

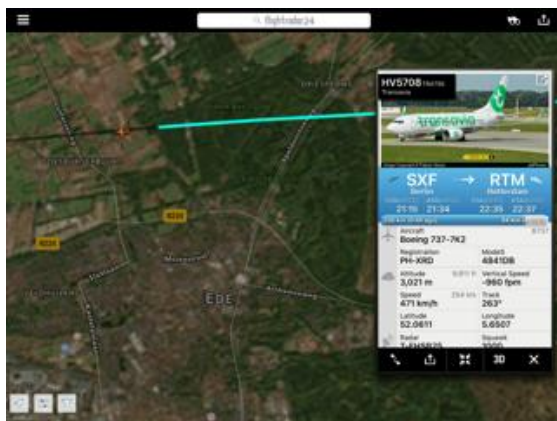
Geachte mevrouw, mijnheer,

Ede, 22 oktober 2017

Graag maak ik gebruik van de gelegenheid om in te spreken op de vliegroutes voor Lelystad. Ik dien mijn reactie in via de daarvoor gepubliceerde website. Voordat ik mijn vragen stel graag de volgende algemene uitgangspunten.

1. Ik heb als burger de luxe dat ik mijn vragen en gegevens kan baseren op niet-wetenschappelijke fundamenteën. Echter, ik maak naar mijn mening voldoende aannemelijk dat de getoonde gegevens juist zijn. U kunt naar mijn mening die gegevens niet simpelweg weerleggen door ze als niet-wetenschappelijk te beoordelen. Indien u de gegevens bewist, ga ik uit van een inhoudelijke analyse van gegevens die het tegendeel bewijzen.
2. U geeft me de ruimte te reageren op voorgestelde routes. Daarmee impliceert u wellicht dat 'andere' suggesties, met name die in eerdere fasen reeds zijn afgekaart, in de huidige procedure niet relevant zouden zijn. Echter, ik ben van mening dat zowel wijzigingen van aantallen, soort en vliegrichtingen op Schiphol als op Lelystad een direct effect hebben op de voorgestelde routes. De suggesties kunnen de huidige keuzes ingrijpend veranderen. Indien u suggesties op basis van eerdere inkadering ter zijde legt, lijkt me dat alleen mogelijk door te weerleggen dat die suggesties bij doorvoeren geen andere routekeuze voor Lelystad tot gevolg kunnen hebben.
3. U geeft op diverse punten aan dat er economische belangen spelen ten aanzien van de mainportfunctie. Ik neem aan dat hiermee ook de KLM als bedrijf alsmede andere luchtvaartmaatschappijen worden bedoeld. Het is mij echter niet duidelijk waarom de economische keuzes 'hogere in rang' zouden zijn als bijvoorbeeld Europese wetgeving op het gebied van Natura 2000. Indien u suggesties op basis van economische argumenten en/of commerciële belangen terzijde legt, ontslaat u dat in mijn ogen geenszins van het inhoudelijk beoordelen van de suggesties als zodanig. Bescherming van omwonenden zal per definitie suboptimaal voor economische belangen zijn.

Samengevat: Ook 'breder' argumenten hebben directe invloed op de huidige routekeuzes en zijn om die reden in mijn ogen dan ook inhoudelijk relevant. Met die uitgangspunten in het achterhoofd zijn mijn suggesties en vragen als volgt:



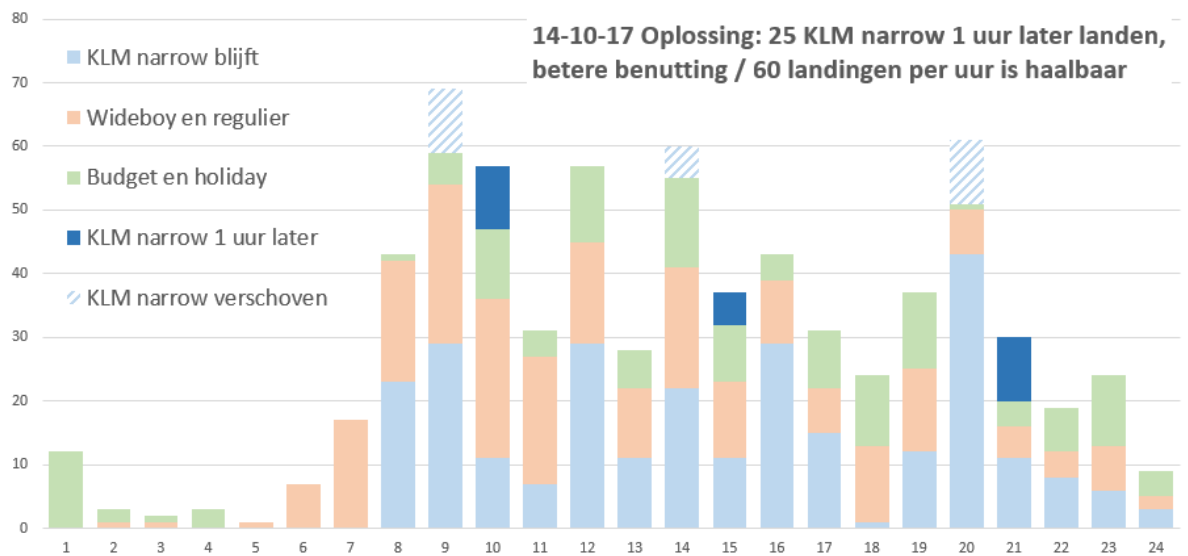
ansavia 737 op 3.000 meter over Ede richting Rotterdam
inzicht.bezoekbas.nl levert een patroon op, er zijn meer
rdam die zo over Ede vliegen. Zijn in de MER
outes inclusief effecten meegenomen? Zo nee, hoe weet
Lelystad niet onder de drempel komen als deze routes

