

## Aansluitende vliegroutes luchthaven Lelystad

In verband met voortschrijdend inzicht trek ik hierbij mijn vorige email van 28 september 2017 in. Die email heeft van u als kenmerk gekregen: IENM/BSK-2017/239339

In plaats daarvan stuur ik u onderstaande reactie als inspraak op de Consultatieronde.

***Ik verwacht van u een concreet antwoord op mijn vragen en opmerkingen.***

***Bij de door mij ingediende zienswijze naar aanleiding van het concept Luchthavenbesluit (indiener 131), heeft u mijn vragen en opmerkingen gecategoriseerd, op een hoop gegooid en uiteindelijk inhoudelijk niet beantwoord. Dat heb ik als uiterst onbetrouwbaar en manipulatief van uw kant ervaren. Ik wil door u serieus worden genomen en niet met een kluitje in het riet gestuurd.***

### 1. Gebrekkige informatievoorziening

Het hele proces rondom het luchthavenbesluit voor Lelystad en de uitwerking van de aansluitende vliegroutes naar het hogere luchtruim, kenmerkt zich door een gebrekkige informatievoorziening waarbij noodzakelijke informatie vaak pas achteraf beschikbaar kwam. Zoals:

- a) geen aanduiding in de publicatie van het ontwerp-Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport van mogelijke geluidhindergevolgen voor de Veluwe. Daardoor wisten inwoners van dat gebied letterlijk niet wat hun boven het hoofd hing;
- b) geen goede kaarten waarop de vertrekroute over de Veluwe duidelijk en herkenbaar was weergegeven. Zelfs de conceptroute van 14-06-2017, die als bijlage zat bij de brief van de Staatssecretaris van 12-09-2017 aan de 2<sup>e</sup> kamer, is niet leesbaar door gebruik van een veel te grote schaal en door het ontbreken van een gedetailleerde ondergrond. Alleen na ver inzoomen en zelf inschatten waar wegen en dergelijke zouden kunnen liggen, was de ligging van die vliegroute te achterhalen;
- c) gebruik van verouderde routekaarten tijdens de informatieavonden. Terwijl de Staatssecretaris al op 12 september bovengenoemde conceptroute van 14-06-2017 als bijlage naar de 2<sup>e</sup> Kamer had gestuurd, werd tijdens de informatieavond op 19 september in Zwolle nog steeds een kaart getoond met een scherpe knik bij Wezep (waypoint LE506);
- d) informatie over de maximale geluidsniveaus onder de aansluitende aanvlieg- en vertrekroutes heeft lange tijd ontbroken. Die informatie werd pas voor het eerst gegeven tijdens de informatieavonden en
- e) tijdens de informatieavond in Zwolle werd een kaart getoond met de geluidgevolgen (LAmx-contouren) van het klimmen van 1800 meter naar 2700 meter in het gebied tussen Oene en Teuge. Pas achteraf blijkt uit het onderschrift bij figuur 11 in de factsheets die To70 in uw opdracht heeft gemaakt, dat het aangegeven punt van klimmen indicatief is.

### 2. Te late duidelijkheid over aansluitende route langs Hattem

Het is diep triest dat pas uit de kaart met het routeconcept van 14-06-2017, die de Staatssecretaris op 12 september 2017 als bijlage bij haar brief aan de 2<sup>e</sup> Kamer stuurde, bleek dat de vertrekroute naar het zuiden vanaf waypoint LE506 over woongebieden in Wezep, Hattem en Wapenveld loopt.

Tot dan toe waren er geen duidelijke kaarten waaruit bleek waar die route precies zou komen te liggen.

Het enige wat ik tijdens de voorafgaande Mer-procedure aan routeaanduiding heb kunnen vinden, is de route met 'knik bij Wezep' richting Teuge die is aangegeven in figuur 8 van het deelrapport geluid van het Mer-rapport.

Wellicht is het wettelijk niet verplicht dat bij de Mer-procedure informatie verstrekt wordt over de aansluitende routes naar het hogere luchtruim. Maar zeker voor de Veluwe was die informatie in een nauwkeurige en leesbare vorm, op z'n plaats geweest. Dan hadden inwoners geweten wat hen te wachten staat en hadden zij hun zienswijzen kunnen indienen.

### 3. Informatie over te verwachten geluidsniveaus L<sub>max</sub> tijdens vliegtuigpassage ontbrak lange tijd

In de Mer-rapportage bij het Luchthavenbesluit is aangegeven welke maximale geluidsniveaus L<sub>max</sub> binnen het Mer-onderzoekgebied zullen optreden. In die rapportage is echter nergens aangegeven welke maximale geluidsniveaus onder de aanvlieg- en vertrekroute op de Veluwe zullen optreden.

Het enige wat in de Mer-rapportage terug te vinden is over geluid op de Veluwe, is een marginale opmerking dat grenswaarden in stiltegebieden op de Veluwe niet worden overschreden. Maar ook daar geldt: er was tot de informatieavonden geen enkele getalsmatige aanduiding.

