



Aan

de Raad van de gemeente Almere
de Raad van de gemeente Zeewolde
de Provinciale Staten van Flevoland

Betreft: Oosterwold 2, luchtvaart, behoorlijk bestuur

12 januari 2022

Geachte Volksvertegenwoordigers,

De Nederlandse samenleving vertoont in toenemende mate conflicten. Een aantal conflicten heeft te maken met een haperende relatie tussen overheid en burger. Duidelijke voorbeelden zijn de toeslagenaffaire en de aardbevingsschade in Groningen. De lijst van voorbeelden is langer.

Eén van de oorzaken van de groeiende kloof tussen overheid en burger is dat de overheid bij het vaststellen van nieuw beleid te weinig rekening houdt met de uitvoerbaarheid en met de gevolgen op andere terreinen. En dan zitten de burgers (en niet de overheid) met de gebakken peren.

In Flevoland dreigt ook een dergelijk scenario. De ontwikkeling van Oosterwold 2 komt naderbij. Medio 2022 moet u besluiten over de verdere invulling van het gebied. Het lijkt alsof de overheid in Flevoland gemakshalve uitgaat van het bestaan van parallelle universums. Eén apart universum voor woningbouw, één voor duurzame energie en één voor de luchtvaart. Het voordeel van een dergelijke werkwijze bij de planvorming is duidelijk. Het probleem ontstaat pas als de "realisaties" elkaar tegenkomen in de echte wereld. Dan is het vaak te laat. Een overheid die zijn werk doet, zorgt ervoor dat dit niet zal gebeuren.

In het geval van Oosterwold 2 is het duidelijk dat de windturbines en de geplande vliegroute van Lelystad Airport (05 inbound) conflicteren met woningbouw, c.q. de gezondheid van mogelijke inwoners in dat gebied. En niet alleen van de nieuwe bewoners, ook van de huidige bewoners van Almere/Flevoland.

Weliswaar wordt er in uitlatingen van de betreffende overheden soms genoemd dat bij de clustering in het gebied rekening gehouden zal worden met de windturbines en de vliegroutes. Kortom geen probleem is de suggestie, er wordt met alles rekening gehouden! Was dat maar waar!

Wanneer men de moeite neemt om kennis te nemen van de thans bekende gegevens over Lelystad Airport en de vliegroutes, dan wordt duidelijk dat onverenigbare belangen elkaar hier treffen. Het mag duidelijk zijn dat bouwen (en vervolgens wonen) in Oosterwold in combinatie met de windmolens en Lelystad Airport niet goed mogelijk is zonder ernstige gevolgen. Er zal wat moeten veranderen in de plannen. Daarbij neemt de urgentie van woningbouw in Nederland snel toe. De windturbines staan er al. Lelystad Airport is nog niet operationeel. Wanneer het belang van wonen afgewogen moet worden tegen het belang van vakantievluchten, dan lijkt de beslissing niet moeilijk: **vakantievluchten hebben geen prioriteit boven wonen en gezondheid.**

Nog in februari 2019 heeft het College van B&W van Almere in een brief aangedrongen op snelle opening van Lelystad Airport. Vooral economische motieven gaven toen de doorslag. Ook het Provinciaal Bestuur heeft meerdere keren te kennen gegeven dat het voorstander is van de opening

van Lelystad Airport. Inmiddels is genoegzaam bekend dat de economische impuls van Lelystad Airport veel kleiner moet worden ingeschat dan de voorstanders van het vliegveld betogen. Dat geldt voor meer vliegvelden, zie b.v. Maastricht-Aachen Airport, waar recent onderzoek leert dat sluiting economisch gezien beter is. De tijden zijn veranderd, de prioriteiten zijn verschoven, de lokale overheden doen er goed aan om eerdere standpunten te heroverwegen.

Woningbouw in Oosterwold betekent geen Lelystad Airport.

Voor de raadsleden van Zeewolde en Almere geldt dat er in maart 2022 raadsverkiezingen zijn. Wellicht een goed moment om u af te vragen of u wel handelt in het belang van de burger.

Denk in dit verband ook eens aan artikel 21 van de Grondwet, die stelt dat de zorg van de overheid gericht moet zijn op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.