everre bij geluidberekeningen boven Gelderland
chten. Naar mijn mening veroorzaken deze de meeste
is van relatief oude toestellen plus het feit dat deze
illustratie beelden van bijvoorbeeld ATR 72 en Antonov
egen en vrachtverkeer van en naar Keulen. Is in de

berkeningen van de geluidsbelasting hiervoor een aparte categorie meegenomen, op
dezelfde wijze zoals bij wegen het vrachtverkeer apart wordt berkenend?

Voor zowel 1 als 2 geldt dat indien het antwoord nee is, ik van mening ben dat de berekeningen onjuist zijn uitgevoerd en ik daarom geen goede reactie kan geven omdat de coirrecte gegevens ontbreken. Overigens voeg ik hieraan toe dat op uw website alleen een 'concept' beleidsvoornemen beschikbaar is per 22 oktober. Bij ontbreken van een definitieve versie weet ik in formele zin niet waar ik op kan reageren.

3. Op basis van gegevens van 14 oktober 2017 van landingen op Schiphol constateer ik dat door het opschuiven van 25 KLM narrow-body vluchten met 60 minuten de twee belangrijkste piekbelastingen van Schiphol kunnen worden voorkomen, c.q. uitgevlakt (zie illustratie). De basisdata is op uw verzoek aan mij beschikbaar in excel formaat.

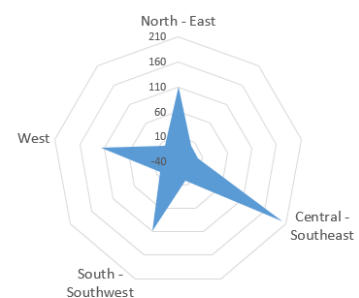


Kunt u aangeven of deze variaten in de analyse van Schiphol zijn overwogen? Zo ja, wat waren de argumenten om dit niet te doen? Zo nee, dan is mijn suggestie de voorgestelde routes van en naar Lelystad terug niet te hoeven te implementeren bij uitvoering van bovenstaande suggestie. Zo nee, in welk opzicht zijn de huidige voorstellen en effecten slechter dan dit voorstel, waardoor de milieueffecten voor Lelystad tot nul worden gereduceerd?

- Is in aanvulling op mijn suggestie bij 3 tenminste overwogen alle vluchten naar Brussel en Dusseldorf niet langer toe te staan? Samen zijn dit 20 bewegingen per dag. In economische zin is dit juist kapitaalvernietiging, omdat de hoge snelheidstreinen en station Schiphol er al liggen: Voortzetten van die bewegingen levert onderbenutting op. Voor reizigers kan plaatsen worden besproken en is de reistijd per saldo inclusief de in en uitcheck korter per trein dan door de lucht.

