

## Internetconsultatie Aansluitroutes Lelystad Airport

<https://www.internetconsultatie.nl/lelystadairport/>

Dalfsen, 1 november 2017

LS,

Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid verbetervoorstellen te doen voor de aansluitroutes voor Lelystad Airport. Na me maandenlang verdiept te hebben in het dossier Lelystad Airport, durf ik me te beschouwen als een goed op de hoogte zijnde burger aangaande deze kwestie.

Om een goed onderbouwd en ontvankelijk voorstel in te kunnen dienen, wil ik zorgvuldig binnen de gestelde randvoorwaarden blijven. Immers, zo wordt geschreven:

*Hierbij is een belangrijke voorwaarde dat de voorgestelde verbeteringen passen binnen geldende uitgangspunten van het Kabinet (zie voor de uitgangspunten het "Beleidsvoornemen aansluitroutes Lelystad Airport"). U kunt de overzichts- en detailkaarten en bijbehorende toelichting onderaan deze pagina raadplegen.*

In het Beleidsvoornemen staat geschreven onder kopje 'Uitgangspunten aansluitroutes':

*De aansluitroutes zijn ontworpen door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de militaire luchtverkeersleiding, onderdeel van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) van het ministerie van Defensie. De routes moeten op vier plekken worden aangesloten op de huidige inrichting van de 'snelwegen' in de lucht: voor naderende vliegtuigen gebeurt dat bij Lemelerveld en Steenwijk, voor vertrekkende vliegtuigen bij Wezep en Espel. Daarbij geldt dat het verkeer van en naar Lelystad onder het verkeer van en naar Schiphol moet vliegen. De naderingsroute naar Lelystad vanaf Lemelerveld kan bijvoorbeeld niet hoger liggen dan 6.000 voet, omdat daar de ondergrens voor het verkeer naar Schiphol op 7.000 voet ligt en er volgens de internationale veiligheidsregels altijd minimaal 1.000 voet hoogteverschil moet zijn.*

Over de aansluitroutes richting Lemeleveld wordt in de 'Toelichting kaarten aansluitroutes Lelystad Airport' ( <https://www.internetconsultatie.nl/lelystadairport/document/3108> ) geschreven:

*Bij Lemelerveld komen 11 tot 12 vliegtuigen gemiddeld per dag aan om door te vliegen naar Lelystad Airport. Dit bij 10.000 vliegbewegingen per jaar. Voor verdere doorgroei na 10.000 bewegingen op Lelystad Airport is een herinrichting van het luchtruim nodig. Dat is niet operationeel voor 2023.*

De herinrichting zal dus nog jaren op zich zal laten wachten. Daarbij is nog onbekend of, en zo ja, waar de routes verlegd dan wel verhoogd zullen worden. Daarmee is het dus ook onbekend of, en zo ja, hoeveel vermindering van geluidsoverlast dit eventueel zal kunnen opleveren, ten opzichte van de niet-optimale situatie waarvoor u nu de burger om een consultatie vraagt.

In de 'Factsheet Geluid Lelystad Airport' wordt verder ingegaan op de mogelijke geluidsoverlast, zie <https://www.internetconsultatie.nl/lelystadairport/document/3110> . Voor een aantal locaties wordt een aanvulling gepresenteerd op de geluidsberekeningen uit het MER van 2014. Tot mijn verbazing worden op blz 7 en 8 van deze nieuwe Factsheet de routes rond Kampen, Zwolle, Dalfsen en Raalte

beschreven als 'aansluitroutes', te weten de IN-01, IN-06 en de OUT-02 en OUT-07. In het MER worden (delen van) deze routes juist beschreven als de B+ variant, welke zou vaststaan. Volgens hetzelfde document zal het in de eerste vijf jaar om ongeveer 12 a 13 vliegbewegingen per dag gaan. Dit zou betekenen dat we moeten rekenen met ongeveer 87% - 95% van de vliegbewegingen via de zuidelijke routes (gebaseerd op maximaal 10,000 vliegbewegingen per jaar in het huidige luchtruim).

Voorts worden nieuw berekende piekgeluiden gepresenteerd. Rond Zwolle zijn deze niet in overeenstemming met de resultaten uit het MER, waar ook naar gerefereerd wordt. De nieuw-berekende piekgeluiden zijn significant (ongeveer 5 dB) hoger dan in het MER. Hier wordt verder geen toelichting op gegeven.

