek is gebleken dat de grenzen van de vliegveiligheid in zicht komen. Hoe kunt u in deze situatie onze veiligheid in Ede garanderen?

PW: Dit routeontwerp scheidt de luchtwegen van elkaar. De uitzondering is het stukje op 2700 meter tussen Geldermalsen en Apeldoorn, waar we in een enkel geval de vliegtuigen in hoogte separeren. Dat is ons werk, dat doen we dagelijks. Er is geen reden om dat als onveilig te bestempelen.

**Publiek** Ik word cynisch van dit technocratische verhaal. De toevoeging Milieu kan bij het ministerie weg. Ik ben verbijsterd dat er een wijziging in het voorstel is geweest om routes te combineren. Dus elders is het probleem opgelost, om het dan op een andere plek te combineren. Wat is de reden?

PW: Ik heb net uitgelegd dat aan de zuidkant van Ede het oefengebied ligt waardoor we niet zuidelijker kunnen met de route. We moeten dus naar het zuidwesten vliegen.

**Publiek** mijn vraag is waar de belangen van de burger zijn gebleven in dit technocratische verhaal?

PW: ik vertegenwoordig LVNL, dit is een goede vraag voor het ministerie.

**Publiek** is overwogen om het militair oefenterrein te verplaatsen?

PW: nee.

**Publiek** er zijn meer vliegroutes. Ook Schiphol komt over ons heen, Defensie vliegt met F16's, er zijn helikopters. Ik vind de kaart erg simplificerend, laten we naar het geheel kijken. Is rekening gehouden met al dat verkeer dat daar vliegt?

PW: Vanuit Defensie en operationeel gezien: ja. Daar is rekening mee gehouden. Een van uitgangspunten was om de woonkernen te omzeilen.

**Publiek** / wethouder een van uitgangspunten is het ontwijken woonkern. U komt over een woonkern van 80.000 inwoners, dus u heeft uw opdracht niet goed gedaan. Wel vermijdt u het verkeer van Schiphol. U maakt Lelystad tot een 7<sup>e</sup> en 8<sup>e</sup> baan voor Schiphol met een extra verkeersleider erbij, kunnen ze snel stijgen. Laat het dan Schiphol ook afhandelen in plaats van minivliegveldje te spelen. Het lijkt alsof militaire luchtruimtes blokken beton in de lucht zijn. Hoe was de ruimte op Schiphol?

PW we gaan met een aantal luchtverkeersleiders zitten op Lelystad. Defensie gaat ook een deel doen, een deel van de routes gaat immers door militair luchtruim.

**Publiek** waarom vliegt u niet over het IJsselmeer?

PW: over het IJsselmeer moet je om het gebied van Schiphol heen, dan kom je noordelijk van de Afsluitdijk uit. Het gaat gewoon niet.

**Publiek** Dhr. Alders had het over 60 bewegingen per dag, u over 8.

PW: Dhr. Alders had het over 45.000 bewegingen per jaar. Deze routes zijn houdbaar tot 10.000 bewegingen per jaar. 10.000 bewegingen is gemiddeld 8 bewegingen vanaf en 8 naar Lelystad over deze routes per dag tot 2023.

**Publiek** mort

**Publiek** wat is het bezwaar om in de Noordzee luchthaven te realiseren?

PW: Of er een luchthaven in de Noordzee moet komen, is een politieke vraag.

**Publiek**: denkt u dat een herindeling van het luchtruim per 2023 realistisch is?

PW: Ja. Er zijn wel een hoop afhankelijkheden. We moeten internationaal aan het werk met Duitsland, Engeland en België. Dat zijn langlopende processen.

**Publiek** hoeveel testvluchten zijn er in de afgelopen periode geweest? Het viel me op dat er veel laagvliegers overkwamen.

PW: Ik ben mij niet bewust van testvluchten, behalve van een campingeigenaar die zelf een toestel had gehuurd en de routes is gaan vliegen.

**Publiek** onzin

**Publiek** hoe goed kan de LVNL rekenen? 10.000 vliegbewegingen op jaarbasis, bij 365 is volgens mij 27 routes per dag.

PW: Dat klopt maar niet alle 27 komen ze over Ede. Dat zijn er 8 die over deze route vertrekken vanaf Lelystad. De verwachting is dat 80% naar het zuiden gaat vliegen, en 20% naar het Noorden. Het is een schatting.

