

Zutphen, 29-10-2017

Geachte mevrouw Dijkema,

Hierbij wil ik mijn verbetervoorstellen op de ontwerp aansluitroutes, als gevraagd in uw internetconsultatie, inzake Lelystad airport.

Eerste reactie is dat laagvliegen boven zoveel bewoond gebied onverantwoord is, zowel wat veiligheid als wat geluids- en milieubelasting betreft. Ik raad u ten sterkste aan om eerst het luchtruim als geheel aan te pakken, en daarin de optimale routes voor Lelystad op te nemen. Heel Nederland wordt op deze manier één vliegveld, en veel rust verdwijnt in het Oosten maar ook Noorden van Nederland.

Mijn focus ligt op het gebied Apeldoorn, Deventer, Zutphen, en Oostelijk van Zutphen de Achterhoek.

Dit gebied wordt met de huidige vliegtuigbewegingen als volgt belast (ik noem hier een gedeelte van de waargenomen vluchten/routes)

- Oostelijk vertrekroute van Schiphol: alle vluchten richting Moskou, Bangkok, Hong Kong, Berlijn, Leipzig, Dubai, Kuala Lumpur, Praag, etc. komen langs op een hoogte van 6000+ m over terwijl ze opstijgen. Vrijwel alle vluchten passen in Duitsland pas hun koers aan naar richting de eindbestemming. (Bron: Flightradar/Flightaware + eigen waarnemingen/analyses)
- Vaste verbindingen tussen: London-Berlijn, Praag-Manchester, Dubai-Dublin, maar ook bijv. New York-Dubai. Deze vluchten komen over op 10+ km hoogte
- Gevolg is dat er tijdstippen zijn dat er nu reeds permanent vliegtuiggeluid waarneembaar is. Vooral tijdens ochtenden en avonden is dit merkbaar.

Uw voorstel voor de aansluitroutes voegt daar **kruisend verkeer aan toe**, aangezien de aanvlieg- en vertrekroutes tussen Apeldoorn/Deventer en Zutphen doorgaan. Dit is niet acceptabel. Mijn voorstel is deze kruisingen niet te maken, door de laagvliegende routes boven Nederland (OUT-02 en OUT-07) te verplaatsen naar de Noordzee voor het doorstijgen naar 5500m. Zie variant A.

Daarnaast is zijn in de “factsheet geluid Lelystad Airport” het volgende vertrekroutes getoond.



Figuur 10: Vertrekend vliegtuig – horizontaal op 2.700 meter.



Figuur 11: Vertrekend vliegtuig – horizontaal op 1.800 meter, vervolgens klimmen naar 2.700 meter. Punt van klimmen is indicatief.

Hierin staat duidelijk in de opmerking bij Figuur 11: “punt van klimmen is indicatief”. Betekend dat dat er ook geklommen kan worden ter hoogte van Apeldoorn/Deventer/Zutphen? Dit is onacceptabel.

Tevens is zichtbaar op de kaart “Overzichtkaart baan zuidwestelijk gebruik” dat er vanaf Apeldoorn/Deventer/Zutphen in zuidelijke richting verder wordt gestegen van 2700 m naar 5500 m. Gezien het geluid nu reeds boven Zutphen heb ik de volgende opmerkingen bij de “factsheet geluid Lelystad Airport”:

- Wat is de daadwerkelijke geluidsbelasting van alle verdere aansluitroutes boven Nederland
- Waarom zijn die niet in kaart gebracht?

Mijn voorstel voor de ontwerpaansluitroutes voor Lelystad is als volgt:

