

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu
Rijmstraat 8
Postbus 20901
2500EX Den Haag

Datum 30-10-2017

Betreft: ontwerp aansluitroutes Lelystad airport.

Ik ben een bewoner direct onder de start en landingsbaan
Al een procedure gehad bij de Raad van State procedure nummer 201600933/1/R6
Inzake het bestemmingsplan Lelystad uitbreiding Luchthaven
Daar ben ik en nog 2 andere niet in het gelijk gesteld over de procedure.

Het beroep van [appellant sub 3]

25. [appellant sub 3] vreest voor een onveilige situatie op zijn perceel vanwege een mogelijke aanvaring tussen een vliegtuig en zijn windturbine. Hij betoogt dat het externe risico vanwege het luchthavenverkeer ter plaatse van zijn perceel niet deugdelijk is onderzocht. Volgens hem is bij het berekenen van de 10-5 risicocontour geen rekening gehouden met de omstandigheid dat op zijn perceel, in de nabijheid van zijn woning, een windturbine is gesitueerd. De raad heeft volgens [appellant sub 3] ten onrechte geen onderzoek verricht naar de cumulatieve gevolgen van de windturbine en de start- en landingsbaan voor de ligging van de 10-5 contour, omdat ook een windturbine een risicovolle inrichting is. Verder is volgens [appellant sub 3] bij het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid ten onrechte geen rekening gehouden met het zogeheten "domino-effect".

25.1. De raad stelt dat de risicocontouren voor het plaatsgebonden risico die in het luchthavenbesluit zijn opgenomen, gebaseerd zijn op onderzoek waarbij bij de bepaling van het externe risico vanwege de luchthaven is onderkend dat op het perceel van [appellant sub 3] een windturbine is gesitueerd. De aanwezigheid van bebouwing in de nabijheid van de luchthaven betreft echter geen relevant gegeven bij het berekenen van de externe veiligheidscontouren ten gevolge van het luchthavenverkeer. Uit het rapport "MER Lelystad Airport, deel 4B - deelonderzoek externe veiligheid (hierna: Rapport externe veiligheid)" dat ten grondslag is gelegd aan het luchthavenbesluit, volgt dat het perceel van [appellant sub 3] buiten de 10-5 risicocontour ligt, aldus de raad.

25.2. De Afdeling begrijpt het betoog van [appellant sub 3] aldus dat het bestemmingsplan niet vastgesteld had mogen worden nu het uitgaat van de risicocontouren zoals vastgesteld in het luchthavenbesluit, terwijl het onderzoek naar de ligging van de 10-5 risicocontour ondeugdelijk is, omdat daarbij geen rekening is gehouden met de windturbine op zijn perceel.

25.3. Artikel 3, vierde lid, van het Besluit burgerluchthavens luidt als volgt: "Bij ministeriële regeling worden regels gesteld omtrent:

b. het berekenen en bepalen van [...] de contouren voor het plaatsgebonden risico".

Artikel 9, eerste lid, luidt als volgt: "Het luchthavenbesluit bevat in ieder geval:

a. contouren ter aanduiding van het 10-5- en 10-6-plaatsgebonden risico".

Artikel 10, eerste lid, luidt als volgt: "In het gebied dat gelegen is op en binnen een 10-5-plaatsgebonden risicocontour:

a. worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen aan hun bestemming onttrokken".

Artikel 1 van de Regeling burgerluchthavens luidt als volgt: "In deze regeling wordt verstaan onder:

10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens."

Artikel 5, eerste lid, luidt als volgt: "De 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren en het totaal risicogewicht worden berekend en bepaald overeenkomstig het in bijlage 2 [Voorschrift voor de berekening en bepaling van de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren en het Totaal risicogewicht voor overige burgerluchthavens] van deze regeling opgenomen voorschrift. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de bij het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu in beheer zijnde lijst met standaardgegevens voor vliegtuigen en helikopters."

Voorschrift 2.2 van Bijlage 2, luidt als volgt: "Voor het uitvoeren van een risicoberekening zijn invoergegevens nodig, die het verloop van het startende en landende luchthavenluchtverkeer, de 'traffic', van een luchthaven specificeren. De benodigde gegevens zijn [...]:

- Luchthavengegevens;
- Routes voor vliegtuigen;
- Sectorverdeling voor helikopters;
- Gegevens luchthavenluchtverkeer;
- Meteotoeslag."

25.4. Uit de hiervoor weergegeven bepalingen van de Regeling burgerluchthavens volgt dat de methodiek voor het berekenen van de plaatsgebonden risicocontouren vanwege het luchthavenverkeer is vastgelegd in bijlage 2 (Voorschrift voor de berekening en bepaling van de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren en het Totaal risicogewicht voor overige burgerluchthavens) bij deze regeling. De voorgeschreven rekenmethodiek is geïmplementeerd in het rekenprogramma "GEVERS" (Geïntegreerd EV-Rekensysteem). In paragraaf 4.1 van het Rapport externe veiligheid staat dat voor het berekenen van het plaatsgebonden risico vanwege de luchthaven gebruik is gemaakt van dit rekenprogramma.

