

## Vliegveld Lelystad, opmerkingen consultatie

1. Voor rust en stilte gebieden is 35 dB, voor agrarisch gebied 40 dB en voor een rustige woonwijk 50 dB als representatieve waarde voor de dagelijkse situatie genoemd in de factsheet geluid op pag. 2. Hierbij maak ik de opmerking dat de woongebieden in de rustige gebieden in een veel gevallen vrijwel hetzelfde achtergrond niveau qua geluid hebben, als de rust en stilte en de agrarische gebieden waar ze in liggen, er is weinig autoverkeer en meestal geen andere geluid productie. Het genoemde achtergrond niveau van 50 dB is volgens mij voor veel woongebieden in en nabij de natuurgebieden en de agrarische omgeving in Drenthe en Overijssel te hoog ingeschat, het is in werkelijkheid eerder 40 dB. Hiermee is rekening te houden in de mate van overlast.
2. In de factsheet wordt genoemd dat als het vliegtuiggeluid 5 tot 10 dB hoger is dan het achtergrond geluid, het vliegtuiggeluid goed waarneembaar zal zijn. Volgens de factsheet is bij nadering op constante hoogte op 900, 1880 en 2700m het geluidniveau resp. 61, 52 en 47 dB, direct onder het vliegpad. Op pag. 6 onder pt. 2 staat dat op 3 km afstand het geluid ipv 52 dB nog maar 40 dB zou zijn. Dit klopt niet met de info op de kaarten, daar meet ik een afstand van 4 km. Volgens de detailkaart nr 4 is bij horizontaal naderen op 1800 m onder het vliegpad een strook van 3,6 km breed met een geluidniveau  $\geq 50$  dB, 5,7 km breed  $\geq 45$  dB, 7,9 km breed  $\geq 40$  dB en 10,6 km breed  $\geq 35$  dB. De aan- en uitvliegroutes gaan veel over rustige gebieden met een representatief achtergrond niveau van 35-40 dB of minder. De bovenstaande getallen betekenen, door het grote verschil in achtergrond en vliegtuiggeluid, dat in rustige gebieden de vliegtuigen in de aanvliegroute zeer goed hoorbaar zullen zijn, en ook gedurende lange tijd ruim voor en na het directe passeren. Mijn inschatting is dat dit, afhankelijk van de vliegsnelheid, in totaal wel 3 tot 5 min per passage kan zijn in rustige gebieden. Dit is zeer hinderlijk en dient te worden vermeden. Vliegen op 2700m lost dit niet op, om het geluid in de achtergrond te laten wegvallen is een duidelijk grote hoogte dan 2700m nodig. De in het beleidsvoornemen op pag. 2 genoemde minimale vlieghoogte van 3000 voet (900m!) boven Natura 2000 gebeide is wat dit betreft volstrekt onvoldoende.
3. De twee voorgestelde wachtgebieden liggen precies boven rust en stilte gebieden, het Holtingerveld en het Lemelerveld. Kies voor de wachtgebieden een ander gebied met meer achtergrondgeluid of waar dit minder hinderlijk is. Als er gekozen moet worden, kies geen rust en stiltegebieden, maar agrarisch gebied waar bij de activiteiten op het land ook geluid gemaakt wordt. Daar valt het dan toch minder op. Of maak de wachtgebieden eerder en veel hoger. Alle vliegbewegingen zijn bekend en goed voorspelbaar, er kan dus ruim van te voren (mijns inziens zeker 1 uur) worden aangegeven wanneer geland kan gaan worden en of er al dan niet gewacht moet worden. Dat kan ook op grote hoogte (5km of meer) vóór het dalen.
4. Om de geluidoverlast in de rustige gebieden te beperken, laat de vliegtuigen dan zo lang (bij nadering) of zo snel (bij vertrek) mogelijk op hun hoge vlieghoogte vliegen in de vliegroute naar/van Schiphol. Vanuit Steenwijk is de richting Lelystad ook de richting van Schiphol, er vliegen nu ook al heel veel vliegtuigen over in dit gebied (route IN-01). Laat de vliegtuigen uit de richting Groningen pas dalen vanaf Steenwijk of nog later, niet daarvoor. Idem vanaf Lemelerveld.
5. Kies andere routes, waarom laag over land naar/van Espel, Steenwijk en Hattermerbroek? Bijvoorbeeld van/naar Lelystad direct via IJsselmeer en de Noordzee naar/uit het noorden (Route IN-01 en OUT-01)? De route kan wat langer zijn, maar vakantievluchten zijn geen eerste levensbehoefte en als ze hierdoor iets duurder zouden worden is dat maar te accepteren door de gebruikers. Het alternatief is niet meer vliegen (beter voor het klimaat trouwens) of vertrek vanaf een ander vliegveld met een minder druk luchtruim.
6. Waarom aparte routes voor vertrek en naderen? Kan er niet meer worden gecombineerd, de geluidoverlast wordt dan minder verspreid. Met deze routes en de keuze voor Lelystad hebben heel veel mensen in een groot gebied dat tot nu toe veelal rustig was, er last van. Zoals bij routes OUT-07 en IN-6, waarom deze niet tot dichter bij het vliegveld combineren en laat IN-02 hierop aansluiten ipv via Lemelerveld.

En combineer routes IN-01 en OUT-01, van Groningen tot St. Nyk/Lemmer op 3300m, bestaande route, ipv IN-01 apart via Steenwijk. En combineer dat met IN-11 en IN-13 in een route van Lemmer over IJsselmeer naar zuidkant vliegveld Lelystad ipv via de oostkant tussen Zwolle en Kampen door.

7. Nu de overlast van de naderingsroutes duidelijk wordt, bezint eer gij begint en beter ten halve gekeerd dan te hele gedwaald. Is dit het waard? Hoe verder bij 45.000 vliegbewegingen? Zijn er wel mogelijkheden de routes zo aan te passen dat dan de hinder minder wordt?

Is een beter alternatief niet het selectiever omgaan met de mogelijkheid van vliegen, beperken tot wat noodzakelijk is. Laat degenen die vliegen betalen voor de overlast en de klimaatschade, dan neemt de druk om meer vliegbewegingen nodig te hebben vanzelf af en wordt het welzijn van vele Nederlanders niet bedreigd.

2 nov. 2017,  
H.G.M. Adriaens,  
Kasteel 9, 7981AN Diever.  
email: bertadriaens@ziggo.nl