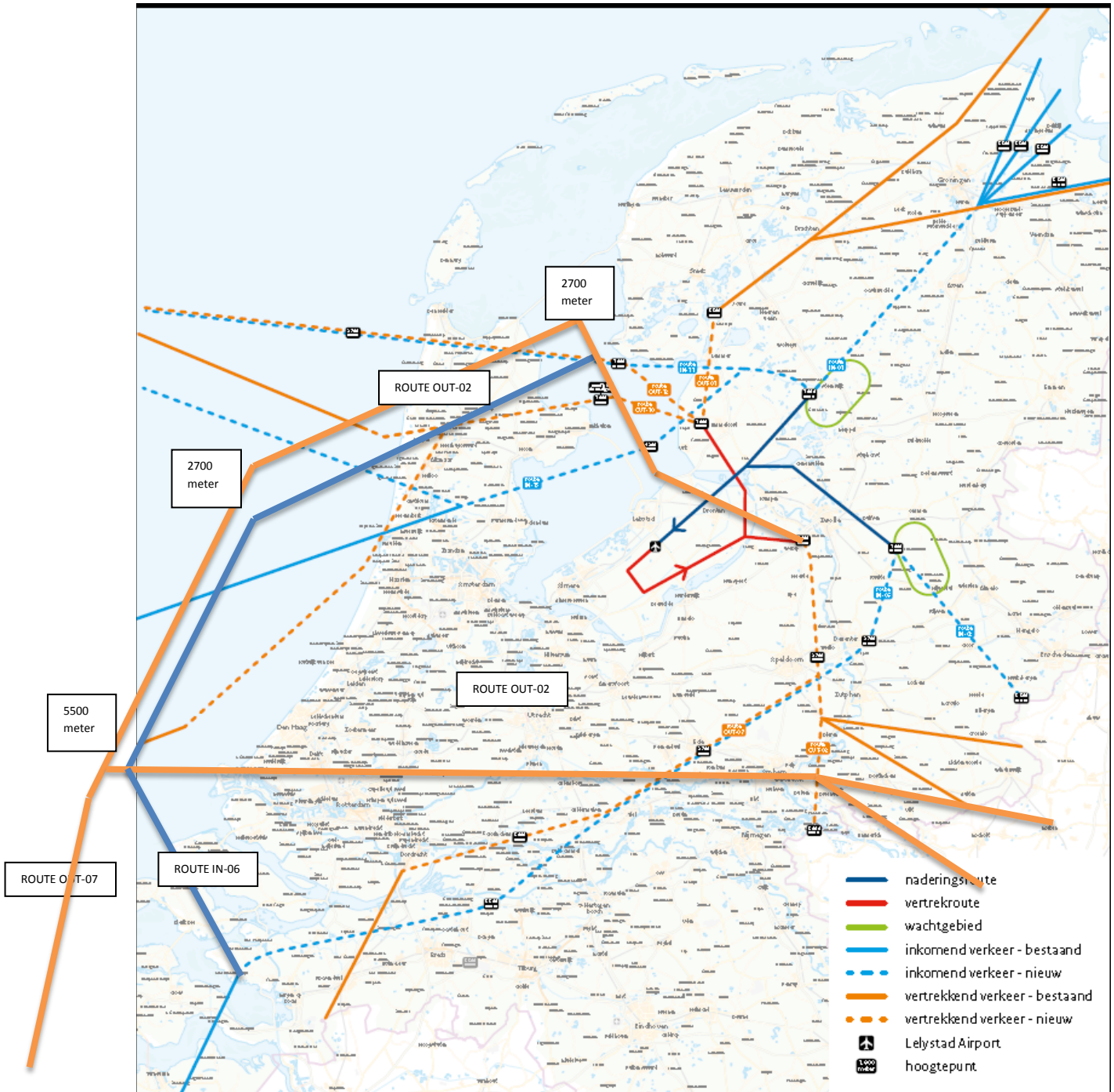
- Maak een alternatieve stijgende route boven het IJsselmeer/Markermeer voor alle vertrekkende vliegtuigen via Route OUT-02 en OUT-07. Laat alle vertrekkende vliegtuigen daar stijgen tot 2700+ m en sluit vervolgens aan op bestaande routes. Zie variant A onderstaand. Alle routes richting Zuid eerst naar de Westzijde van Nederland. Minder geluidsoverlast door stijgen boven IJsselmeer. Boven Noordzee verder stijgen naar van +2700 m naar +5500 m dan via normale routes boven Nederland naar Zuiden of Oosten.
- Vermijd alle woonkernen bij vertrekkende en aanvliegende vluchten: dan nog liever tijdelijk over de Veluwe waar weinig mensen wonen, i.p.v. over bijvoorbeeld Zwolle, de stedendriehoek Apeldoorn/Deventer/Zutphen, of de achterhoek. Zie variant B
- Als bovenstaand, echter eerder afbuigen richting Duitsland. Zie variant C.
- Los van bovenstaande varianten: is het mogelijk om een “kilometers brede” snelweg te maken in plaats van één route. Daarmee is bijvoorbeeld OUT-07 waar veel mensen last van krijgen te variëren in route, en verdelen we de geluidsbelasting over kilometers brede routes in plaats van altijd op dezelfde route.

