

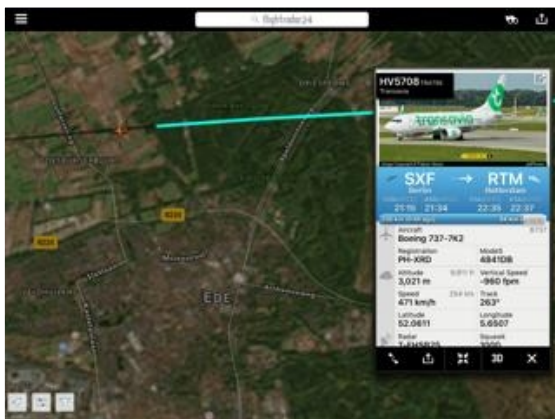
Ede, 23 oktober 2017 (verbeterde versie)

Geachte mevrouw, mijnheer,

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 betwist, 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 'bredere' 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:



1. Op 11 oktober 2017 vloog een Transavia 737 op 3.000 meter over Ede richting Rotterdam airport (zie illustratie). De website inzicht.bezoekbas.nl levert een patroon op, er zijn meer vliegtuigen voor Schiphol en Rotterdam die zo over Ede vliegen (bakens ARNEM en RKN). Zijn in de MER berekeningen voor Lelystad deze routes inclusief effecten meegenomen? Zo nee, hoe weet u zeker dat de nieuwe routes voor

Lelystad niet onder de drempel komen als deze routes wel worden meegerekend?

2. In aanvulling op 1, is in de berekeningen rekening gehouden met de extra overlast van een vierde wachtgebied voor Schiphol zoals dat is voorzien in het rapport 'Luchtruim Flevoland 2020' van TO70, gepubliceerd in 2009 (zie illustratie). Indien niet, waarom niet; immers, wachtende vliegtuigen komen op het grondoppervlak over als extra passages? Overigens, in dat rapport wordt op bladzijde 9 expliciet het vermijden of zo min mogelijk verstoren van Natura 2000 gebieden benoemd, op bladzijde 22 is het natura 2000 gebied van Gelderland zichtbaar gemaakt; in hoeverre is met dat uitgangspunt in de uitwerking rekening gehouden?

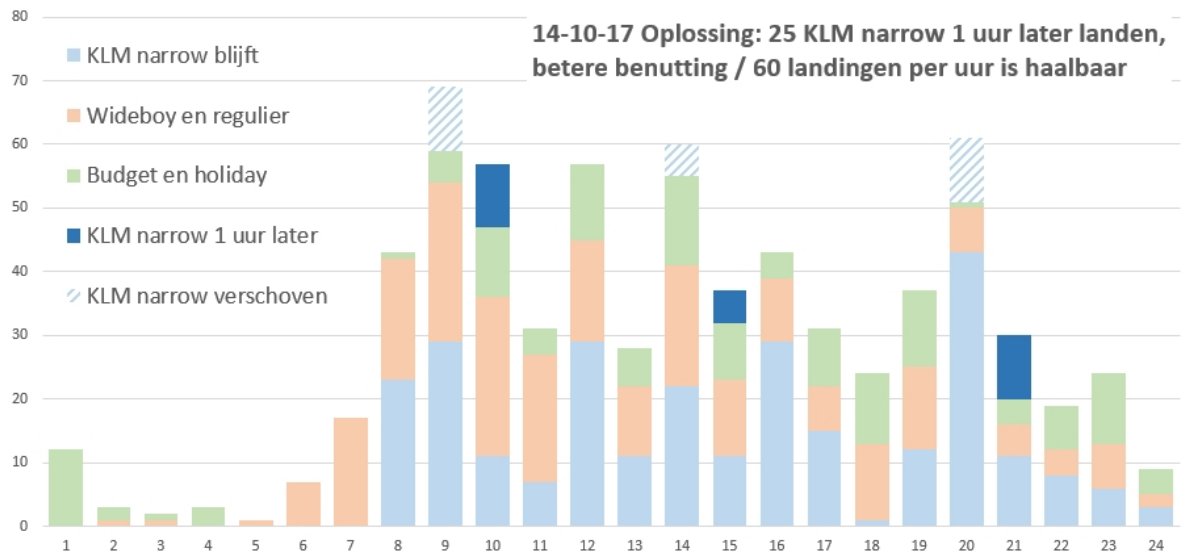


Figuur 2.3 Voorziene situatie: vierde wachtgebied in zuid-oost hoek Schiphol TMA ter hoogte van Tiel.

