

Centrum Publieksparticipatie,
Voornemen luchthavenbesluit Lelystad
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Betreft: zienswijze Notitie Reikwijdte en detailniveau m.e.r.-procedure luchthavenbesluit Lelystad Airport.

Dronten, 15 september 2013

Geachte heer, mevrouw,

Als inwoner van de gemeente Dronten ben ik gebaat bij een efficiënte en betrouwbare milieueffectenrapportage (in het vervolg afgekort tot MER) die gehouden wordt in het kader van de uitbreiding van Lelystad Airport. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r.-procedure luchthavenbesluit Lelystad Airport beschrijft de richtlijnen van de MER. Deze notitie geeft aanleiding tot een aantal bezwaren en suggesties die ik in deze brief naar voren wil brengen.

Mijn belangrijkste bezwaren en aandachtspunten

Vliegroutes

Mijn voornaamste bezwaar betreft de route voor vertrekkend vliegverkeer. In Nederland komt de wind voornamelijk uit het westen. In dit geval geldt de routestructuur zoals weergegeven in kaart 1 van de startnotitie MER (zie figuur 1 op de volgende bladzijde).

Het vertrekkende verkeer naar ACC-sectoren 2 en 3 stijgt op en maakt een bocht linksom. Bij Zeewolde maken ze vervolgens nog een bocht naar links en vliegen ze langs de Gooise weg / Biddingringweg (N305) richting Biddinghuizen. De toestellen blijven hierbij laag – op zo'n 2000 voet - om onder het dalende verkeer richting schiphol (TMA) te blijven. Bij Biddinghuizen komt het verkeer buiten de TMA Schiphol en wordt vol gas gegeven om te stijgen naar FL060. Tevens wordt een bocht naar rechts gemaakt richting de Veluwe. Ter hoogte van de Veluwe moeten de toestellen op FL060 aangekomen zijn om veilig over de schietterreinen en het laagvlieggebied van defensie te kunnen vliegen.

De gemeente Dronten is een rustige gemeente. De doorgaande wegen – zoals de Biddingringweg (N305) – liggen op voldoende afstand van Biddinghuizen om hier geen geluidsoverlast van te ondervinden. Dat geldt in Dronten en Swifterbant ook voor de Overijsselse (N302) weg of de Dronterringweg (N711). Binnen de woonkernen komt alleen bestemmingsverkeer en binnen de gehele woonkern van Biddinghuizen en Swifterbant geldt een maximumsnelheid van 30 km/h. De gemeente Dronten kent geen zware of geluid producerende industrie en je hoort voornamelijk vogels fluiten. Soms hoor je een auto in de verte voorbijrijden of dalend vliegverkeer richting Schiphol op een hoogte van tussen de 10.000 en 7000 voet.

Door de voorgestelde route ondervindt de gemeente Dronten veel hinder van vliegtuiglawaai. De vliegtuigen dalen laag over Swifterbant en Dronten-West en stijgende vliegtuigen vliegen laag over Biddinghuizen vanwege de TMA Schiphol. Ter hoogte van Biddinghuizen geven ze vol gas om door te stijgen naar FL060. Bovendien maken ze nog een bocht. Onder deze omstandigheden produceren vliegtuigen – met uitzondering van de start – het meeste lawaai. Omdat Biddinghuizen nu een heel erg rustig dorp is, zal deze geluidsoverlast als extra hinderlijk worden in Biddinghuizen.

De gemeente Dronten profileert zich met 'rust, ruimte en groen'. Na het realiseren van deze vliegroute zal van 'rust' in elk geval geen sprake meer zijn.