Hopend op een oplossing voor de aansluitroutes boven Nederland, die voor véél minder overlast zorgen.

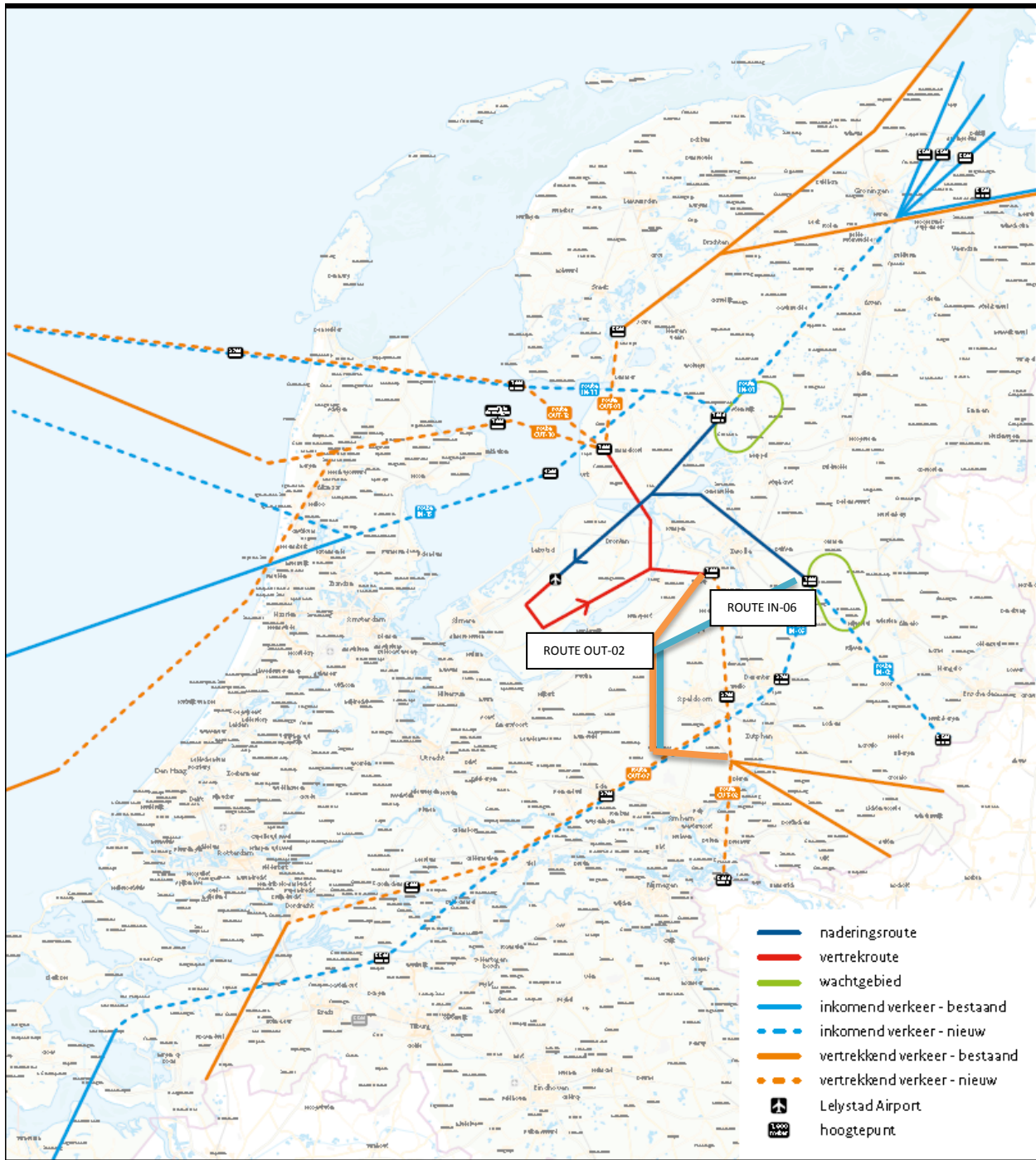
Met vriendelijke groet,

Joel Nap

Variant A: aansluiting Zuidelijke routes via West, vertrekkend stijgend via ijsselmeer.



Variant B:



Variant C:

