

B+BETER: verbetering van de zuidelijke B+ vertrekroutes van Lelystad-Airport

Samenvatting

De 17.000 bewoners van Wezep, Hattemerbroek en Oosterwolde worden ernstig bedreigd doordat de zuidelijke vertrekroutes van Lelystad Airport op slechts 1.800 meter hoogte pal boven hun hoofd zijn geprojecteerd. Ook de overige kernen van de gemeente Oldebroek krijgen te maken met overlast.

Met een kleine, nog vóór april 2019 door te voeren aanpassing, kan netto het totaal aantal 'ernstig gehinderden' en 'ernstig slaapverstoorden' worden gereduceerd. De oplossing is het verplaatsen van exit positie LE506 (Hattemerbroek) met enkele kilometers naar het noorden naar het *verkeersknooppunt* Hattemerbroek.

Deze oplossing haakt aan bij motie 407 van Visser c.s., die op 10 oktober 2017 met overtuigende meerderheid door de Tweede Kamer is aangenomen

1. Overwegingen

1. Wezep, Hattemerbroek en Oosterwolde vormen compacte woonkernen met respectievelijk ca. 13.800, 1.100 en 2.300 inwoners. Deze 17.000 burgers worden bij ongewijzigde invoering van de twee B+ vertrekroutes in zuidelijke richting met ernstige geluidsoverlast geconfronteerd omdat:
 - a. de routes pal over de kernen lopen;
 - b. de route vanuit Elburg boven Wezep/Hattemerbroek een bocht in zuidelijke richting maakt;
 - c. de in B+ vermelde vlieghoogte ter plaatse slechts 1.800 meter bedraagt.Om wooncentra elders te ontzien zijn de drie Oldebroekse kernen een van de grote knelpunten van het B+ plan geworden. De geluidscontouren uit het Milieueffectrapport (Mer) van 2014 (40dB Lden bij 25.000 en 42dB Lden bij 45.000 vliegbewegingen bevestigen dit. (Zie bijlage 2) De piekbelasting is er 56 á 60 dB LAmax. Nergens in het Mer is het aantal 'ernstig gehinderden' en 'ernstig slaapverstoorden' hoger dan in Wezep, ook niet in bijvoorbeeld Lelystad, Biddinghuizen, Swifterbant of Dronten. De rest van de gemeente Oldebroek, waarvan Wezep de grootste kern vormt, ondervindt eveneens overlast. (Zie bijlage 3) Het komt erop neer dat alleen al in deze gemeente één Boeing of Airbus met 180 vakantiegangers aan boord de nachtrust van meer dan 800 mensen gaat verstoren, keer op keer, avond aan avond, ochtend aan ochtend.
2. In reactie op kritiek uit de samenleving hebben de verantwoordelijke autoriteiten verklaard dat ze de Veluwe meer willen ontzien door waar dat kan hoger te laten vliegen. Onder de gegeven, eufemistisch als 'suboptimaal' omschreven, omstandigheden een verstandig streven. Maar direct na Wezep/Hattemerbroek gaan stijgen zou - om de burgemeester van Oldebroek te citeren - 'desastreus' zijn voor de toch al belaste plaatsen Wezep en Hattemerbroek, alsmede voor Hattem, Wapenveld en Heerde.
3. De genoemde problematiek wringt met één van de centrale uitgangspunten van de Tafel van Alders, namelijk dat woonkernen in principe moeten worden ontzien.
4. De verantwoordelijke autoriteiten verzekeren dat verbeteringen en verfijningen van het - qua informatievoorziening, gevolgde procedures en uitkomsten als niet erg gelukkig gekwalificeerde - plan B+ niet alleen mogelijk zijn maar ook worden toegejuicht, mits deze passen binnen gestelde kaders. Het is ondenkbaar dat deze intenties niet voor B+ in zijn totaliteit gelden. De 'suboptimale' aankomst- en vertrekroutes beginnen en eindigen immers op Baan 05 en Baan 23.