Ook hier geldt dat het wettelijk wellicht niet verplicht is om buiten het Mer-onderzoekgebied, informatie te geven over mogelijke consequenties voor de omgeving. Omdat op de aansluitende routes, in afwijking van wat je normaliter bij een vliegveld verwacht, over grote afstanden op een geringe hoogte wordt gevlogen, had hier die informatie wel gegeven moeten worden. Vooral ook omdat de aansluitende routes een direct gevolg zijn van het Luchtvaart besluit.

Door duidelijk maken wat de geluidhindergevolgen zouden zijn, hadden de bewoners kunnen weten wat de gevolgen zouden zijn en hadden ze tijdens de procedures rond het luchthavenbesluit hun zienswijze kunnen indienen.

### 4. Spreiding in te verwachten L<sub>max</sub> geluidsniveaus

Bij de geluidsberekeningen voor het Mer-rapport is uitgegaan van een representatief vliegtuigtype. Niet duidelijk is hoe groot de spreiding in geluidsniveaus kan zijn bij de verschillende type vliegtuigen waar mee gevolgen gaat worden.

### 5. Vastleggen toegelaten geluidprestatie van vliegtuigen

#### Verbetervoorstel 1

Vastgelegd moet worden dat alleen vliegtuigen over de Veluwe mogen vliegen die qua geluidemissie vergelijkbaar zijn met de representatieve vliegtuigen waarvan in het akoestisch rapport bij de MER is uitgegaan.

Dus geen akoestisch zwaarder type dan een Boeing737-800. Ofwel geen in akoestisch opzicht zwaarder type dan categorie 096 uit de Appendices behorend bij het voorschrift voor L<sub>den</sub>-berekeningen voor burgerluchthavens (NLR-CR- 96650 L – Versie 13.3)

### 6. Voorkomen hogere geluidsniveaus door snel vliegen

De geluidsberekeningen en de maximale geluidsniveaus zijn gebaseerd op een aangenomen vliegsnelheid. De maatschappijen die op de vakantiebestemmingen in Zuid- en Zuidoost-Europa gaan vliegen, zullen het liefst zoveel mogelijk retourvluchten op een dag proberen te

maken. Te verwachten is dat zij zo snel mogelijk zullen proberen te vliegen. Daarmee zullen de geluidsniveaus bij passages van die vliegtuigen hoger zijn dan de in de factsheets genoemde LMax-waarden.

#### **Verbetervoorstel 2**

De maximale vliegsnelheid op de vertrekroute(s) moet worden vastgelegd in de instructies voor de piloten, zodat de maximale geluidsniveaus niet hoger zullen zijn dan in de door TO70 gemaakte factsheets van 5 oktober 2017 is aangegeven.

#### **7. Eerder klimmen van 1800 naar 2700 meter**

Lange tijd was er onduidelijkheid over de locatie waar geklommen zal worden van 1800 meter naar 2700 meter. Bij de informatieavond in Zwolle leek dat in het gebied tussen Oene en Teuge te zijn. Ook de brief van de Staatsecretaris van 12 september 2017 aan de 2<sup>e</sup> Kamer, was daar niet helder over.

Pas uit het bijschrift van figuur 11 in de factsheets van 5 oktober 2017 die To70 in opdracht van het ministerie van I en M maakte, blijkt dat de klimlocatie niet vast ligt.

Wordt uitgegaan van de groene route in het routeconcept van 14-06-2017 (bijlage bij brief d.d. 12-09-2017 van Staatsecretaris aan 2<sup>e</sup> kamer) dan kan het klimmen al beginnen bij waypoint LE506 bij Wezep.

Dat zou qua hinder een ramp zijn voor de inwoners van Wezep, Hattem en Wapenveld.

#### **Verbetervoorstel 3**

Qua hinderbeperking voor het totale gebied kan het klimmen van 1800 meter naar 2700 meter het beste plaatsvinden aansluitend op de klim van 900 meter naar 1800 meter bij Biddinghuizen. In de polder daar, wonen relatief weinig mensen. De geluidwinst onder de route over de Veluwe zou daarmee het grootst zijn.

Als het nodig is, moet dan maar eerst het luchtruim worden her-ingedeeld.

#### **Verbetervoorstel 4**

Als een vroegtijdige herindeling niet mogelijk is, zeg dan toe dat bij de herziening in 2023 getracht zal worden dat bij de herziening getracht zal worden het klimmen naar 2700 meter in de polder te laten plaatsvinden.

#### **8. Langzamer klimmen**

##### **Verbetervoorstel 5**

De fors hogere maximale geluidsniveaus (+ 10 a 12 dB(A)) in de gebieden waar geklommen wordt naar 2700 meter is te beperken door het stijgen uit te smeren over een veel langer traject.

