

Klarenbeek, 18 oktober 2017

Kenmerk: Lelygateklarenbeek18102017

Geachte Staatssecretaris S.A.M. Dijkma,

Namens de vele [zo niet alle] inwoners van Klarenbeek (Gemeente Apeldoorn / Voorst) richten wij ons tot u. Klarenbeek wordt meer dan hard getroffen door uw plannen, naast uit- en invliegroutes hebben wij ook nog het verplichte invliegpunt van Teuge op ons grondgebied liggen. Dit geeft 40.000 extra vliegbewegingen op zeer lage hoogte (210 meter verplichte invliegpunt).

De procedure:

Wij begrijpen dat tegen beleid (voorbereidingen) in de basis geen beroep mogelijk is, echter zodra de beginselen, zoals rechtsgelijkheid, zorgvuldigheid, vertrouwen, rechtszekerheid, evenredige belangenafweging en dergelijke, niet juist zijn wordt het een ander verhaal!!!

Volgens ons is er (landelijk gezien) geen discussie dat op dit moment voldoende aangetoond is dat bovenstaande beginselen niet worden gerespecteerd, dit is geen behoorlijk bestuur. De procedure voor beleid (voorbereiding) dient deugdelijk bekend te worden gemaakt, nog elke dag worden er stukken toegevoegd, herzien en aangepast.

Hierdoor is er bij de lopende internet consultatie, waarbij de mening van de bevolking wordt gevraagd (!) ook geen sprake van een juiste procedure. Immers hoe kan de bevolking (objectief) reageren als bepaalde stukken nog ontbreken en er onvoldoende tijd is om eventuele grieven, de gronden van bezwaar of alternatieven nauwkeurig te onderzoeken en uiteen te zetten.

U spreekt letterlijk over: "Het ministerie hoort graag van u of u verbetermogelijkheden ziet binnen de geldende uitgangspunten van het Kabinet. ". Er is geen definitie van "verbetermogelijkheden" gegeven en ook niet voor wie deze "verbetermogelijkheden" een verbetering moeten geven. Daarnaast is er geen uiteenzetting gegeven wat de uitgangspunten van het Kabinet zijn.

Derhalve dient er, wil er een zorgvuldige internet consultatie gehouden worden, na het definitief worden van alle stukken een termijn van minimaal 6 weken aangehouden te worden voor onderzoek en motivatie. Wij verzoeken u met klem de internet consultatie te verlengen tot 6 weken nadat er sprake is van een stabiele situatie met heldere uitgangspunten.

Om echter de termijn van de huidige internet consultatie veilig te stellen dienen wij hierbij alvast onze mening (lees: zienswijze / bezwaar) proforma in, met dien verstande dat wij ons het recht voorbehouden deze nog verder te motiveren, aan te passen of te wijzigen. Wij stellen ons op het standpunt dat de uit- en invliegroutes Lelystad onder de huidige voorwaarden niet mogelijk zijn. Aangezien wij niet in herhaling wensen te vallen dient u alle negatieve effecten die u kenbaar gemaakt zijn door velen, zoals geluid, fijnstof, vermindering woon- en leefklimaat, waarde daling woningen en risico's op gezondheidsklachten als herhaald en ingelast te beschouwen. Daarnaast verwijzen wij naar de lijst met niet uitputtende bezwaren en overwegingen (bijlage 1).

De inhoud:

Maar waarom al deze ellende en belangrijker maatschappelijke onrust die leid tot wederom onvrede en ongeloof in de Nederlandse staat en afbreuk in de politiek? Speelt wederom geld een belangrijkere rol dan de belangen en het leefgenot van de inwoners? Is de mening van de inwoners nog niet voldoende duidelijk voor u?

Laten we even nuchter, vanuit burger logica, met een gezonde doses boerenverstand en met beide voeten op de grond redeneren. Waar komen we dan op uit.....

Is het niet een gegeven dat er tot 2023 maximaal 10.000 vliegbewegingen gepland staan voor Lelystad. Dit is slechts 2% van alle vluchten van Schiphol, waarbij in alle windrichtingen wordt gevlogen. Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden? Dat lezen wij nergens terug!!! Wij kijken vooral naar oplossingen in ons gebied, mogelijk geldt onze theorie voor meerdere gebieden. U hoeft namelijk **NIET MEER** te faciliteren dan **MINIMAAL NODIG**, sterker nog daarmee veroorzaakt u onnodig hinder.

U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden. Een juiste filtering en verdeling van vluchten tussen Schiphol en Lelystad en grote delen van Nederland blijven gevrijwaard van deze ellende!! Zie afbeelding 1.

Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden. Voor een verbeelding zie afbeelding 2.