Gezien de verstreckende gevolgen die Lelystad Airport voor het welzijn van bijzonder grote aantallen mensen heeft, rust op de schouders van deze autoriteiten de plicht alle mogelijkheden voor verbetering te onderzoeken en waar mogelijk door te voeren. Deze stelling vindt mijns inziens steun bij de met grote meerderheid aangenomen motie-Visser e.a. (*HTK 2017-2018*, 310936, nr. 407). Hierin wordt erkend dat 'vooralnog sprake is van suboptimale vliegroutes van en naar Lelystad Airport' en gesteld dat 'binnen de vastgestelde randvoorwaarden inzake deze vliegroutes er gezocht moet worden naar zo min mogelijk overlast voor woonkernen en natuurgebieden'. De regering wordt daarom verzocht 'om in afwachting van de herindeling van het luchtruim de vliegroutes van en naar Lelystad, de hinder (geluid en uitstoot) te monitoren en binnen de gestelde randvoorwaarden blijvend te optimaliseren en de betrokken bestuurders, bewoners en ondernemers proactief daarbij te betrekken'.

5. Dat laatste is belangrijk omdat er tot dusverre bij de voorbereiding van Lelystad Airport op dat punt te veel is misgegaan. Symptomatisch is de weigering in 2014 van de Tafel van Alders om aan de uitvoering van nota bene zijn eigen advies mee te werken om met name in de door zijn B+ voorstellen extra getroffen gemeenten Elburg en Oldebroek speciale informatiebijeenkomsten te beleggen, náást bijeenkomsten in vergelijkbare Overijsselse gebieden. De inwoners van deze *Gelderse* gemeenten moesten het maar doen met een *algemene* bijeenkomst in de *Overijsselse* provinciestad Zwolle over de, in ieders beleving ver weg gelegen, *Flevolandse* luchthaven, of met bijeenkomsten in de *Flevolandse* gemeenten Dronten, Lelystad en Zeewolde. Zij bleven daardoor merendeels in het ongewisse over wat hen te wachten stond, totdat ze in de zomer van 2017 ontdekten dat de commotie over de vertrekroutes ook op hen betrekking had. Het hoeft geen betoog dat voor de hierna gedane voorstellen evenzeer dient te gelden dat betrokkenen tijdig worden gekend.
6. De navolgende suggesties worden gedaan onder het uitdrukkelijke beding dat uitstel van Lelystad Airport en afwachting van bevredigender oplossingen door de herindeling van het luchtruim zonder meer de voorkeur verdienen. Partiële verbetering van B+ is en blijft symptoombestrijding.

2. B+Beter

De problematiek voor Wezep/Hattemberbroek, Oosterwolde en de meeste andere kernen van de gemeente Oldebroek is te beperken als (zie Bijlage 1)

- a. de in B+ geprojecteerde exit positie LE506 enkele kilometers naar het noorden wordt verplaatst tot boven of nabij het verkeersknooppunt Hattemberbroek. De nieuwe positie noemen we hier LE506A.
- b. vanuit positie LE505 met een bocht naar LE506A wordt gevlogen;
- c. vanuit LE513 met een lichte kromming naar LE506A wordt gekoerst;
- d. na LE506A de gecombineerde vertekroute boven het noordelijkste deel van het tracé van de A50 naar het zuiden loopt;
- e. voor en na verkeersknooppunt Hattemberbroek tot en met ten minste Wapenveld/Heerde niet mag worden geklommen.

Toelichting

1. Verkeersknooppunt Hattemberbroek is nu al in gebruik als waypoint OSKUR voor Schipholverkeer. Dit verkeer vliegt op minstens 3.658 meter hoogte en van interferentie is geen sprake.