Naast de genoemde geluidsoverlast zie ik nog de volgende bezwaren:

- **Aantasting leefbaarheid:** Biddinghuizen en Swifterbant zijn relatieve kleine kernen. Om ons voorzieningenniveau (bibliotheek, winkels, zwembad, ...) op termijn te handhaven is een gestage groei van het dorp nodig. Op dit moment wordt in Biddinghuizen de nieuwe wijk 'De Graafschap' gerealiseerd. Ik vrees dat door de geluidsoverlast potentiële nieuwe inwoners niet voor Biddinghuizen zullen kiezen maar voor een andere woonplaats buiten de gemeente Dronten. Hierdoor stagneert de (gestage) groei van de gemeente en daardoor komt – op termijn – ons voorzieningenniveau in gevaar.
- Als gevolg van de vliegroute zullen de huidige woningen in de gemeente Dronten in **waarde dalen**.
- Tevens denk ik **dat de veiligheid zal verminderen**. De combinatie van het dalende vliegverkeer van Schiphol [TMA], een militaire laagvliegroute en een hoogte- en richtingsverandering boven de gemeente zal de kans op ongelukken vergroten. Na lezing van het rapport krijg je het idee dat de luchthaven Lelystad vanuit het oogpunt van luchtzijdige bereikbaarheid en vliegveiligheid eigenlijk te dicht bij Schiphol ligt.
- In de stukken aan de Tweede Kamer is door de minister toegezegd dat de woonkernen vermeden zullen worden. Voor Biddinghuizen, Swifterbant en Dronten-West is dit duidelijk niet het geval.

Tijdsdruk

De M.E.R. moet gereed zijn vóór het luchthavenbesluit op 1 november 2014. Dit betekent dat er te weinig tijd is om alle mogelijke varianten door te rekenen. Het opstellen van de MER begint bijvoorbeeld nog voordat de definitieve vliegroutes zijn vastgesteld. Ik pleit voor een ruimer tijdsplan om tot een zo zorgvuldig mogelijk besluit te komen.