25.5. In het deskundigenbericht wordt de rekenmethodiek als vastgelegd in bijlage 2 bij de Regeling burgerluchthavens nader toegelicht. Uit het deskundigenbericht volgt dat de rekenmethodiek is geobjectiveerd, in de zin dat bij het berekenen van de risicocontouren geen rekening wordt gehouden met de bebouwing in de nabijheid van de luchthaven in het concrete geval. In zoverre is de aanwezigheid van de windturbine op het perceel van [appellant sub 3] niet van invloed op de ligging van de 10-5 risicocontour van de luchthaven. Volgens de deskundige kan hoge bebouwing wel indirect de ligging van de contouren beïnvloeden. Dit is het geval indien de aanwezige (hoge) bebouwing aanleiding geeft om vliegroutes aan te passen. Zoals ook volgt uit de hiervoor weergegeven bepaling van bijlage 2, onder 2.2, van de Regeling burgerluchthavens, zijn de vliegroutes van invloed op de ligging van de risicocontouren. In het deskundigenbericht staat evenwel dat een eventuele aanpassing van de vliegroutes met grote waarschijnlijkheid niet of nauwelijks van invloed zal zijn op de ligging van de 10-5 contour. De reden daarvan is dat afwijkingen in het horizontale vlak op korte afstand in het verlengde van de start- en landingsbaan niet of nauwelijks mogelijk zijn: wat betreft het horizontale vlak is de koers van vliegtuigen bij het starten of landen voornamelijk, zo niet uitsluitend, afhankelijk van de fysieke ligging van de baan. Pas op grotere afstand van de baan wordt de koers, afhankelijk van de te volgen vliegroute, gewijzigd. In dit verband wijst de deskundige op de omstandigheid dat uit het Rapport externe veiligheid volgt dat de ligging van de 10-5 risicocontour bij alle onderzochte routevarianten nagenoeg gelijk is.

25.6. Ten aanzien van het betoog van [appellant sub 3] dat zijn woning gelegen is binnen de risicocontour van de windturbine op zijn perceel, zodat de raad onderzoek had dienen te verrichten naar de gecumuleerde gevolgen voor de externe veiligheid van de windturbine en de luchthaven, overweegt de Afdeling als volgt. In het deskundigenbericht staat dat de woning van [appellant sub 3] weliswaar is gesitueerd binnen de 10-6 risicocontour van de windturbine, maar niet tevens binnen de 10-6 risicocontour van de luchthaven. Dat de woning van [appellant sub 3] niet gesitueerd is binnen de 10-6 risicocontour van de luchthaven volgt naar het oordeel van de Afdeling ook uit de kaart die gevoegd is als bijlage 2 bij het luchthavenbesluit. In het

deskundigenbericht staat dat, nu de woning van [appellant sub 3], niet binnen de 10-6 contour van de luchthaven ligt, het "gecumuleerde risico" vanwege de twee risicobronnen niet hoger kan worden dan 10-6. [appellant sub 3] heeft deze conclusie uit het deskundigenbericht niet bestreden. De Afdeling ziet reeds hierom geen aanleiding voor het oordeel dat (nader) onderzoek verricht had dienen te worden naar cumulatie van externe risico's.

25.7. In het deskundigenbericht staat met betrekking tot het "domino-effect", waar [appellant sub 3] voor vreest, dat de kans dat het falen van de windturbine leidt tot een ongeluk met een vliegtuig uitermate gering is. Gelet daarop kan volgens de deskundige op voorhand worden gesteld dat het zogeheten domino effect niet van invloed is op de ligging op de 10-5 (en overigens ook 10-6) risicocontour.

25.8. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het onderzoek naar de 10-5 risicocontour vanwege de luchthaven ondeugdelijk is geweest, omdat geen rekening is gehouden met de windturbine op het perceel van [appellant sub 3]. Gelet daarop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat het luchthavenbesluit in strijd is met

artikel 10, eerste lid, onder a, van het Besluit burgerluchthavens, zodat de raad terecht bij de vaststelling van het plan deze contour tot uitgangspunt heeft genomen. Het betoog faalt.