**Publiek** Deze routes zijn houdbaar tot 10.000 vliegbewegingen, wat worden de routes boven de 10.000 vliegbewegingen?

PW: Boven de 10.000 bewegingen is een herindeling van het luchtruim nodig. Ik kan er geen uitspraak doen of het dezelfde routes blijven. We gaan de puzzel helemaal opnieuw maken. Je zou kunnen zeggen: dichtbij de luchthaven gaat er weinig veranderen, en hoe verder weg is de kans groter dat er wat gaat veranderen. Maar of er wat gaat veranderen kan ik nu niets over zeggen.

**Publiek** wat betreft die geluidsoverlast, leuk die gemiddelden. Maar het gaat om het stijgend verkeer.

[Wordt zo beantwoord]

**Publiek** tussen 5 en 11 kilometer zit bijna niks. Waarom gaan we niet boven 5000 meter bij Apeldoorn?

PW: Dat halen we niet met de vliegtuigen qua klimprestaties.

**Publiek** nu word ik 's ochtends al wakker van vliegtuigen, en die zitten twee keer zo hoog. Het zijn niet alleen de vliegtuigen, maar ook de snelweg A12. Kom eens luisteren. Dat is het probleem.

**Publiek** over vijf jaar komt er opnieuw een indeling die het noodzakelijk maakt om door te groeien. Dat betekent dat we allemaal moeten wachten tot het niet wordt ingedeeld, want dan blijven we beneden 10.000 vliegbewegingen.

**Ruud Ummels, To70 geluidsdeskundigen,**

RU: 10.000 vliegbewegingen zijn 5000 landingen en 5000 starts.

Houd rekening met de geluidsniveaus in de regio. Geluid moet altijd in perspectief worden gezet. Tijdens de presentatie van Dhr. Alders was het geluid gemiddeld 65 Db, met uitschieters naar 75 Db. Stiltegebieden hebben een geluidsniveau van gemiddeld 35 Db, een landelijk agrarisch gebied 40 Db.

Laat zien wat mensen horen tegen gebiedsachtergrond.

**Publiek** wij zijn geïnteresseerd in piekbelasting, dat is wat we waarnemen. Bij de gemiddeldes zit ook altijd de nacht, daar zijn we niet in geïnteresseerd. We willen graag weten of het een piekgeluid of gemiddeld geluid is.

RU: U ziet de piek die ik afzet tegen gemiddelden, omdat dat uitmaakt in waarneming. Piekniveaus worden allemaal individueel meegenomen in de berekening van het gemiddelde niveau.

**Publiek** Hebt u in de gaten dat u dwars over een stiltegebied gaat? Dit is een opmerking, en een heel belangrijke.

**Publiek** momenteel ligt het geluidsniveau van de overkomende vliegtuigen tussen de 50 en 60 Db. Die vliegen nu op 5000 km. Wordt het rustiger?



RU Nee, ik vertel u dat er groot verschil tussen groot verkeer en medium verkeer. Vakantieverkeer vliegt in het algemeen met een Boeing 737 of een Airbus A320. Die toestellen zijn relatief stil. U hoort waarschijnlijk het geluid van een *wide body*.

**Publiek** nee, u zegt het helemaal verkeerd. Ik heb gemeten; als er een 737 voorbijkomt, konden we elkaar niet verstaan. Ik ben het niet eens met uw visie.

**Publiek** u veronderstelt bepaalde vliegtuigtypes. Maar het waren airbussen en Boeings met het meeste geluid.

RU Ik heb berekend hoeveel geluid een 737 maakt op de route zoals mij die gegeven is. Het geluid in Amstelveen moeilijk te vergelijken met Ede. Dit is het geluidsniveau wat u kunt verwachten.

**Publiek** ik wil graag met raam open slapen.

RU: In het Bouwbesluit staat, binnenshuis met ramen dicht zou 20-25 Db demping moeten geven. De niveaus die ik presenteer zijn buitenshuis.

**Publiek** hoe hangt de belasting op de grond samen met de hoogte?

RU: We hebben deze presentatie een aantal keer gegeven. In deze regio bij Ede zitten vliegtuigen op minimaal 9000 voet (standaard, met uitzondering van situatie die LVNL net aangaf) en niet op 6000 voet. Daar is verschil tussen. Dichter bij de bron ervaart u het geluid als luider, dat is ongeveer 5 Db verschil.

**Publiek** De openingstijd van 06.00 tot 23.00 komt uit de Wet Luchtvaart. Maar om 6 uur slaapt 90 procent van de mensen nog. Het niveau van 20 Db is een slaapkamer met ramen dicht. Maar de helft slaapt met de ramen open, dat is meer dan 20 Db. Dat wil zeggen dat die mensen wakker worden. Waarom niet pas open vanaf 07.00 uur?