Aspecten mee te nemen in de milieustudie

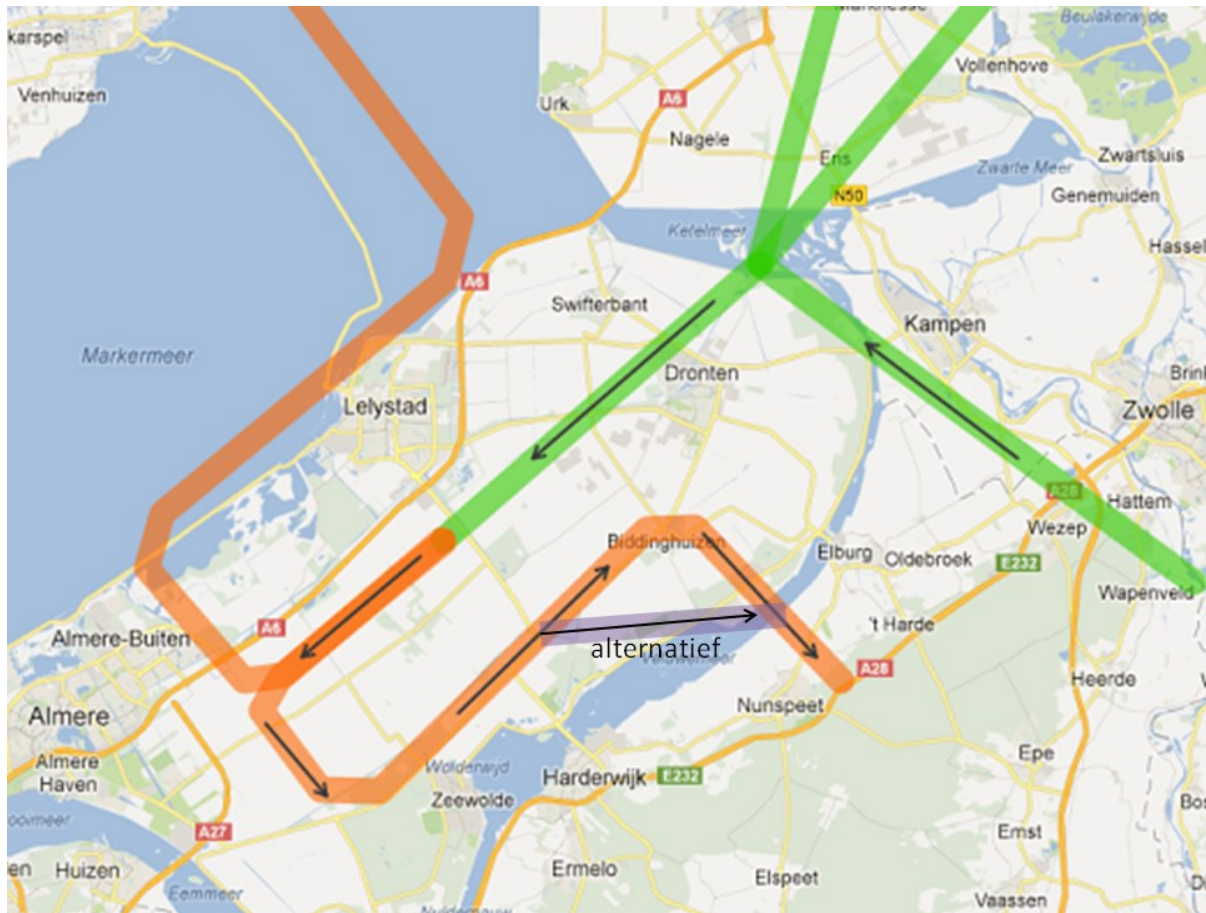
Alternatieve vliegroute

Naast de hoofdroute worden er een aantal alternatieve routes beschreven in de startnotitie MER. Ik denk dat de optimalisatievariant zoals opgenomen in kaart 6 - de geoptimaliseerde linksom en de linkslinksroute - de meest gunstige vliegroute is. Het vliegverkeer vliegt hierbij niet over de kern van Biddinghuizen maar volgt een route vlak langs het Veluwemeer. De overlast te Biddinghuizen zal hierdoor iets beperkt worden. Tevens worden hierdoor Nunspeet en Kampen ontzien. Deze route kan echter alleen gevlogen worden door toestellen met speciale navigatie-apparatuur zodat zij scherpere boogstralen kunnen vliegen. Het grootste deel van de vliegtuigen beschikt op dit moment nog niet over deze apparatuur. Ook is het niet mogelijk om deze apparatuur verplicht te stellen. Daarom verzoeken wij u om nog een extra alternatieve vliegroute in de MER mee te nemen. Deze route kan ook gevlogen worden met een vliegtuig die niet in het bezit is van de apparatuur voor scherpe boogstralen.

Ik stel voor het vliegverkeer ter hoogte van de Larserweg te laten afbuigen richting de Veluwe.

Eerder afbuigen lijkt minder wenselijk vanwege o.a. de natuurgebieden Harderbos en Harderbroek en de aldaar geldende beperkingen.

Het vliegverkeer ontwijkt hierdoor de kern van de Biddinghuizen en vliegt over voornamelijk agrarisch gebied. Aandachtspunt hierbij is het zweefvliegveld Larserveld aan de Mosselweg 10a Biddinghuizen. Op onderstaande afbeelding (figuur 1) is dit alternatief met paars weergegeven.



figuur 1 alternatieve vertrekroute ter plaatse van Biddinghuizen (met paars gemarkeerd)

Beoordeling geluidsniveaus

Voor de MER zullen geluidsberekeningen worden gemaakt. Bij dit soort studies wordt alleen gekeken naar de hoeveelheid geluid die de vliegtuigen produceren.

Zoals al eerder aangegeven heeft de gemeente Dronten een zeer laag achtergrondgeluidsniveau waardoor het geluid van de vliegtuigen als extra hinderlijk zal worden ervaren. Ik verzoek u hiermee rekening te houden bij de uitvoering en beoordeling van de geluidsberekeningen. De gemeente Dronten heeft al enige tijd een nulmeting lopen voor (vliegtuig) geluid. Ik verzoek u deze nulmeting als uitgangspunt te nemen bij de berekeningen en de beoordeling van de geluidsniveaus. Ik vraag u de geluidstoename inzichtelijk te maken en u niet alleen te richten op overschrijdingen van de norm.