26. Voor zover [appellant sub 3] betoogt dat het plan niet uitvoerbaar is, omdat vanwege de aanwezigheid van de windturbine op zijn perceel het krachtens artikel 8a.2, van de Wet luchtvaart noodzakelijke veiligheidscertificaat voor het in bedrijf nemen van de luchthaven niet kan worden verleend, overweegt de Afdeling als volgt. In het kader van de voorbereiding van het luchthavenbesluit is onderzoek verricht naar de gevolgen van de rondom de luchthaven gesitueerde obstakels, in het bijzonder windturbines, voor de vliegveiligheid. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in het rapport "MER Lelystad Airport, deel 4I - Conflictanalyse beperkingengebieden (hierna: rapport Conflictanalyse)". In het rapport staat dat 42 van de 623 geanalyseerde windturbines, waaronder de windturbine op het perceel van [appellant sub 3] (ID: 146), "conflicteren" met de in de bijlagen bij Verdrag van Chicago ter zake geldende standaarden. Een conflict betekent volgens het rapport echter niet dat de aanwezigheid van een bouwwerk op een bepaalde locatie vanuit veiligheidsoogpunt onacceptabel is. Wel dient in een dergelijk geval vervolgonderzoek plaats te vinden. Bij de voorbereiding van het luchthavenbesluit is nader onderzocht in hoeverre de aanwezige windturbines gevolgen hebben voor een veilige afwikkeling van het luchtverkeer. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in het rapport "Site Survey ILS-en Lelystad Airport" van Luchtverkeersleiding Nederland van 25 september 2015 (hierna: "rapport Site

Survey"). Uit dit rapport volgt dat de bestaande windturbines in de nabijheid van de luchthaven, waaronder de windturbine van [appellant sub 3], geen wezenlijke gevolgen hebben voor het functioneren van de communicatie- een navigatiesystemen alsmede van een goede werking van de zogeheten glijpaden. [appellant sub 3] heeft de resultaten van dit onderzoek niet inhoudelijk bestreden. Verweerders hebben verder toegelicht dat bij het vaststellen van de aan- en uitvliegroutes en de (overige) operationele instructies, rekening wordt gehouden met de bestaande bebouwing in de nabijheid van de luchthaven.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat bij voorbaat getwijfeld dient te worden over de uitvoerbaarheid van het plan, vanwege de gevolgen van de windturbine op het perceel van [appellant sub 3] voor de vliegveiligheid. Het betoog faalt.

In dit betoog kon nog niet worden meegenomen dat de molen in een special vfr gebied zit dit is pas een jaar geleden bekend geworden. De special vfr is in de MER niet opgenomen. Hierdoor moeten kleinere toestellen ook met slecht weer op zicht kunnen vliegen Doordat er in de MER bepaalde gegevens niet zijn onderzocht komt mijn molen wel degelijk in de gevaren zone
De special vfr heeft ook grote gevolgen voor het opschalen van nieuwe windmolens vooral in gebied groen in oostelijk flevoland

Volgende punt wat niet klopt is het uitvliegen van baan 23 naar het zuiden
In de animatie van de MER rapporten en in de voorlichtingsavonden van dhr. Alders
Is deze film gebruikt maar in de geluidscontouren is dit niet terug te vinden
De toestellen klimmen net voorbij het trekkersveld naar 2999 ft net na de knardijk
Dit mag niet vanwege de TMA-s die het verbied om op 3000 ft te vliegen op dat stuk moeten ze op 1999 ft blijven en bij Biddinghuizen doorstijgen naar 6000 ft maar dat klopt ook niet maar dat zoek hoog Overijssel maar uit.
Doordat er een extra klim inzit kom je daar zeker op 65/75 db uit waarvan Mevr. S Dijkma zegt dat het maar om 2 woningen gaat.het verbaast mij dat dit zo snel is berekend.

In het programma 2 vandaag heeft hoog Overijssel een animatie film gemaakt in een vliegsimulator
Wat naar boven kwam dat er onjuiste cijfers of berekeningen zijn gemaakt en dat het toestel op half vermogen vloog (stationair) waar door er mindergeluid boven Zwolle kwam .
Sterker nog het toestel had zo weinig snelheid dat het crasht al zulke berekeningen gebruikt worden in een MER dan worden wij gewoon misleid ,dit zelfde gaat ook in Zeewolde gebeuren zie animatie film baan 23 naar het zuiden op de Alders site

Ik had ook bezwaar gemaakt tegen de Lelystad luchthaven contouren die hebben ze maar ingetrokken daar stonden fouten in van -10 meter NAP en nog een aantal andere die ik verder niet vermeld.
bij deze procedure heb ik wel zienswijze ingediend, de uitkomst is nog niet bekend zal nog wel even duren i.v.m. de problematiek omtrent de luchthaven.
Hiermee ga ik zeker als het zover is naar de Raad van State

Al met al kom ik tot de conclusie dat hier wel zeer onzorgvuldig gewerkt wordt.
Er wordt gerommeld niet alleen in Lelystad ook op Schiphol Rotterdam Maastricht vertrek van dhr. Nijhuis wat gaat er nog meer komen.
De staatssecretaris heeft het zelfs al toegegeven dat een aantal punten niet kloppen
Als de MER onder de nieuwe voorwaarden moest dan zegt de Europese unie doe het maar opnieuw.
Als we zo om de tuin geleid moeten worden bewust of onbewust is er volgens mij maar een uitweg

En dat is wachten tot het luchtruim opnieuw is ingedeeld. En de conflicten oplossen.

Met vriendelijke Groet,
Martin Janssen
Lisdoddeweg 52
8219 PR Lelystad