

P.C.J. van Liempt
Krommekamp 122
3848 CG Harderwijk

Betreft inspraak vliegroutes Lelystad airport

Harderwijk, 1 november 2017

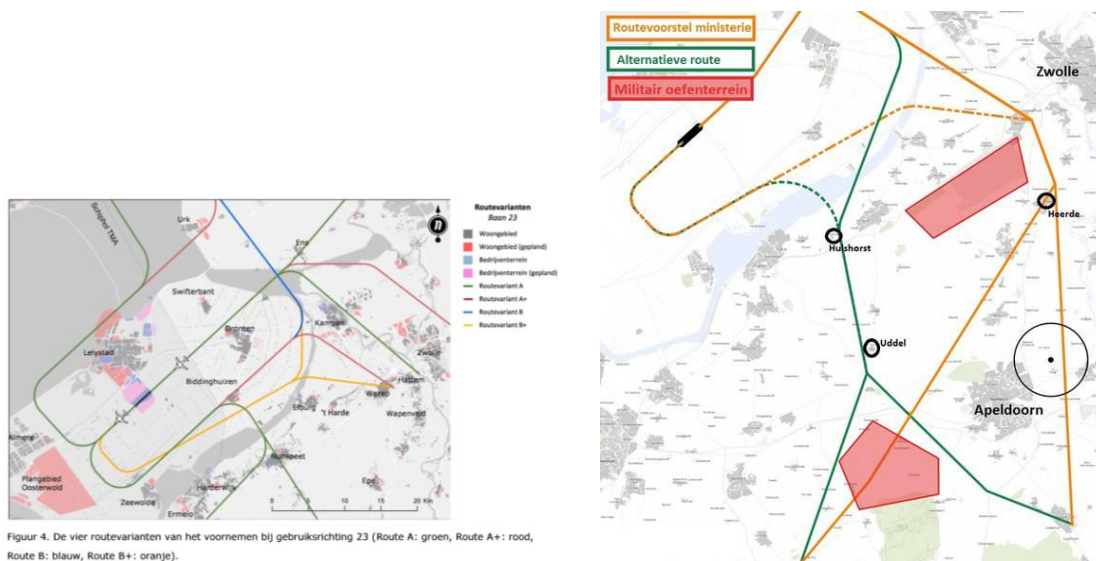
Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Aangezien u sinds kort staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat bent, ga ik ervan uit dat ik mijn zienswijze aan u mag richten.

Allereerst wil ik aangeven dat de doorlopen procedure mij bevreemd. Ik verkeerde in de veronderstelling dat met de inspraakronde in 2014 het project was afgerond. Het verbaasde me dan ook dat de aansluiting op het hoge(re) luchtruim klaarblijkelijk hiervan uitgezonderd was. Het bevreemdt me des te meer dat door de inzet van de heer Alders de suggestie gewekt wordt dat er nog een vorm van inspraak is. Door het gebrek aan empathisch vermogen van de heer Alders is die suggestie van invloed echter in redelijk perspectief geplaatst, maar dat neemt niet weg dat routes ter discussie lijken te staan. Want morrellen aan de hoge vliegroutes impliceert dat de lage vliegroutes daaraan aangepast dienen te worden.

Volledigheidshalve wil ik overigens aangeven dat ik tegen de uitbreiding ben van Lelystad airport ben. Ik ben van mening dat alternatieven, zoals verbeteren HSL trajecten om vliegverkeer te vermijden of het uitbreiden van Schiphol richting Noordzee, niet of onvoldoende zijn onderzocht. Ik begrijp echter dat dit een gepasseerd station is en het nu zaak is te reageren op hetgeen voorligt.

In de commotie die is ontstaan rond vliegveld Teuge, is een alternatief voorgesteld dat uitgebreid aan de orde is geweest in onder meer dagblad De Stentor. Dit "nieuwe" alternatief borduurt echter voort op een reeds in 2014 afgeschreven variant, route A. Hieronder ziet u de oude variant A links en nieuwe rechts.



Figuur 4. De vier routevarianten van het voornemen bij gebruiksrichting 23 (Route A: groen, Route A+: rood, Route B: blauw, Route B+: oranje).

Het mag duidelijk zijn dat beide afgebeelde varianten voor veel geluidsoverlast zullen zorgen boven een aantal woonkernen en de Veluwe. Ik betwijfel of de minimum hoogte van 6000ft boven het oude land überhaupt haalbaar is in beide varianten, nog los van de vraag (en discussie daarover) of 6000ft boven het oude land niet veel te laag is.

In onderstaande afbeeldingen is een deel van de tekst en een tabel uit het MER hoofdrapport uit 2014 overgenomen. Daaruit blijkt dat variant B+ de voorkeur geniet boven A of A+ vanwege het feit dat woonkernen worden ontzien. In tabel 38 ziet u hoeveel ernstig gehinderden en slaapgestoorden dit scheelt. Mijns inziens is iedere vorm van variant A onbespreekbaar en ik teken, voor zover van toepassing in deze onduidelijke procedure, hierbij bezwaar aan tegen een eventuele keuze voor een dergelijke variant.