U hebt hiermee vanuit deze windrichting meer dan 65% aan mogelijkheden voor minder dan 25% van het uiteindelijke aantal vliegbewegingen van Lelystad!!! Hierna te noemen de 65-25+++ variant.

Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze **65-25+++** variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?

De Grondwet:

Beleeft wijzen wij u op artikel 21 van onze grondwet, deze luidt: De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Met de zorg voor het leefmilieu worden alle maatregelen bedoeld, die in de meest ruime zin tot de milieubescherming kunnen worden gerekend.

Wij denken dat u met deze **65-25+++** variant voor ons redelijk in de buurt komt, het beste is natuurlijk nogmaals af te vragen wat het De Nederlander oplevert al die extra vluchten en niet de BV Nederland of erger aandeelhouders Schiphol BV.

Met de **65-25+++** variant wordt tevens de druk om te komen tot een herindeling van ons luchtruim, die schijnbaar 5 jaar moet duren [terwijl er nu wekelijks een route veranderd???] ook gedeeltelijk bij Schiphol neer gelegd, immers niet op tijd klaar betekend geen mogelijkheid voor extra vluchten. Nu betekent niet op tijd klaar langer extreme hinder (voor ons). Met deze variant krijgen heel veel inwoners van Nederland hun rust terug.

Geachte staatssecretaris en hiermee komen we voor nu tot een afronding. Wij roepen u op om per direct de **65-25+++** variant meer dan serieus in overweging te nemen en hiermee het **Lelygate**(Klarenbeek) **drama** weer tot beheersbare proposities te reduceren. Vele burgers weer rust te geven en het herstel in de politiek in gang te zetten, belangrijk zo dicht tegen verkiezingen aan.

De veel gehoorde theorie “iedereen wil vliegen” (of dat een feit is betwijfelen wij) en daarom “moet dit” willen wij ook weerleggen. Iedereen wil ook zuivel en vlees producten, dan bouwen we vanaf nu in grote steden ook koeien en varkensstallen... Soms moeten we (hopelijk op tijd) inzien dat niet alles kan....

Uiteraard willen wij heel graag onze zienswijze mondeling aan u toelichten op Rijnstraat 8 en zo voorkomen dat we elkaar ooit treffen op Kneuterdijk 22.

In afwachting van uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Erik Neuteboom

Wilco Nieuwenhuis

Namens alle reeds en in de toekomst aangemelde bewoners van Lelygate Klarenbeek

<https://sites.google.com/site/lelygateklarenbeek/home>

lelygateklarenbeek@gmail.com

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/ontwikkeling-lelystad-airport>

Eerste vijf jaar

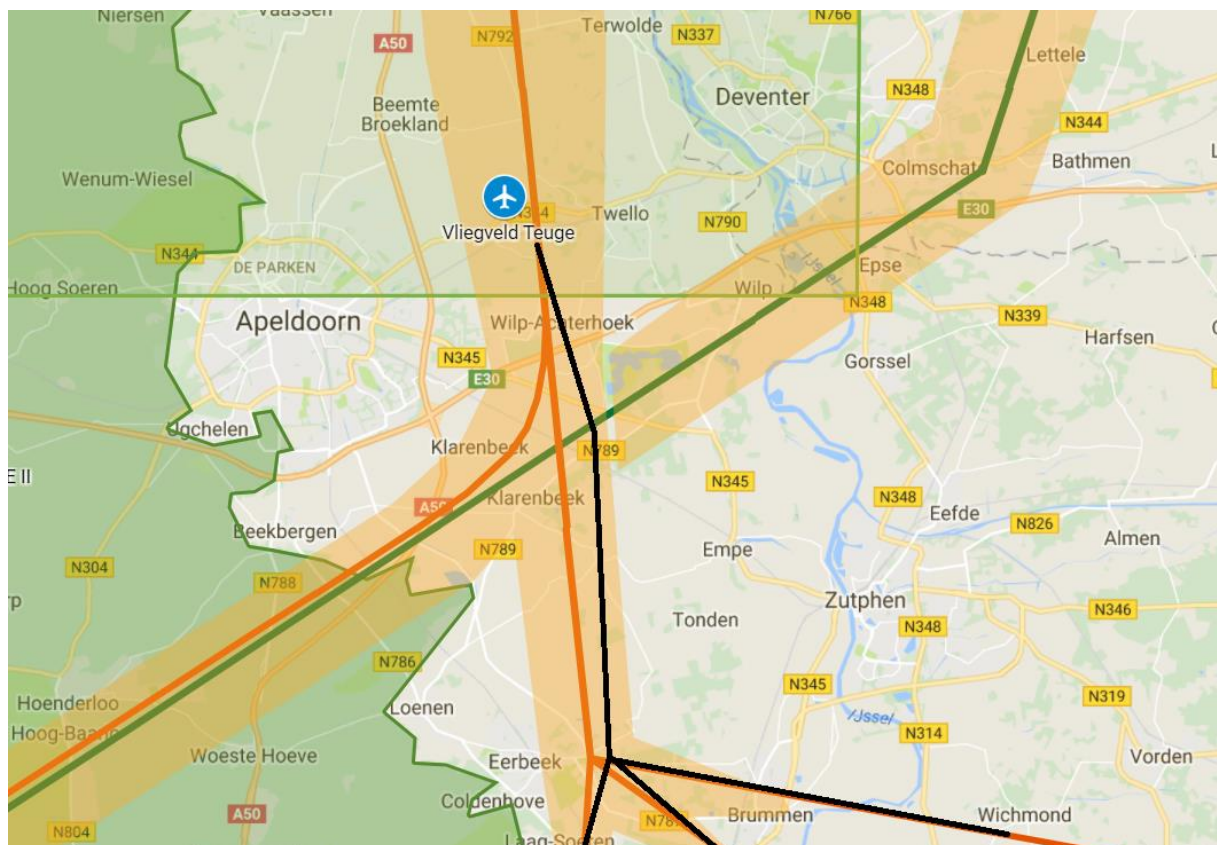
Lelystad Airport heeft één start- en landingsbaan die in de aanloop naar 2019 wordt verlengd en verbreed. Deze baan wordt straks in twee richtingen gebruikt, afhankelijk van de windrichting. Er komen geen start- en landingsbanen bij.

