

Betreft verbetervoorstel aanleg routes voor luchthaven Lelystad:

Inleiding:

Het is absoluut onzinnig om op basis van de huidige gegevens te besluiten de huidige aanvliegeroutes en daarbij behorende vlieghoogten het vliegveld Lelystad te hanteren. En deze luchthaven nu ontsluiten voor 10.000 vliegbewegingen van vooral prijsvechters waaraan vrijwel geen droog brood te verdienen is. Waarbij het aantal vliegbewegingen in de toekomst zelfs verder uitgebreid zal worden tot 45.000 of meer. **Er zijn na het genomen besluit waarin deze aansluitingen tot stand zijn gekomen een aantal issues die heroverweging** van het door de Alderstafel geadviseerde, en door de staatssecretaris ingenomen standpunt **noodzakelijk maken**. Deze zijn:

1. De luchthaven Schiphol heeft aangegeven dat verder uitbreiding van Schiphol als gevolg van steeds stillere vliegtuigen in de toekomst mogelijk is zonder daarbij de reeds geldende geluidsnormen te overschrijden. Een uitbreiding van 100.000 vluchten tot 600.000 vluchten op jaarbasis in 2030 is mogelijk. VNO NCW pleit zelfs voor een uitbreiding tot 800.000 vluchten.
2. Er is bewezen dat het gebruikte geluidsmodel voor de door Lelystad gebruikte vliegroutes onjuist is. Deze geven een veel te laag geluidsniveau aan omdat de vliegtuigen als gevolg van lange tijd horizontaal vliegen met veel meer vermogen moeten vliegen dan in de berekeningen was aangenomen. **Er moet beslist een nieuwe MER gemaakt worden.**
3. Uit diverse informatiebronnen blijkt dat er ter hoogte van Dalfsen veel vaker lager dan de eerder aangegeven 6000 voet gevlogen zal worden dan was aangenomen. Met dus hogere geluidsniveaus als gevolg.
4. Er is bij alle plannen geen rekening gehouden met de negatieve economische gevolgen voor de door geluidsoverlast getroffen regio. Recreatie ondernemingen in Vechtdal, De Wieden, de Weerribben en de Veluwe zullen veel van hun klanten verliezen. Tevens zal de watersport in de buurt van Lelystad (Ketelmeer, IJssel- en Markermeer in de buurt van Lelystad en reeds genoemde Wieden en Weerribben) zwaar te lijden hebben.
5. De voorlichtingsbijeenkomsten hebben aangetoond dat er in het geheel geen draagvlak bestaat voor de genomen besluiten. De weerstand komt, mede als gevolg van de tot voor kort toegepaste achterkamertjes politiek, pas laat op gang maar zal nog grotere vormen aannemen.
6. Inmiddels is een zekere heer H.D. Post, ex directeur van Groningen Seaports, door demissionair minister Kamp aangesteld om het vliegveld Eelde beter als luchthaven op de kaart te zetten. De heer Post heeft in het verleden aangetoond over zeer goede commerciële en contactuele eigenschappen te beschikken waardoor Lelystad er een geduchte lokale concurrent bij krijgt. De aandeelhouders hebben inmiddels groen licht gegeven om de komende jaren 46 miljoen euro te investeren. (Ik voorspel u dit is nog maar het begin...)
7. Er zullen zeker planschadeclaims gaan komen vanuit de kant van genoemde ondernemers en onroerend zaak eigenaren. Want de door het besluit veroorzaakte waardevermindering zal door iemand betaald moeten worden.
8. Er is nergens aangetoond dat het niet halen van de deadline 1 april 2019 onvoorstelbare schade aan de Nederlandse economie zal toebrengen. Sterker nog, er is op geen enkele goed onderbouwde wijze aangegeven wat het economisch belang voor de Nederland is van deze uitbreiding. Op geen enkele wijze is er tijdens de informatie avonden iets over dit zogenaamde "grote belang" verteld. Wel weten we zeker dat luchtkwaliteit, stiltebeleving en omgevingskwaliteit van een groot deel van Nederland sterk zal afnemen.

Ten slotte de door mij aanbevolen verbetervoorstellen:

1. Heroverweeg de gemaakte uitbreiding van de luchthaven Lelystad. Nederland is te klein voor zo veel verschillende luchthavens. En laat Schiphol groeien met rendabele vluchten.
2. Indien het Lelystad plan gehandhaafd wordt werk dan eerst de herindeling van het hogere luchtruim volledig uit waardoor de aanvliegeroutes veel hoger kunnen zijn, de luchthaven daardoor in glijvlucht kan worden aangevlogen en vertrekkende vliegtuigen veel sneller naar grote hoogte kunnen worden gebracht. Dit veroorzaakt minder geluidsoverlast en is gunstiger qua brandstofverbruik en CO2 uitstoot.

3. Voer een vliegbelasting is – niet in percentage maar als een vast bedrag zodat een ticket geen € 100,- voor een retour kost maar € 400,-. Dan neemt het aantal van dit soort onzinnige vluchten, bijvoorbeeld weekendje Barcelona sterk af. Want dit goedkoop vliegen is volledig in tegenstrijd met de doelstellingen van het klimaatverdrag van Parijs. Dan hoef je Lelystad meteen ook niet meer zo uit te breiden..

Ik heb er geen problemen mee indien u mijn inzending openbaar wilt maken.

Met vriendelijke groet,

Kees van Zijderveld