Hieronder volgt een aantal redenen (niet uitputtend) waarom Lelystad Airport woningbouw praktisch onmogelijk maakt in Oosterwold 2. Zie ook de figuren.

1 Geluid

De regelgeving betreffende geluid is gebaseerd op de waarde van L_{den} . Deze waarde is een gemiddelde belasting over het jaar. De WHO geeft als norm (advies) een waarde van max 45 L_{den} voor het vliegverkeer. Daar voldoet het Nederlandse beleid niet aan. Inmiddels weten we dat hinder niet zozeer bepaald wordt door een gemiddelde belasting maar door de pieken die optreden. De te verwachten piekbelasting in het gebied is 70-75 dB. Dat is een behoorlijke belasting (N.B. elke 3 dB extra betekent een verdubbeling van de geluidsdruk).

2 Wanneer treedt de piekbelasting op?

De plannen voor LA voorzien in een openingstijd van 6.00 – 23.00 uur, met een extensie voor vertragingen tot 24.00 uur. Deze tijden sporen niet met de toezeggingen aan de Tweede Kamer: geen nachtvluchten op LA. Volgens de eigen criteria van de regering zijn dat namelijk vluchten tussen 23.00-7.00 uur. Ze sporen evenmin met de beleidsdoelen van het Ministerie van IenW: terugdringen van de voor welzijn en volksgezondheid schadelijke nachtvluchten, zonder dat dit mag leiden tot toename van eveneens schadelijke vluchten in de 'randen van de nacht' (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur). Bovendien sporen ze niet met de Europese regel dat een nacht acht uur moet bedragen.

De verklaring waarom het Ministerie met zowel het een als het ander een loopje neemt, is het besef dat doorklinkt in haar Luchtvaartnota 2020-2050, dat *'juist de randen van de nacht bedrijfseconomisch van belang zijn voor de luchtvaartmaatschappijen'*. Voor het verdienmodel van de lowcost carriers en dus dat van Lelystad Airport is het namelijk cruciaal dat zij per dag met hun vliegtuigen zoveel mogelijk 'slagen' kunnen maken, willen hun operaties op dit vliegveld rendabel zijn. Dat betekent zo vroeg mogelijk starten en zo laat mogelijk terugkeren.

Conclusie: de piekbelasting zal zich vooral voordoen in het laatste deel van de nacht (6.00-7.00 uur) en in de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur). Voor de nachtrust, het welzijn en de gezondheid van de om- en onderwonenden van de LA-routes is dat funest. Sowieso duurt hun nacht niet de normatieve acht uur, maar slechts zeven uur. In de drukke weekeinden en vakantieperiodes zal bovendien voorspelbaar vaak gebruik worden gemaakt van de extensie tot middernacht, waardoor hun nachtrust zelfs beperkt wordt tot zes uur. Tevens moet gevreesd worden voor het imago van de getroffen woonwijken onder de routes en bijgevolg voor de waarde van het onroerend goed.

3 Relatie windturbines

De vliegroute 05 maakt een bocht van 180° bij de A27. De vlieghoogte is daar ca 500m, de tiphoogte van de turbines is 220m. De manoeuvreerbare ruimte voor vliegtuig is dus max. 280m. Dat zal voldoende zijn bij goed zicht en rustig weer. De vraag is of dit voldoende is bij extreme

weersomstandigheden. In bijgaande figuur is aangegeven dat het Luchthavenbesluit uitgaat van een maximale bouwhoogte van 146,3m (let op de nauwkeurigheid van de decimaal). Deze hoogtebeperking geldt niet voor bouwwerken die een vergunning hebben. ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) heeft een verklaring van geen bezwaar afgegeven voor de windturbines in juni 2017.

Conclusie: De bocht in de vliegroute levert een potentieel gevaar voor een ramp. Niet voor niets heeft "men" ooit een hoogtebeperking bedacht van 146,3m. Het is heel merkwaardig dat middels een vergunning deze meters opeens niet meer relevant zijn. Dezelfde redenering geldt voor de rij windturbines aan de Wulptocht. Op zijn minst vereist dit potentieel risico een nader onderzoek.