Tenslotte worden de 40 dB(A) Lden-contouren gepresenteerd voor 45,000 vliegbewegingen (overgenomen uit het MER) en een nieuwe berekening voor 10,000 vliegbewegingen. Ondertussen is bekend geworden dat de geluidscontouren in het MER zijn doorgerekend met foutieve invoergegevens, waaronder een verdeling van verkeer volgens 57% aankomsten via noordelijke routes en 43% van de aankomsten via de zuidelijke routes. Dit strookt niet met de realiteit, waarbij ruim 80% van de aankomsten gebruik zal maken van de zuidelijke route. De geluidsbelasting onder de zuidelijke aanvliegeroutes zal dus ongeveer twee keer zo hoog zijn, dan wat in de gepresenteerde geluidscontouren wordt gesuggereerd.

Uit uw eigen informatie, waarvan ik toch mocht aannemen dat deze zorgvuldig zou zijn samengesteld, moet ik concluderen dat:

- De routes rond Kampen, Zwolle, Dalfsen en Raalte worden enerzijds beschouwd als 'vaststaand' en 'onderdeel van de B+ variant', maar anderzijds betiteld als 'aansluitroutes' waarover nog consultatie gevraagd wordt,
- Er worden verschillende resultaten gepresenteerd voor de piekgeluiden rond Zwolle, waarbij de berekeningen in de recente 'Factsheet Geluid Lelystad Airport' aanzienlijk hogere waarden tonen dan het MER uit 2014,
- Er worden nog steeds geluidscontouren gepresenteerd, waarvan ondertussen bekend is dat ze berekend zijn met foutieve invoergegevens. In werkelijkheid zijn de geluidscontouren veel groter, met name de 40 dB-contour. Hierdoor houdt u zich niet aan uw eigen afspraak met de Tweede Kamer, namelijk dat de 40 dB-contour volledig omhuld zou worden door de grenzen van het MER-studiegebied (zie Nota van Antwoord aan Tweede Kamer van 20 december 2013).

Dalfsen, evenals veel andere gemeentes, viel buiten het MER-studiegebied, door fouten in de geluidsberekeningen. Aangezien ik woonachtig ben in het zeer rustige buitengebied van Dalfsen, pal onder de geplande naderingsroute van Lemelerveld naar Zwolle, ben ik uitermate geïnteresseerd in het werkelijke te verwachten geluidsniveau onder deze naderingsroute, en de mogelijkheden om nog wat aan de routes te doen.

Enerzijds geeft u nu de indruk dat ik toch nog een voorstel kan indienen ter verbetering van de routes rond Zwolle en Dalfsen (ik beperk me nu even tot mijn woonomgeving), maar anderzijds lijkt dit een afgesloten traject te zijn. Voorts klopt veel van de informatie waar ik me op moet baseren niet. Tenslotte wordt er gesuggereerd dat een herindeling veel van de geluidsoverlast zal verminderen, maar hierover kunt u geen enkele toezegging doen.

Dit alles neem ik u zeer kwalijk.

Er wordt slechts eens per honderd jaar een nieuw vliegveld aangelegd. Daarbij hoort een uiterst zorgvuldig proces. Een veel zorgvuldiger proces dan wat tot nu toe het geval is geweest bij Lelystad Airport. Mijn verbetervoorstel heeft dan ook met name betrekking op het proces:

1. Stel de opening van Lelystad Airport uit, totdat het luchtruim opnieuw is heringedeeld, en er optimale routes voor Schiphol en Lelystad kunnen worden ontwikkeld. Toekomstige routes moeten ontworpen kunnen worden volgens het principe van direct doorklimmen naar het hoger luchtruim, en volgens een Continuous Descent Approach of steiler dalen. Allemaal met als doel op de grond de minst-mogelijke overlast te veroorzaken.
2. Vervolgens dient er onderzocht te worden wat de beste oplossing is voor de bereikbaarheid van Lelystad Airport door de lucht, gegeven een heringedeeld luchtruim. De huidige B+ variant geeft veel vermijdbare overlast en mag daarbij dus niet ontzien worden. U rekent zelf in uw informatie (een gedeelte van) de B+ variant reeds tot de aansluitroutes, waarvoor u de burger om consultatie vraagt.
3. Alle relevante studies waarop eerdere beslissingen zijn gebaseerd, moeten opnieuw worden gedaan en beoordeeld. Burgers moeten erop kunnen vertrouwen dat al uw informatie correct en volledig is. Dit is aantoonbaar niet het geval.

Ten slotte stel ik de Staat der Nederlanden nu alvast aansprakelijk voor alle directe en indirecte schade die mijn familie en ik gaan lijden ten gevolge van het in bedrijf nemen van Lelystad Airport, mocht u toch de huidige voorgestelde plannen ten uitvoer willen brengen.

Ing. A. van den Berg

Dalmsholterweg 11  
7722 KJ Dalfsen