De start- en landingsbaan mag van 6.00 uur tot 23.00 uur worden gebruikt, met een uitloop tot uiterlijk 24.00 uur bij vertragingen. In de eerste vijf jaar breidt het aantal vluchten zich geleidelijk uit tot gemiddeld 15 starts en 15 landingen per dag. Dat zijn ongeveer 2 tot 3 naderingen vanuit het noordoosten (vanaf Steenwijkerland) en 12 tot 13 vanuit het zuidoosten (vanaf Lemelerveld). Dat telt op tot bij elkaar 10.000 vliegbewegingen per jaar in vijf jaar. Eén vliegbeweging is één vertrekkend of landend vliegtuig.

Citaat 1.



Afbeelding 1



Afbeelding 2. (Zwarte lijn is aanpassing routevoorstel)

Bijlage 1, niet uitputtende lijst met bezwaren en overwegingen

1 Door kerosine te verbranden stoten vliegtuigen CO₂ uit, waarmee ze bijdragen aan het broeikaseffect. Daarnaast komen er nog verschillende andere stoffen vrij, die hoog boven het aardoppervlak een sterke extra opwarming geven. Verder zorgt vliegen voor de vorming van wolken; dat draagt extra bij aan een versterkt broeikaseffect. Een vliegreis belast het milieu maar liefst 7 tot 11 keer zoveel als dezelfde reis per trein. Het verschil is het grootst op een korte reisafstand (minder dan 700 kilometer). Verder draagt een vliegreis 2 tot 4 keer zoveel bij aan het broeikaseffect als dezelfde reis per auto. De komende jaren groeit het vliegverkeer aanzienlijk en dat kan grote gevolgen hebben voor het milieu. **"Als we nu niks doen, zorgt dat voor 300 tot 700 procent meer vervuiling", zegt Dijkma.**

2 Uit nieuw onderzoek van TNO blijkt dat vliegverkeer slechter is voor de luchtkwaliteit dan gedacht. Het gaat hier om ultrafijnstof dat wordt uitgestoten door vliegtuigen, vooral als ze opstijgen. Ultrafijnstof bestaat uit hele kleine deeltjes die in de lucht zweven. TNO heeft onderzoek gedaan naar de hoeveelheid ultrafijnstof in de lucht in de omgeving van Schiphol, zoals in Amsterdam en Amstelveen. De luchtkwaliteit blijkt daar aanzienlijk slechter wanneer de wind uit de richting van Schiphol komt dan bij andere windrichtingen. Grote hoeveelheden ultrafijnstof zijn slecht voor de mens. Het vergroot de kans op longziekten en hart- en vaatziekten en daardoor gaan mensen inderdaad gemiddeld eerder dood. Voor vele duizenden bewoners in het onderzoeksgebied ten noordoosten van Schiphol geldt dat mensen gemiddeld enkele maanden tot meer dan een jaar eerder zullen overlijden. Voor een paar duizend adressen in dit gebied loopt het levensverlies door de uitstoot van luchtvaart op tot meer dan een jaar.