5.2.1 Variant A

Voor baan 23 geldt dat naderend verkeer vanaf de Noordoostpolder in een rechte lijn naar de landingsbaan vliegt. Het vertrekkend verkeer naar het oosten en zuiden maakt na vertrek een linkerbocht, waarop na het passeren van de Schiphol TMA een rechterbocht wordt ingezet naar het volgende deel van de route. Het vertrekkende verkeer naar het noorden en westen maakt na vertrek een rechterbocht en vervolgt de route boven het IJsselmeer.

Voor baan 05 geldt dat vertrekkend verkeer richting oosten en zuiden, nadat de Schiphol TMA-grens is gepasseerd, een rechterbocht maakt om vervolgens aan te sluiten op de vervolgroutes. Verkeer richting noorden en westen maakt op dit punt juist een linkerbocht. Het naderend verkeer vliegt naar een punt in de omgeving van Kampen om vanaf daar de eindnadering te vliegen.

5.2.2 Variant A+

Ten opzichte van routevariant A zijn in deze variant de vertrekroutes van baan 23 verlengd. De naderingsroutes zijn verlegd richting het noordoosten om separatie tussen de routes te waarborgen.

Vertrekroutes vanaf baan 05 zijn op vergelijkbare manier aangepast. De naderingsroute is verplaatst om een verticale separatie tussen vertrekkend en naderend verkeer te garanderen. Het verschil met variant A is dat de naderingsroute verlegd is ter hoogte van Zwolle en Kampen en dat de vertrekroutes om de woonkernen Dronten en Swifterbant heen vliegen in plaats van er voorlangs.

5.2.3 Variant B

Het verschil met routevariant A+ is dat in variant B de vertrekroute over de Oostvaardersplassen voor bestemmingen in het noordwesten / noorden / noordoosten vervangen wordt door een zogenaamde 'linksom-linksom' route. De routes van en naar baan 05 zijn gelijk aan die in variant A+.

5.2.4 Variant B+

Routevariant B+ is gebaseerd op routevariant B, met aanpassingen om vrij te blijven van woonkernen. Vergelijkbaar met variant B bevat de vertrekroute een linksom-bocht. Deze wordt eerder ingezet dan in variant B, om meer afstand te houden tot Almere en Oosterwold. Hierna wordt via een (ten opzichte van variant B) verlegde route gevlogen om meer afstand te houden van Biddinghuizen, Kampen en Zwolle.

Voor baan 05 geldt dat de naderingsroutes ten opzichte van routevariant B verlegd zijn zodat ze volledig vrij blijven van de woonkernen Zeewolde, Biddinghuizen en Kampen. De vertrekroutes zijn wel identiek aan variant B.

		Aanw. 1991	Ref. situatie	Alternatief / variant							
				25k				45k			
				A	A+	B	B+	A	A+	B	B+
Geluid	Gebied met aanzienlijke gebiedsbelasting (56 L _{den}) in km ²	1,4	2,5	14,1	4 13	13,2	13,2	17,2	4 15,7	15,7	15,7
	Aantal woningen met aanzienlijke gebiedsbelasting (56 L _{den})	10	18	49	4 47	47	47	55	4 50	50	50
	Gebied sloopzone (20 L _{den}) in km ²	0,1	0,2	0,8	0,8	0,8	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9
	Aantal woningen sloopzone (20 L _{den})	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Aantal ernstig gehinderden 48 L _{den}	23	43	531	4 1.050	1.065	201	1.064	4 1.350	1.362	279
	Aantal slaapverstoorden 49 L _{den}	Nvt	0	355	4 500	502	87	363	4 510	510	88
Externe veiligheid	Aantal slaapverstoorden 50 L _{den}	Nvt	0	22	22	22	22	22	22	22	22
	Aantal woningen in sloopzone (10 ⁻³)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Aantal woningen in gebied met verhoogd risico (10 ⁻³)	1	1	4	4	4	4	3	3	3	3
	Totaal risico gewicht (ton per jaar)	0,491	0,904	1,197				1,755			
	Kans op ongeval met 40 slachtoffers (1: aantal jaren)	1: 1,3 miljard	1:7 miljoen	1:11 miljoen				1:6 miljoen			
	Lucht	Max concentratie NO _x	< 19,38	19,38	20,06				20,77		
Max concentratie PM ₁₀		< 21,12	21,12	21,13				20,58			
Max concentratie PM _{2,5}		< 12,68	12,68	12,70				12,27			
Significante verstoring Natura 2000?		Nee	Nee	Mogelijk	Nee	Nee	Mogelijk	Nee	Nee	Nee	Nee
Natuur	Significante toename stikstofdepositie	Nvt	Nvt	Nee				Ja			
	Verstoring obv Flora- en faunawet?			Nee							
	Verstoring op EHS?			Nee							
	Verstoring op stltoegebieden?	Nee	Nee					Ja			

Tabel 38 - Overzicht van milieueffecten per scenario/variant.

Ik vertrouw erop dat u mijn zienswijze c.q. bezwaar meeneemt in uw overwegingen rond de definitieve vaststelling van de vliegroutes rond Lelystad airport.

Hoogachtend,

Paul van Liempt
Krommekamp 122
3848 CG Harderwijk
06-28400996