RU: Die vraag kan ik helaas niet beantwoorden.

HA: Er is alleen maar de normale openingen van vliegvelden meegenomen en dat zijn deze uren. Bij Eindhoven zijn nauwkeuriger regelingen gemaakt. Maar hier is alles gerelateerd aan Schiphol, en dat is een normale opening van 6 tot 12. Pas als we precies weten wat voor verkeer er komt kunnen we een invulling van de luchthaven maken.

**Publiek** heeft u ook een plaatje van vliegtuigen als ze onder elkaar door moeten kruisen boven Ede?

RU: Het plaatje heb ik niet, maar de som is makkelijk. Het vertrekkend verkeer is iets meer dan 50 Db, een naderend toestel zit daar iets onder. Dat tel je bij elkaar volgens een logaritmische schaal, dat geeft 53 Db.

**Publiek** Op 5 kilometer hoogte zijn *wide bodies*, maar in de discussie bij Schiphol wordt aangegeven dat we verder zijn qua techniek. Dan plukken we voordelen dat het geluid minder wordt. Maar de Veluwe profiteert niet? Op nationaal niveau wordt gezegd dat het geluid minder wordt dankzij de ontwikkeling in de luchtvaart, maar dat effect wordt tenietgedaan.

**Publiek** kunnen we laten testen boven Ede met vliegtuigen op een aantal momenten, zodat we het geluideffect kunnen meten?

**Publiek**: hoe lang bent u bezig met zo'n berekening? Bijzonder dat u het nu al hebt.

RU: Een kwartiertje. Dit hebben we maandag jl. gemaakt toen we hoorden dat zowel start als nadering over Ede verliep.

Rh: Wat betreft het testen boven Ede. Ik neem het idee mee, maar kan er nu geen uitsluitel over geven. Dank voor het idee.

**Joost van Wijk, Red de Veluwe**

JvW: Eigenlijk is het probleem opgelost, want Schiphol geeft aan dat ze weer ruimte heeft.

2023 herindeling gaat niet lukken. Wij wisten niks. Alderstafel heeft niets gedaan met rapport van de LVNL uit 2009 waarin stond dat het geen goed idee was. Het Luchthavenbesluit is op oneigenlijke gronden vastgesteld.

We hebben draagvlak nodig. We hebben u nodig, u kunt het verschil maken.

**Publiek** Mw. Dijkema heeft een besluit genomen over Natura 2000, dat is de hele Veluwe. In de MER staat niks over Natura 2000. Moet dat niet nog meegenomen? Ik begrijp niet hoe dat kan.

MER is noodzakelijk, vliegtuigen vervuilen. Dalende vliegtuigen lozen kerosine als ze teveel hebben

[Boeing 737 en Airbus A320 kunnen geen brandstof lozen]

**Publiek** wij willen aansluiten bij het verhaal van Red de Veluwe namens Actiecomité Ede en ervoor zorgen dat de besproken punten terecht komen bij de Tweede Kamercommissie. Onze vragen en opmerkingen overhandigen we aan de heren Alders en Huyser. Wij denken dat het belangrijkste is dat de politiek bewust wordt dat ze stappen moet ondernemen om dit proces te stoppen.

### **Plenaire afsluiting**

Op de hoogte blijven? Wij sturen verslag of een email nieuwsbrief. U kunt ons altijd mailen. Dit is de start van de consultatie, het is niet in beton gegoten. In oktober vindt de internetconsultatie plaats, waar u alles kwijt kunt over de aansluitroutes. Wij zullen transparant zijn. Er komt een rapport waarin alle opmerkingen te vinden zijn, dat gaat ook naar de Tweede Kamer. U krijgt verslag van deze en andere avonden.

*Voorafgaand en na afloop van de plenaire deel was er veel belangstelling voor de geluidsimulaties van het NLR. Het publiek kon met een Virtualrealitybril en een hoofdtelefoon luisteren naar verschillende vliegtuigpassages. Tijdens deze individuele presentatie is dieper op persoonlijke situaties ingegaan en zijn vragen beantwoord.*

**[Einde]**

***Disclaimer:** Het is moeilijk (soms verhitte) discussie letterlijk te verwoorden. Voor de leesbaarheid van een verslag is het soms nodig spreektaal tot de kern terug te brengen en herhalingen eruit te halen. Wij hebben getracht de gevoerde discussies zo waarheidsgetrouw mogelijk te verslaan en gaan er dan ook vanuit dat dit verslag recht doet aan de gevoerde discussies en naar voren gebrachte standpunten van alle partijen.*