3 Onderzoek van CE Delft toont aan dat de luchtvaart drie grote effecten op het milieu. De uitstoot van CO₂ en NO_x en de formatie van condensatiestrepen en mogelijk cirrusbewolking dragen bij aan de opwarming van de aarde. De totale bijdrage van de luchtvaart aan de opwarming van de aarde is minstens twee keer zo groot als de bijdrage van CO₂ alleen. Verder veroorzaken vliegtuigen geluid dat negatieve effecten heeft op het menselijk welzijn. En de luchtvervuilende stoffen die vliegtuigen uitstoten verslechteren de luchtkwaliteit. Epidemiologisch onderzoek van verschillend type heeft aanwijzingen opgeleverd voor een verband tussen langdurige blootstelling aan luchtverontreiniging en vermindering van levensverwachting, toegenomen sterfte aan longkanker, longfunctievermindering en een toename van luchtwegaandoeningen, in het bijzonder van bronchitis.

4 Stikstofoxiden worden vooral uitgestoten door het verkeer en de industrie. Het is één van de stoffen die vrijkomen bij verbranding in motoren en bij warmte- en elektriciteitsproductie. Naast de gevolgen voor het milieu, zijn deze stoffen ook schadelijk voor de gezondheid. De voorziene 45.000 vliegbewegingen op termijn geven op de Veluwe een neerslag van 0,2 tot 0,4 mol stikstof per hectare per jaar. En dat terwijl activiteiten met meer dan 0,05 mol stikstof ha/jaar al problemen kunnen opleveren en daarom vergunning plichtig zijn. Overigens valt de uitbreiding van Lelystad onder de Programmatische Aanpak Stikstof. Dat houdt in dat de verwachte stikstofdepositie door het vliegverkeer, elders meer dan gecompenseerd moet worden, zodat uiteindelijk de totale depositie afneemt. Deze compensatie wordt door u niet aangetoond. De stikstofdepositie zal boven de kritische waarden gaan uitkomen."

5 U doet voorkomen dat de vliegroutes aan de geluidsnormen voldoen, wij betwijfelen dit in het Klarenbeekse geval, specifiek in mijn woongebied. Dat komt doordat het geluid wordt uitgemiddeld over een heel jaar. Beter is het om naar de geluidsbelasting van individuele vliegtuigen te kijken. Vliegtuigen op 2.700 meter hoogte veroorzaken veel meer decibel, waardoor beneden

geluidsoverlast optreedt. Bij het Alders advies (onderdeel handhavingsmiddelen) is hiervan reeds melding gemaakt.

6 Wij vinden dat vliegtuigen uit Lelystad niet alleen Klarenbeek zoveel mogelijk moeten mijden, maar daarnaast ook zo snel mogelijk hoog moeten vliegen. Wanneer ze al bij Wezep hoogte kiezen, worden de geluidsoverlast en stikstofuitstoot beperkt. Daarom pleiten wij, met vele anderen, ervoor om zo snel mogelijk het luchtruim opnieuw in te delen. Die herindeling moet ruim vóór 2023 zijn gerealiseerd, wanneer de 10.000 vliegbewegingen een feit zijn.

7 Een van de oorzaken van de snelle groei van het luchtverkeer is de opkomst van de prijsvechters. Tegen ongelooflijk lage prijzen kan naar diverse bestemmingen in West-Europa worden gevlogen. Daarnaast is Schiphol steeds meer een vliegveld geworden voor overstappers naar en van intercontinentale vluchten. Deze overstappers worden vanuit diverse bestemmingen in West-Europa van en naar Schiphol gevlogen, waarbij veel van deze vliegtuigen onderbezet zijn. Inmiddels is al bijna 38% van de passagiers op Schiphol een overstapper (transfer). Op veel bestemmingen in West-Europa zijn goede alternatieven voorhanden, waardoor korte afstandsvluchten overbodig worden. Zo zijn er goede treinverbindingen, waardoor je bijvoorbeeld binnen een paar uur in Londen, Parijs of Frankfurt bent. Verder moet eindelijk eens een prijs voor een vliegticket worden betaald waar in de negatieve gevolgen voor milieu, klimaat en leefomgeving zijn meegenomen. Dit betekent een forse ecotax op elke liter kerosine en een extra heffing op niet gebruikte stoelen. Het milieuprincipe 'de vervuiler betaalt' wordt dan eindelijk ook in het vliegverkeer gehanteerd. Dit leidt niet alleen tot minder niet direct noodzakelijk vliegen, maar ook zullen alternatieven, die minder milieubelastend zijn, weer eerder in beeld komen. Ten slotte moeten maatschappijen die de schoonste en stilste vliegtuigen gebruiken, voorrang krijgen op de Nederlandse luchthavens.