3. In aanvulling op 1 is de vraag in hoeverre bij geluidberekeningen boven Gelderland rekening is gehouden met vrachtvluchten. Naar mijn mening veroorzaken deze de meeste overlast, omdat het een combinatie is van relatief oude toestellen plus het feit dat deze vaak in de nachturen vliegen. Ter illustratie beelden van bijvoorbeeld ATR 72 en Antonov 12's die vanuit Leipzig en Sofia vliegen en vrachtverkeer van en naar Keulen. Is in de berekeningen van de geluidsbelasting hiervoor een aparte categorie meegenomen, op dezelfde wijze zoals bij wegen het vrachtverkeer apart wordt berekend?
4. In hoeverre is overwogen simpelweg bij de bestaande routes van Lelystad aan te sluiten, temeer daar die 'rondom' op logische momenten aantakken op de aan- en afvoerroutes van Schiphol?

Voor zowel 1 als 2,3 en 4 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 correcte gegevens ontbreken. Mijn suggesties qua routes is dat de door u voorgestelde routes (deels) overbodig kunnen zijn bij een andere keuze. 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.

5. Op basis van gegevens van 14 oktober 2017 van landingen op Schiphol constateer ik op basis van mijn eigen berekeningen van basisdata 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 verzoek aan mij beschikbaar in excel formaat.

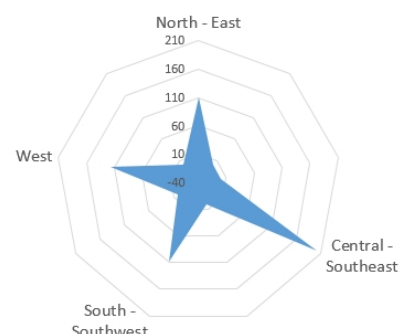


Kunt u aangeven of deze varianten in de analyse van Schiphol zijn overwogen? Zo ja, wat waren de argumenten om dit niet te doen? Zo nee, dan is mijn suggestie de voorgestelde routes van en naar Lelystad terug niet te hoeven te implementeren bij uitvoering van bovenstaande suggestie. Zo nee, in welk opzicht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

6. Is in aanvulling op mijn suggestie bij 3 tenminste overwogen alle vluchten naar Brussel en Düsseldorf 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.

7. Op basis van de data van aankomsten op Schiphol zoals bij 3 benoemd heb ik tevens kunnen bepalen waar de verschillende narrow-body toestellen vandaan komen. U geeft aan dat de benutting van de voorgestelde paden door holiday airlines zoals Transavia zal worden ingevuld. Ik neem aan dat hier een economische keuze aan ten grondslag ligt. Echter, indien bijvoorbeeld wordt gekozen voor een ander uitgangspunt, bijvoorbeeld de bestemming, kom ik tot andere mogelijke suggesties (zie de illustratie).

Schiphol narrowbody arrivals 14 okt 2017



Waarom wordt voor Lelystad niet gekozen om hier de centrale terminal voor alle vluchten naar Groot-Brittannië en Ierland en/of de Scandinavische landen van te maken? Op die manier wordt het aantal vluchten op de 'zuidelijke' routes drastisch beperkt of zelfs helemaal weggenomen. Ter ondersteuning hiervan geef ik graag aan dat de 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.

8. Indien u de huidige invulling van Lelystad voorstaat, waarom is dan niet gekozen voor vluchtpaden die aansluiten op de bestaande opties van Schiphol, te weten:

A Richting zuid over Schiphol vliegen en zo op de zuidelijke paden aansluiten

B Doorsteken vanaf Marken – IJmuiden naar de Noordzee voor de zuidelijke paden. Het gaat dan om de punten PETIK en TULIP.



In beide gevallen is via flightradar24 dagelijks te zien hoe vakantievluchten meteen van/naar zee worden geleid en zo geen effecten op het land hebben (zie illustratie). Concrete suggestie is daarmee over land alleen de oostelijke route te gebruiken en pas boven de noordzee naar het zuiden af te buigen.

9. 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.

10. 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 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?

Zolang 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.

11. Wat gebeurt er bij storm, gegeven dat de beoogde baan in Lelystad (24/06) hetzelfde ligt als de Kaagbaan (23/05). In de praktijk blijkt dat bij westerstorm de Kaagbaan niet wordt gebruikt. Hoe gaat dat met Lelystad? Moeten vliegtuigen onder alle omstandigheden daar landen? Is er een veiligheidsanalyse gemaakt voor die situaties, gegevens dat er maar 1 baan beschikbaar is bij Lelystad? Heeft dit effecten op de vluchtroutes die u voorstelt en zo ja welke?
12. Hoe wordt omgegaan met het nachtsegment van de holiday airlines. Vrijwel alle toestellen hebben nu een nachtelijke turn (02-04 uur) op Schiphol. Worden deze afgeschaft op Schiphol? Betekent dit dat de vrijgekomen belasting op Schiphol wordt toegevoegd aan de 06-23 belasting, is dat (mede) oorzaak van de vermeende toename? Is mede daardoor de vluchtintensiteit op de nieuwe routes niet hoger dan nu wordt beleefd?

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