

Consultatie via internet bijdrage van P.H. van der Grinten, Louisalaan 16, 7316 DR Apeldoorn inzake Ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport

Algemeen:

De door de overheid gevolgde inspraak systematiek, waarbij grote groepen bewoners van de provincie Gelderland en Overijssel niet (actief) zijn betrokken heeft grote gevolgen voor de uitkomsten van de MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) mede **door onderschatting van de externe effecten van geluidshinder**, zoals:

- De (negatieve) effecten van geluid op de gezondheid
- Negatief effect op de werkgelegenheid in het stilte-toerisme van beide provincies
- Onderschatting van de cumulatieve daling van woningwaarde in grote delen van deze “rustige” provincies
- Onderschatting van de aantasting van de natuurwaarde

Opheldering is vereist over de exacte gebruikte vlieghoogtes in de MER-geluidstudie welke ten grondslag heeft gelegen aan het Luchthavenbesluit Lelystad Airport Nader onderzoek is vereist om vast te stellen of de berekeningen van de Lden dB-contouren gebaseerd waren op de juiste vlieghoogtes en resulterende piekniveaus. Zo niet, dan dienen er nieuwe berekeningen van de Lden-geluidsbelasting gemaakt te worden. Ter verduidelijking: het doel van een MER-geluidstudie is de geluidseffecten te berekenen, als degelijke basis voor een verdere analyse van de gevolgen van geluid. De Notitie Reikwijdte en de Nota van Antwoord definiëren het studiegebied als volgt:

Het studiegebied voor het MER is bepaald door de reikwijdte van de milieueffecten. De geluidstudie betrof een te klein gebied om de overeengekomen indicatoren en de mogelijke gevolgen ervan op een correcte wijze te bepalen. Met name de uitvlieg route naar het zuiden ter hoogte van Terwolde waar het vliegverkeer gaat klimmen van flight level 6000 naar 9000 dient nader te worden onderzocht. Nergens zijn de exacte aansluitroutes met GPS coördinaten aangetroffen verzoeken deze ter beschikking te stellen en ook te voorzien van de coördinaten die corresponderen met de minimale afwijkingen zoals wettelijk toegestaan.

Voor de dag periode (06.00 uur tot 23.00 uur) is het vanwege het grote aantal vliegtuigbewegingen bij Schiphol niet mogelijk alle (veelal legitieme) afwijkingen van luchtverkeerswegen en minimale vlieghoogten te controleren. Hoe wordt deze controle uitgevoerd t.b.v. vliegverkeer Lelystad en hoe wordt gewaarborgd dat er niet wordt afgeweken?

Welke legitieme afwijkingen van de luchtverkeerswegen en minimale vlieghoogten zullen worden getolereerd door de overheid ten aanzien van Lelystad Airport?

Verzoeken deze gegevens tijdig beschikbaar te stellen aan de bewoners van de betrokken provincies alsmede de leden van de TK.

Verzoeken het daarheen te leiden dat er tijdig "proef gevlogen" gaat worden met een Airbus 319/320 danwel Boeing 737 voordat er onomkeerbare besluiten aan de TK worden voorgelegd. Bewoners dienen tijdig te worden geïnformeerd over deze proefvluchten zodat met name de geluidseffecten kunnen worden geregistreerd.

Kan worden aangegeven welke vliegtuig op 30% RPM vliegt?

Als de motoren dicht worden getrokken en de kist op een soort ralentie toerental (stationair) door de lucht "schuift" wellicht?

Als er wolken zijn staat het anti-ice system bij en dat werkt uitsluitend boven de 45%-50% RPM en in NL vlieg je meer met dan zonder de-icing bij.

De gepresenteerde luchtverkeerswegen en de aannames gaan uit van de meest ideale situatie die zich zelden zal voordoen, horizontaal vliegen heeft 75%-85% en soms 90%+RPM nodig een en ander ook afhankelijk van het gewicht.

Het Luchthavenbesluit Lelystad is in 2015 vastgesteld zonder dat het ontwerp voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim gereed was. Het ontwerpproces voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim is pas zeer recent, in de zomer 2017, afgerond. Toen werd ook duidelijk dat de aansluiting op het hogere luchtruim alleen kan door lang laag te vliegen over grote delen van Gelderland en Overijssel.

Ik stel vast dat reeds na enkele vragen uit de provincie Gelderland een voorgestelde route werd “geschraapt”, de vraag werpt zich daarbij op hoe zorgvuldig het proces is geweest dat leidde tot dit voorstel?

De gehele gang van zaken waaronder het niet of niet tijdig informeren van de betrokken lagere overheden alsmede de direct betrokken bewoners is voor mij dan ook onacceptabel.

Om tot een democratisch besluit te kunnen komen ten aanzien van de genoemde aansluitroutes is opschorting van de geplande opening van Lelystad Airport op 1 april 2019 nodig.

Tegelijkertijd dient er een versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim plaats te vinden en daarop afgestemd een nieuw openbaar ontwerpproces voor genoemde aansluitroutes.

Verder heb ik de volgende suggesties/vragen/verzoeken/opmerkingen ten aanzien van de beoogde aansluitroutes:

1. Langdurig laagvliegen over grote delen van ons land mag niet. Nergens in de wereld vindt commerciële luchtvaart zo laag plaats over zulke lange afstanden;
2. Laagvliegen gaat ten koste van de beoogde rust in Natura2000-gebieden in Gelderland, Salland, de IJsseldelta en Noordwest-Overijssel;
3. Laagvliegen tast het woon- en leefklimaat in Gelderland en Overijssel in zeer ernstige mate aan;
4. Laagvliegen zorgt aantoonbaar voor (zwarte) geluidsoverlast voor grote groepen bewoners van Gelderland en Overijssel ;
5. De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's van laagvliegen zijn onvoldoende en op verkeerde grondslagen onderzocht;
6. Er dient tijdig een onafhankelijk schadecompensatiefonds voor gedupeerden te worden opgericht;
7. De Alderstafel vergaderingen dienen openbaar te worden met presentielijsten en openbare notulen een en ander gelijk aan de TK vergaderingen/overleg fora;
8. De laagvliegroutes waren ten tijde van het nemen van het Luchtvaartbesluit (2015) niet bekend. Om die reden hebben zeer veel bewoners van Gelderland en Overijssel geen zienswijze ingediend tegen het MER en Luchthavenbesluit Lelystad Airport. **Hierdoor heeft u mij de kans op tijdige rechtsbescherming ontnomen.** Ik vraag u dringend om alle bewoners die woonachtig zijn onder of in de directe nabijheid van de voorgestelde aansluitroutes die kans alsnog te geven.

Apeldoorn, 23 oktober 2017

w.g.

P.H. van der Grinten