

## ZIENSWIJZE VliegROUTES LELYSTAD AIRPORT.

1. In de jaren 90 van de vorige eeuw werd er tijdens een informeel overleg tussen het NLR, regionale milieu-inspecties en akoestici (waaronder ondergetekende) van gedachten gewisseld over mogelijke oplossingen voor de doorgroei van Schiphol. Want dat Schiphol binnen afzienbare tijd tegen zijn limieten aan zou lopen stond als een paal boven water. Een overheveling van zakenvluchten naar een vliegveld in de Flevopolder zou een geschikte oplossing kunnen zijn was een voorstel. Naast veel bedenkingen werd uit de akoestisch hoek een voorstel van **duurzaamheid en visie** naar voren gebracht namelijk het in de Noordzee aanleggen van een vliegeiland met een metro verbinding met het vasteland.
2. Deze suggestie werd naderland uit kosten overwegingen naar de prullenbak verwezen en Lelystad werd aangewezen als doorgroeilocatie voor Schiphol
3. Vliegveld Lelystad kwam echter nauwelijks van de grond met de zakenvluchten en dreigde een debacle te worden totdat Schiphol eigenaar werd en het roer drastisch werd omgegooid.
4. Nadien voltrok zich procedureel veel in stilte met uitzondering van het flink aanleggen van start- en landingsbanen. Dat alles evenwel zonder dat de zogenaamde Airport was gezoneerd rekening houdende met maximale vluchtbewegingen en het beperking van geluidoverlast etc.
5. In de huidige omstandigheden moet Lelystad worden gezien als een inrichting in de zin van de wet en naar het mij voorkomt naar de daarbij behorende normen
6. Het gaat dus duidelijk te ver om te spreken van iets voorlopigs vooruit lopend op meer definitieve vaststellingen. Er **zal dan geen weg terug** meer mogelijk zijn en als bevolking worden we er dan volledig in geluisd !!
7. In genoemd informeel overleg (zie 1) was er in het geheel geen sprake van vlieghoogte beperkingen en in de nu voorliggende ontwerpen is dat juist een heikel punt, want
8. Het ministerie moet zich, in het verlengde van de regering, als hoeder voor de gezondheid van haar onderdanen gedragen en beschermen en daar wringt de schoen want
9. In het onderzoek rapport wordt geruststellend opgemerkt dat nergens op de Veluwe de grens van 45 dB wordt overschreden. Dat kan voor de Randstad wellicht een aanvaardbaar niveau zijn, voor de Veluwe moet toch met andere vergelijkingswaarden rekening worden gehouden. Uit jarenlange geluidmetervering is mij gebleken, dat overdag de vergelijkswaarden in de woonwijken op de Veluwe tussen de 35 en 40 dB liggen en in de avonden zo omstreeks de 30 dB. Omdat we voorshands voor Lelystad moeten uitgaan van een inrichting is er dus overdag een overschrijding van ongeveer 10 dB en in de avond van 15 dB. Daarbij moet voor de hinderbeleving van vliegtuigen in verband met hun herkenbaar geluid zeker een straf van 5 dB worden opgeteld. Dit alles leidt tot overschrijdingen, die volgens ISO normen worden gekenschetst als **ernstige tot zeer ernstige geluidoverlast**
10. Bekend is dat dergelijke geluidbelastingen leiden tot veel gezondheid klachten als verhoogde bloeddruk en hart- en vaatproblemen. **Daarvoor moet de overheid zijn bevolking nu juist hoeden.**
11. Op de Veluwe zijn nogal wat Stiltegebieden en daar gelden strikte regels voor de aanwezige gebruikers als agrarische bedrijven. Het zou te gek zijn als de overheid deze regels voor zich zelf aan de laars lapt.
12. Ook het gebruik van zogenaamde ultra light's (1 motorige vliegdingen) wordt aan strenge beperkingen gebonden zoals niet boven woonwijken en stiltegebieden.
13. Een complicerende factor vormt op dit moment de door de staatssecretaris Dijkema recent in gang gezette herberekeningen voor Schiphol. Daar is ook van alles mee aan de hand en overschrijdingen worden daar verduisterd lijkt het.
14. Dit heeft tot gevolg dat de te verwachten vliegbewegingen er op korte termijn al veel meer kunnen worden. Denk daarbij al aan de vrachtbewegingen die het plafond bereiken hebben en de in overweging zijnde verplaatsingen van kleinere vliegmaatschappijen zoals Transavia. Op die wijze kan Schiphol blijvend gaan voor de grote maatschappijen **Kortom het economisch en financieel belang lijkt leidend te zijn voor Lelystad**
15. Er dreigt dus **een ramp.**

16. Begrip daarvoor zal moeten kunnen leiden tot een voortschrijdend inzicht van een **heroverweging** van de keuze voor Lelystad. Voor de hand ligt dan opnieuw een plaats in de Noordzee, nu die nog niet is volgebouwd met windmolens
17. In elk geval mag Lelystad niet op de voorgestelde wijze worden benut, zo lang er geen zonering heeft plaats gevonden en er geen zicht is op de lange stermijn.
18. Wil men toch de kop in het zand steken, dan zal gezocht moeten worden naar vluchtroutes **“om de noord “** dat wil zeggen over het IJsselmeer in noordelijke richting rekening houdende met de maximale vlieghoogte in dat gebied zoals dat ook boven de Veluwe van kracht is.
19. Ten slotte kan nog worden opgemerkt dat er in de vakantie periode op de Veluwe sprake is een verdubbeling van het aantal inwoners en dus het aantal gehinderden

R.R. Munniks  
Boekelo 6  
6721TG Bennekom