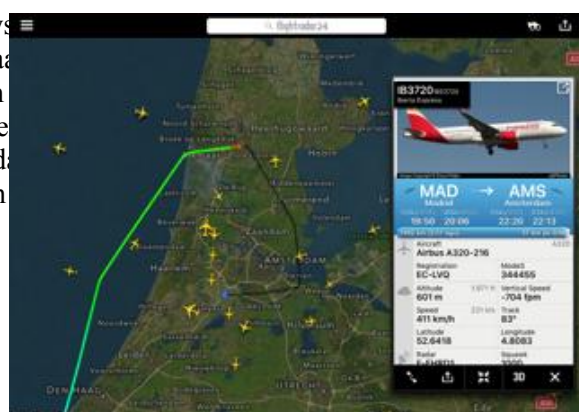
- Op basis van de data van aankomsten op Schiphol zou kunnen bepalen waar de verschillende narrow-body toevluchten naar Schiphol kunnen aan dat de benutting van de voorgestelde paden door Lelystad niet worden ingevuld. Ik neem aan dat hier een economisch argument is. Echter, indien bijvoorbeeld wordt gekozen voor een andere bestemming, kom ik tot andere mogelijke suggesties (

Schiphol narrowbody arrivals 14 okt 2017



Waarom wordt voor Lelystad niet gekozen om hier de vluchten naar Groot-Brittannië en Ierland en/of de Scarpaal te laten landen? Op die manier wordt het aantal vluchten op de 'zuidelijke' vliegvelden helemaal weggenomen. Ter ondersteuning hiervan: verminderde overstapmogelijkheid op Schiphol wat mij betreft een economisch en daarmee voor deze inspraak niet-relevant argument is. Ook de afstand Schiphol – Lelystad en huidige reistijd lijken me irrelevant: Als u serieus kiest voor een 'twin-airport' hoort daar een snelle overland verbinding tussen beide vliegvelden bij.

- Indien u de huidige invulling van Lelystad als vluchtpaden die aansluiten op de bestaande routes van en naar Schiphol, A Richting zuid over Schiphol vliegen en B Doorsteken vanaf Marken – IJmuiden. In beide gevallen is via flightradar24 de vlucht van/naar zee worden geleid en zo geen



7. Ten aanzien van de geluidsberekeningen is mijn vraag hoe de uitgangspunten hiervoor bepaald zijn zolang niet op de betreffende hoogtes over bijvoorbeeld Ede met een 737 en een A320 is gevolgen en metingen op de grond zijn gedaan. Tijdens de bijeenkomst in Ede werd die suggestie weggewuifd. Ik ben van mening dat een rekenmodel op dit punt tekort schiet, een praktijkmeting is noodzakelijk of minimaal billijk gezien de diverse verzoeken. Praktisch kan het geen groot bezwaar opleveren, aangezien eerder dit jaar bij aankomst van de F-35 binnen korte tijd een 'fotovlucht' op lage hoogte over heel Nederland is georganiseerd. Vraag is daarmee hoe u zeker weet dat u met rekendata kunt volstaan.
8. U geeft aan dat de huidige voorstellen over vijf jaar niet meer relevant zullen zijn, omdat binnen die tijd het hele Nederlandse luchtruim een herindeling zal krijgen. Bij de bijeenkomsten heb ik aangegeven dat dit een onhoudbare belofte is. Vragen zijn:

A Voor alle vluchten geldt een widebody piek tussen 6 en 9 uur in de ochtend. Dat heeft te maken met de (nachtelijke) klokuren richting US en verre oosten en bovendien met de windstromen richting westen. Alle luchtvaartmaatschappijen houden zich hieraan vanwege de brandstofkosten, dat wereldwijde systeem is in de afgelopen tientallen jaren als meest efficiënt ontstaan. Bent u van mening dat deze een rol spelen of niet? Hoe denkt u dergelijke trends in 5 jaar om te buigen, uitgaande van een systeem dat niet efficiënter zal zijn dan de huidige opzet?

B Op welke wijze wordt bijvoorbeeld voor Gelderland een garantie gegeven dat in een nieuw systeem de geluidsbelasting gelijk of minder zal zijn dan de huidige voorstellen?

C Indien vanuit het ministerie het vertrouwen in deze termijn bestaat, waarom wordt dan niet gewacht met de implementatie tot dat het nieuwe systeem tenminste in een eerste fase is onderzocht en de resultaten daarvan beschikbaar zijn?

Zoalng deze vragen niet zijn beantwoord beschouw ik de huidige vluchtpaden als voorbarig: Immers, stappen zoals de bovenstaande uitwerking kunnen leiden tot minder overlast dan met de huidige vluchtpaden voor Lelystad worden voorgesteld.

Tenslotte geef ik aan dat ik ten alle tijde beschikbaar ben voor een nadere toelichting op dit schrijven. Tevens meld ik u dat ik mijn reactie ook aan de nationale pers en de bij u bekende actiegroepen zal sturen, in de hoop dat anderen op basis van mijn suggesties wellicht nieuwe inzichten verwerven. Ik wens u succes met de verwerking van dit alles.

Siddhartha Martijn
Lobelialaan 8
6713 HV Ede
06-46000851.
zanadembele@yahoo.com