2. B+Beter betekent een relevante netto vermindering van het totaal aantal door B+ ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden doordat niet meer boven de bebouwde kom van Wezep/Hattermerbroek en Oosterwolde wordt gevlogen en gedraaid, maar boven onbewoonde of spaarzaam bewoonde agrarische gebieden en dito auto- en spoorwegtracés (N50, A50, Hanzelijn). Met uitzondering van Noordeinde (185 inwoners) profiteren ook de andere grotere woonkernen van de gemeente Oldebroek. Elburg wordt bovendien verlost van de bocht rond de stad. De bebouwde kom van Hattem blijft gevrijwaard van overvliegen. De route tussen LE513 en LE506A blijft met een lichte kromming op gelijke afstand van Dronten en Kampen.

3. Conclusie en aanbevelingen

De oplossing die B+Beter biedt, is een verfijning met relevante positieve netto-effecten. Ze heeft de charme van de eenvoud. Dat de route tussen LE505 en LE506A een paar kilometer langer is, mag geen onoverkomelijk bezwaar zijn. Het verdient daarom aanbeveling om – *voordat Lelystad Airport operationeel wordt en in afwachting van structurele oplossingen voor de onaanvaardbare overlast in de gemeente Oldebroek* – de exit positie LE506 naar verkeersplein Hattermerbroek te verplaatsen en een gekromde vliegroute tussen LE505 en LE506A en een licht gekromde tussen LE513 en LE506A te projecteren.

Het zou van bestuurlijke wijsheid en van compassie getuigen indien deze tijdelijke, maar zinvolle deeloplossing serieus wordt bekeken.