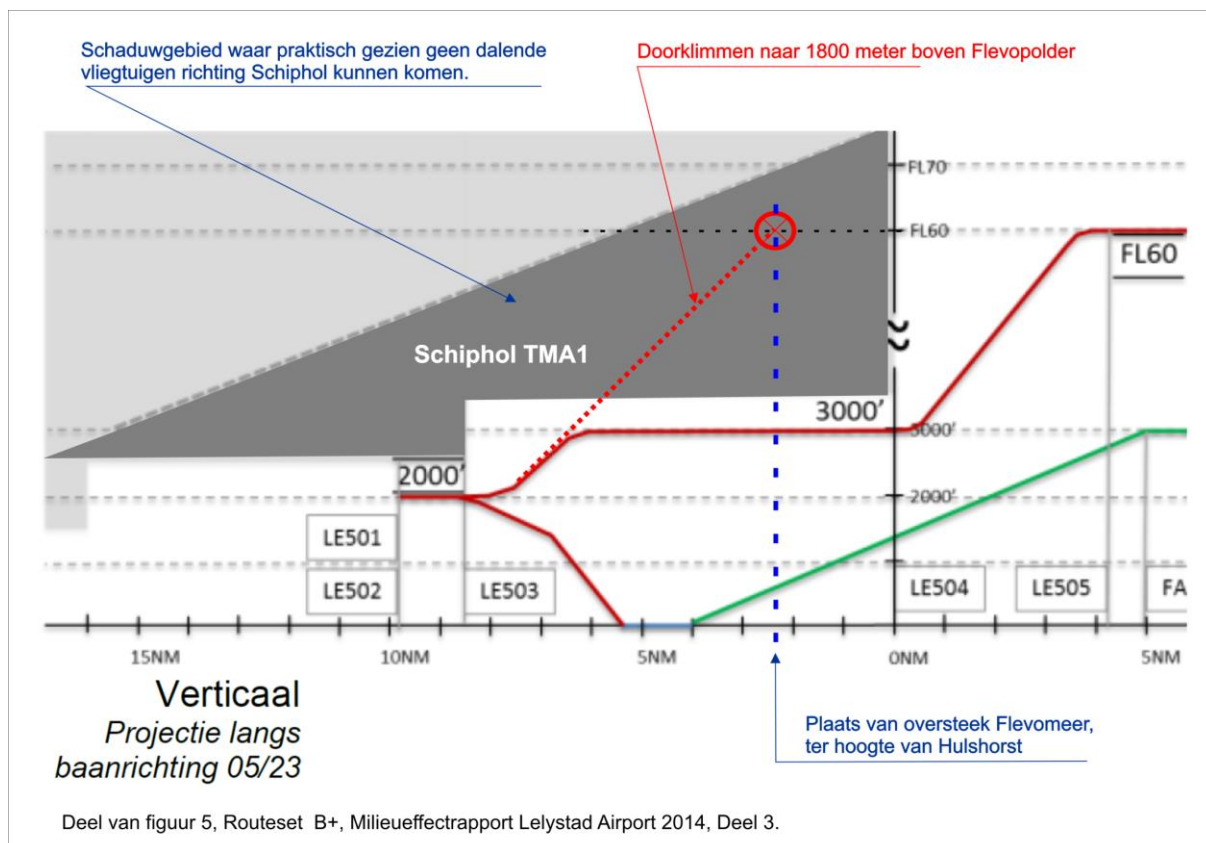
#### **9. Het alternatief van vliegveld Teuge**

De alternatieve route die vliegveld Teuge heeft aangedragen zou voor de Veluwe als geheel een grote winst qua geluidhinder opleveren.

Uit gesprekken met ingewijden heb ik begrepen dat alhoewel de hoogtebeperking in TMA1 dat formeel niet toelaat, er in de praktijk juist in het gebied tussen LE503 en LE504 een gebied is waar vliegtuigen op weg naar Schiphol, praktisch gezien niet kunnen komen. Op die plaats zouden vertrekkende vliegtuigen richting 050 kunnen doorklimmen naar 1800 meter. Met deze alternatieve route wordt voldaan aan de Alderstafel-voorwaarde dat de vliegtuigen bij het Oude land op 1800 meter moeten zitten.

Dat dit alternatief door het ministerie van I en M wordt afgewezen is er simpelweg aan te wijzen dat medewerkers van uw ministerie om hun moverende (onduidelijke) redenen, deze route simpelweg niet willen.

In onderstaande figuur heb ik het schaduwgebied en het hoogteprofiel voor het doorklimmen boven de Flevopolder weergegeven.



Figuur: Ruimte voor doorklimmen naar 1800 meter boven Flevopolder

### Verbetervoorstel 6

Kijk serieus naar de mogelijkheden en voordelen van de alternatieve route van vliegveld Teuge.

### Verbetervoorstel 7

Rond eerst de herindeling van het Luchtruim af en neem daarna pas beslissingen over routes en vlieghoogtes.

Hattem, 1 november 2017

Ing. Wieger van der Veen  
 gepensioneerd geluidspecialist provincie Overijssel  
 Dorpsweg 41, 8051XS Hattem  
 038 444 38 21 / 06 20 19 75 17  
[w.j.vanderveen@outlook.com](mailto:w.j.vanderveen@outlook.com)