Er zijn nog veel meer redenen om Lelystad niet te openen. Deze zijn (niet uitputtend):

- 1 VVR regeling is niet in overeenstemming met de wens (eis) van de Tweede Kamer.
- 2 Lelystad Airport draagt negatief bij aan de economie van Nederland en Flevoland wanneer een echte MKBA wordt uitgevoerd. Bovendien is bekend dat de business case van het vliegveld negatief is (zoals geldt voor veel meer vliegvelden). Minder bekend is dat voor een eventuele groei van het aantal vluchten naar meer dan 10.000, nog grote risicovolle investeringen nodig zijn.
- 3 Lelystad is een onmogelijke locatie (zo blijkt ook uit een onderzoek van de LVNL uit 2008). Door de aanvliegroutes van Schiphol blijven de routes van Lelystad Airport relatief laag met alle gevolgen van dien.
- 4 Milieuschade is groter dan aangegeven. Met name de stikstofberekeningen zijn onjuist. Ondanks rechterlijke uitspraken weigert de Overheid om de gebruikte gegevens openbaar te maken. Dat geeft te denken. Bovendien zal de stikstofuitstoot van Lelystad Airport jaar in jaar uit de bouw blokkeren.
- 5 Klimaatdoelstellingen.

Zie voor meer informatie over deze onderwerpen: <https://satl-lelystad.nl/>

Conclusie

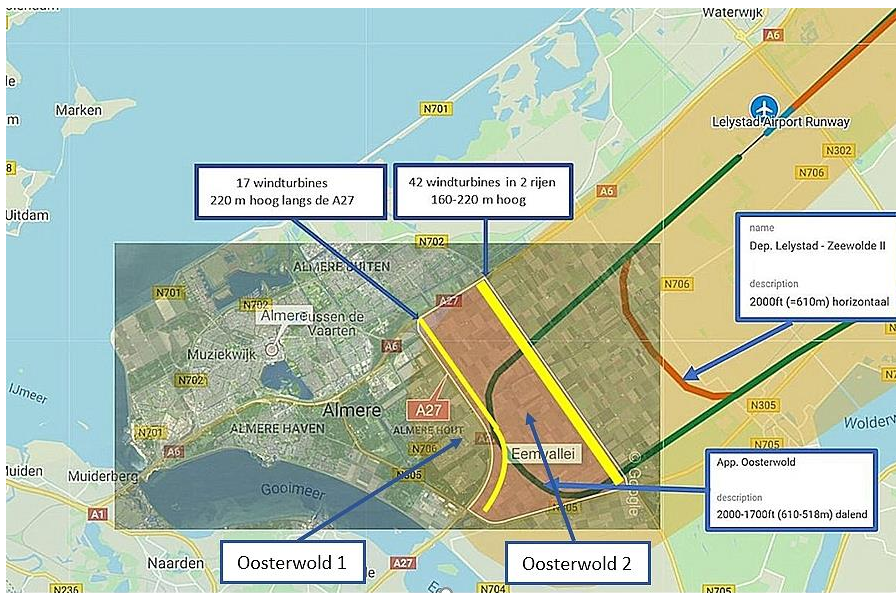
De reeds aanwezige windturbines van windpark Zeewolde en de voorgestelde vliegroutes van Lelystad Airport conflicteren met de woonfunctie van Oosterwold 2 (en van Oosterwold 1). De woonfunctie wordt steeds belangrijker. Daarom kan Lelystad Airport niet geopend worden. Wij doen een dringend beroep op de lokale overheden in Flevoland om deze visie over te nemen en dit signaal ook kenbaar te maken aan de landelijke overheid.

De Werkgroep Vlieghinder Almere wenst de Raad van Almere en van Zeewolde en het Provinciaal bestuur veel wijsheid toe met de besluitvorming over Oosterwold 2.

Namens de Werkgroep

B.L. van der Ven
Rietganslaan 9
1343AP Almere
E mail: werkgroepvlieghinderalmere@ziggo.nl

cc: Omroep Flevoland, Almere Deze Week, Zeewolde Actueel.



Figuur 26 – Geluidniveaus van starts en landingen van een Boeing 737-800 voor routevariant B+ bij gebruik van baan 05 (start richting noordoosten en landing vanuit zuidwesten).