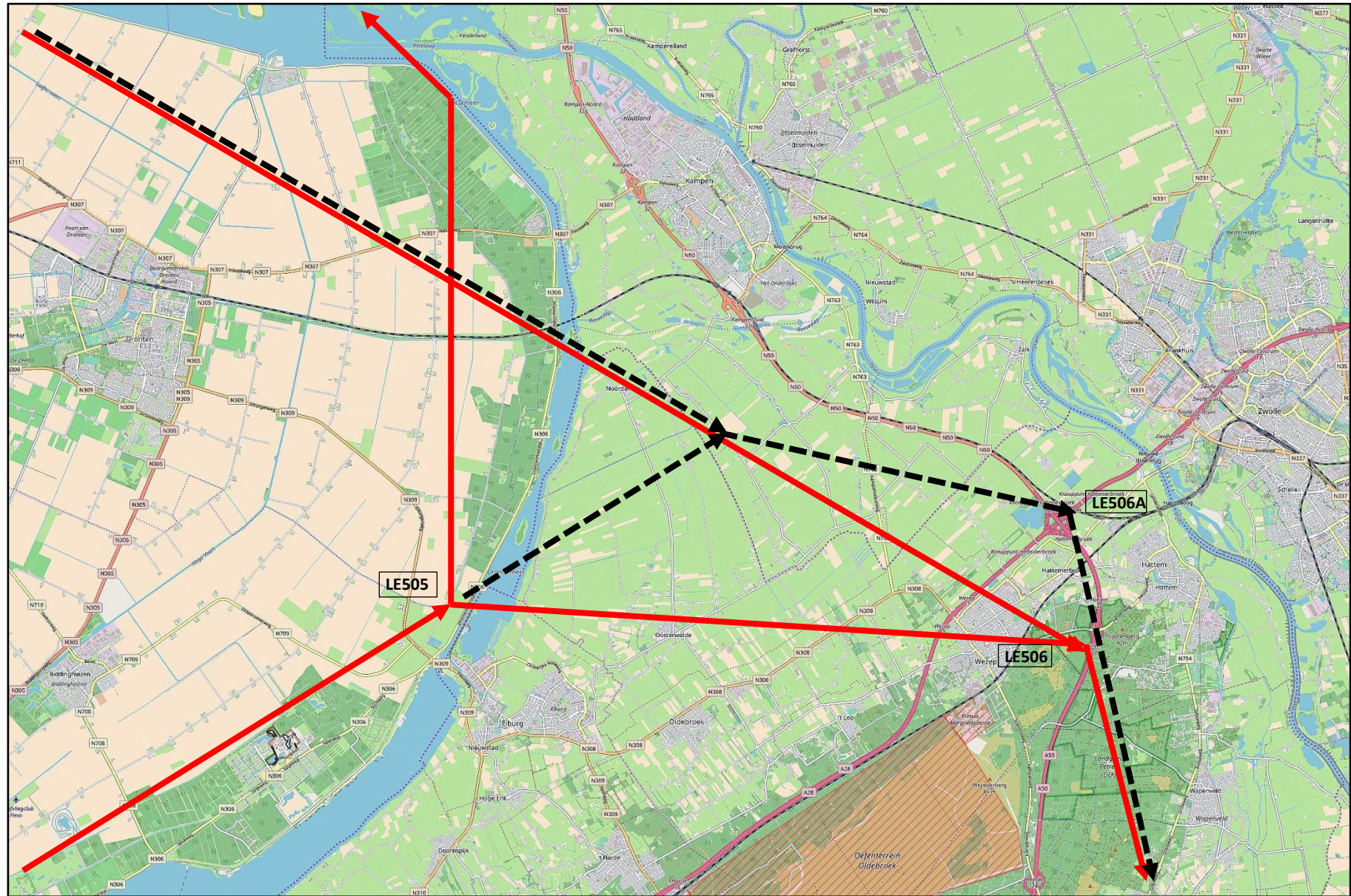
Wezep, 13-10-2017

Dr. Paul E. Werkman

(Graag blijf ik geïnformeerd over wat er met dit voorstel gebeurt.)

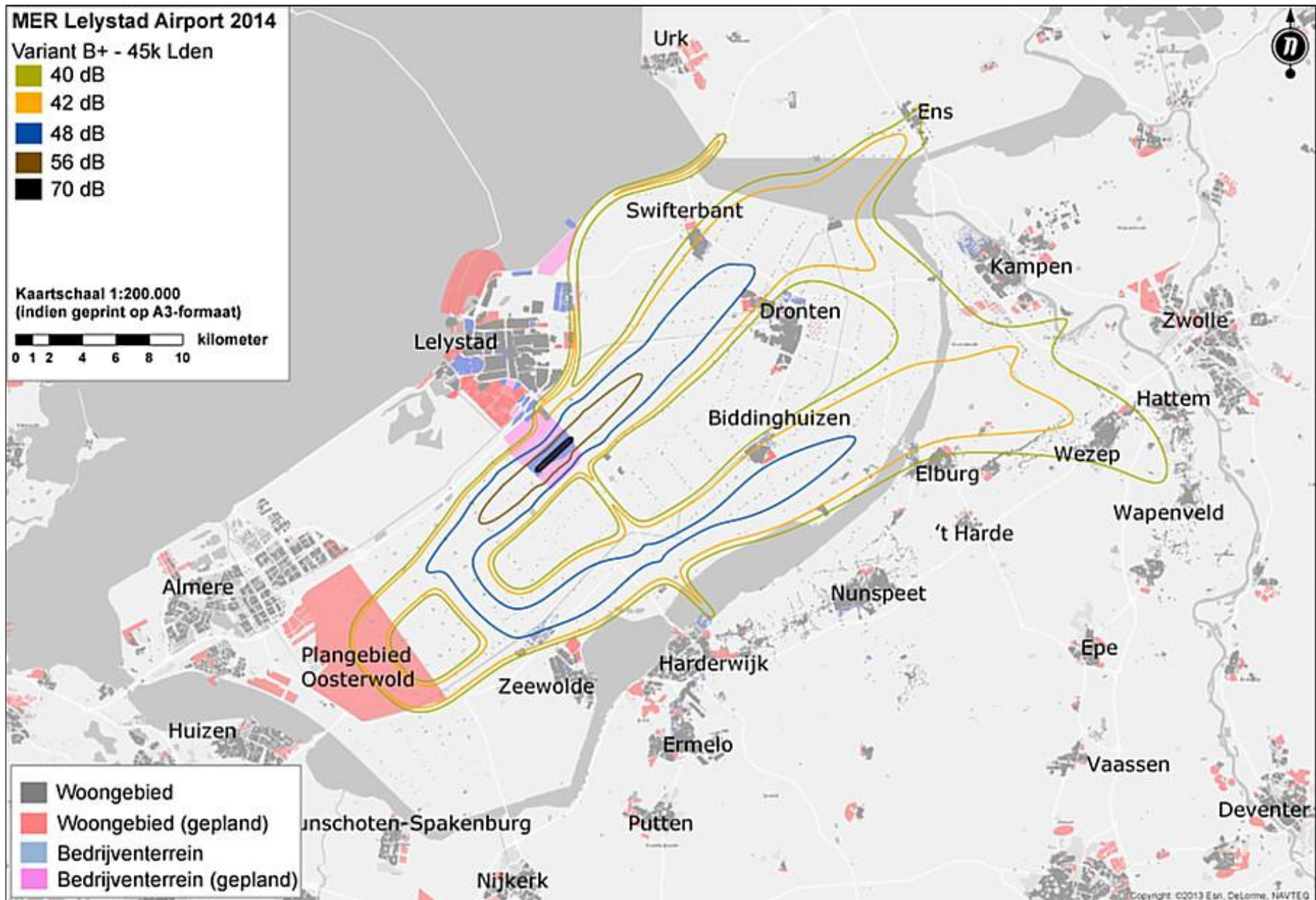
Bijlage 1. Routes B+Beter.