Geluid vroeg in de ochtend en laat in de avond

Vermoedelijk zullen alleen 'prijsvechters' gebruik maken van Lelystad Airport. Deze vliegmaatschappijen zijn gebaat bij het aankomen of vertrekken op 'commercieel' lucratieve tijden. Ik vraag u daarom in de MER speciale aandacht te besteden aan de te verwachten geluidsoverlast als gevolg van vroege en late aankomsttijden van de vliegtuigen op Lelystad Airport.

Nulvariant

In de MER wordt niet gekeken naar de nulvariant. Met de nulvariant bedoel ik dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad helemaal niet plaatsvindt.

Airport Lelystad is ooit ontstaan als toevallige landingsstrip voor spuitvliegtuigjes tijdens de drooglegging van Zuidelijk Flevoland. Er is nooit enig planologisch onderzoek gedaan

naar de geschiktheid van deze locatie als grote luchthaven. Deze locatie is eigenlijk niet geschikt voor een grote luchthaven. Complicerende factoren zijn:

- Interferentie met vliegverkeer van en naar Schiphol (met zelfs knooppunt boven Larsen).
- Interferentie met militaire laagvlieggebieden (Veluwe en noordelijk deel van Oostelijk Flevoland).
- Belemmeringen t.g.v. schietterrein boven het Harde.
- Belemmeringen door radio zendmasten in Zuidelijk Flevoland.
- Kans op botsingen met vogels (ganzen) boven het aangrenzend natuurgebied (Natura 2000) Oostvaardersplassen maar ook in het open middengebied in het midden van Flevoland (foerageergebied grote hoeveelheden vogels waaronder ganzen).

Er zijn verschillende regionale luchthavens in Nederland die in economisch zwaar weer zitten. Een paar maanden geleden moest de provincie Limburg vierenhalf miljoen euro in Maastricht Aachen Airport steken om te voorkomen dat het failliet ging. Ook de Duitse regionale luchthavens Kassel-Calden en Hahn Airport maken miljoenenverliezen. In augustus 2013 gaf eurocommissaris Johannes Hahn (regionale ontwikkeling) dat er vanuit EU geen geld meer in regionale luchthavens gestoken gaat worden. Een regionale luchthaven in Europa is dus vaak een verliesgevende zaak. Ook voor Lelystad Airport heb ik nog geen goede businesscase gezien.

Ik verzoek u in de MER een nulvariant op te nemen waarbij het vliegverkeer wordt verplaatst naar de andere zes regionale luchthavens in Nederland en het nabije buitenland. Deze andere regionale luchthavens zijn vanuit economisch overwegingen waarschijnlijk erg blij met dit extra vliegverkeer. De geplande uitbreiding van luchthaven Lelystad gaat bij deze nulvariant niet door.

Trekvogels

De Notitie besteedt nauwelijks aandacht aan trekvogels terwijl in voor- en najaar vele ganzen e.a. in grote zwermen zich verplaatsen in kleiner verband in de winter fouragerend overvliegen. Dit brengt zowel voor de vogels als het vliegverkeer risico's met zich mee die in de MER zouden moeten worden meegewogen.

Aandachtspunten voor het verdere proces

De uitbreiding van de luchthaven is een complexe materie. Het valt niet mee om uit de hele stapel rapporten en documenten de impact voor onze gemeente te achterhalen. Ik verzoek u dan ook om in het vervolgproces beter duidelijk te maken welke impact de uitbreiding van de luchthaven heeft voor onze dorpen. Ik denk dat goed kaartmateriaal hierbij kan helpen. De inwoners van de gemeente Dronten moeten aan de hand hiervan snel kunnen inschatten hoeveel vliegtuigen er over zullen vliegen en welke geluidsoverlast hiervan het gevolg is. Tot slot vraag ik u om werk te maken van een actieve informatievoorziening richting de inwoners van onze gemeente.

Hoogachtend,



P.L.A. Vermast
fractievoorzitter **GROENLINKS** Dronten