LE513



Routes B+ 
Routes B+Beter 

Bijlage 2. Geluidscontouren B+ bij 45.000 vliegbewegingen.



Bron: M.J.F. Repko en W.B. Haverdings, *Milieueffectrapport Lelystad Airport 2014. Deel 5: Kaartbijlage* (Z.pl. 2014).

Bijlage 3. Aantallen 'ernstig gehinderden' en 'ernstig slaapverstoorden' volgens B+.

Vliegbewegingen per jaar →	Ernstig gehinderden bij 40dB Lden		Ernstig slaapverstoorden bij 30dB Lnight	
	25.000	45.000	25.000	45.000
Woonkernen ↓				
Kernen gemeente Oldebroek				
Wezep	776	953	513	509
Hattermerbroek	6	93	59	58
Oldebroek	21	57	83	91
Oosterwolde	155	191	99	99
Noordeinde	0	19	10	10
't Loo	-	7	38	38
Totaal gem. Oldebroek	958	1.320	802	805
Overige plaatsen				
Almere	0	1	-	-
Biddinghuizen	477	582	273	275
Doornspijk	0	0	0	0
Dronten	496	661	339	347
Elburg	8	231	308	315
Ens	8	56	-	-
Ermelo	0	-	0	0
Harderwijk	0	0	0	0
Hatterem	-	2	146	142
Heerde	-	-	15	14
Hierden	0	0	0	0
Hulshorst	0	0	0	0
Kampen	0	1	5	5
Kamperveen	39	63	37	37
Lelystad	178	132	48	48
Nagele	2	0		0
Nunspeet	0	0	0	0
Putten	-	-	0	-
Schokland	-	0	-	
Swifterbant	425	573	312	314
Vierhouten	0	0	0	0
Vorchten	-	-	5	4
Wapenveld	-	1	218	217
Wilsum	-	0	-	-
Zalk	-	2	2	2
Zeewolde	123	147	51	51

Bron: S. Piric e.a., *Deelonderzoek geluid. MER Lelystad Airport* (Z.pl. 2014).