



Aan de Raad van de gemeente Almere,

Betreft: Oosterwold 2

22 november 2021

Geachte leden van de Raad,

De ontwikkeling van Oosterwold 2 komt naderbij. Volgens de brief van het College aan de Raad d.d. 12 oktober jl. mag u medio 2022 verwachten dat er meer duidelijkheid zal zijn. Clustervorming zal zeker een rol spelen bij de verdere invulling van het gebied. In een debat d.d. 18 november jl. heeft de Raad gesproken over het Agendavoorstel van VVD, Groen Links en SP over de verdere inrichting Oosterwold Fase 2 (RG-419). Op 25 november zal er een vervolgdebat plaats vinden. Helaas bestaat er nu niet meer de mogelijkheid om in te spreken, vandaar deze brief.

Het lijkt alsof de overheid in Flevoland gemakshalve uitgaat van het bestaan van parallelle universums. Een apart universum voor woningbouw, een voor duurzame energie en een 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 aanvliegroute van Lelystad Airport (05 inbound) conflicteren met woningbouw, c.q. de gezondheid van mogelijke inwoners in dat gebied. En niet alleen de nieuwe bewoners, ook de huidige inwoners van Almere/Flevoland zullen slachtoffer worden.

Weliswaar wordt in de brief van het College aan de Raad d.d. 12 oktober jl. genoemd dat bij de clustering rekening gehouden wordt met de windturbines en de vliegroutes. Kortom geen probleem lijkt het. Maar 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.

Hier volgen 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. 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.

## **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 IenW: terugdringen van de voor welzijn en volksgezondheid schadelijk 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 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 dure machines 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 aldaar.

## **3 Relatie windturbines**

De aanvliegeroute 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 ongetwijfeld 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 hoogtebeperking tot 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. De Werkgroep Vlieg hinder Almere heeft in juli van dit jaar een Wob verzoek ingediend om de documenten te ontvangen die de ILT heeft gebruikt om tot deze beslissing te komen. Tot op heden hebben wij deze documenten nog niet ontvangen.

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 kunnen verdwijnen. Dezelfde redenering geldt voor de rij windturbines aan de Wulptocht. Op zijn minst vereist dit potentieel risico een nader onderzoek.

## **Wat nu met Oosterwold?**

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 in een brief aangedrongen op snelle opening van Lelystad Airport. Vooral economische motieven gaven toen de doorslag. 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). De tijden zijn veranderd, de prioriteiten zijn verschoven, de Gemeente Almere moet op haar eerdere standpunten terugkomen.

**Woningbouw in Oosterwold betekent geen Lelystad Airport.**

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

- 1 VVR regeling die niet in overeenstemming is 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).
- 3 Onmogelijke locatie. 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.
- 5 Klimaatdoelstellingen.

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

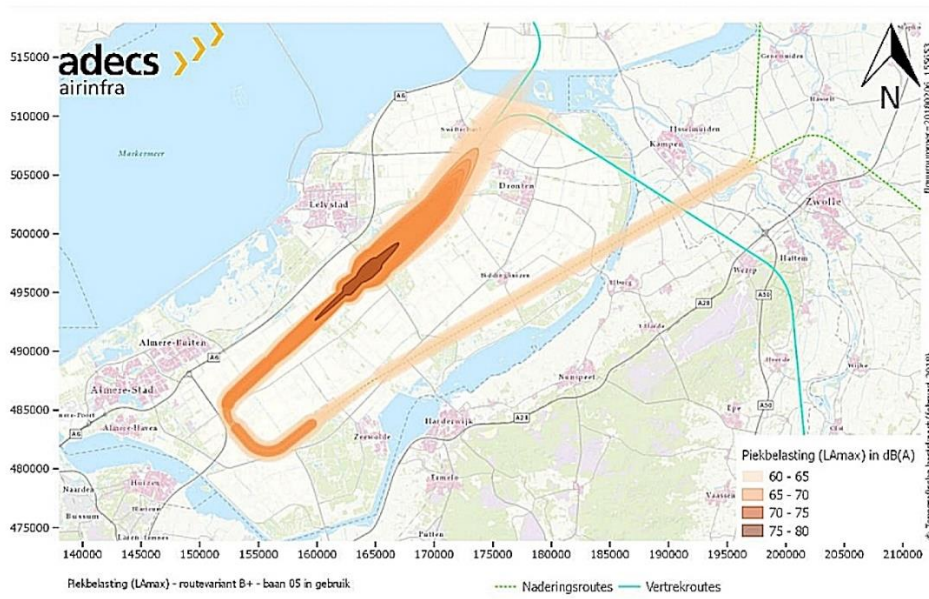
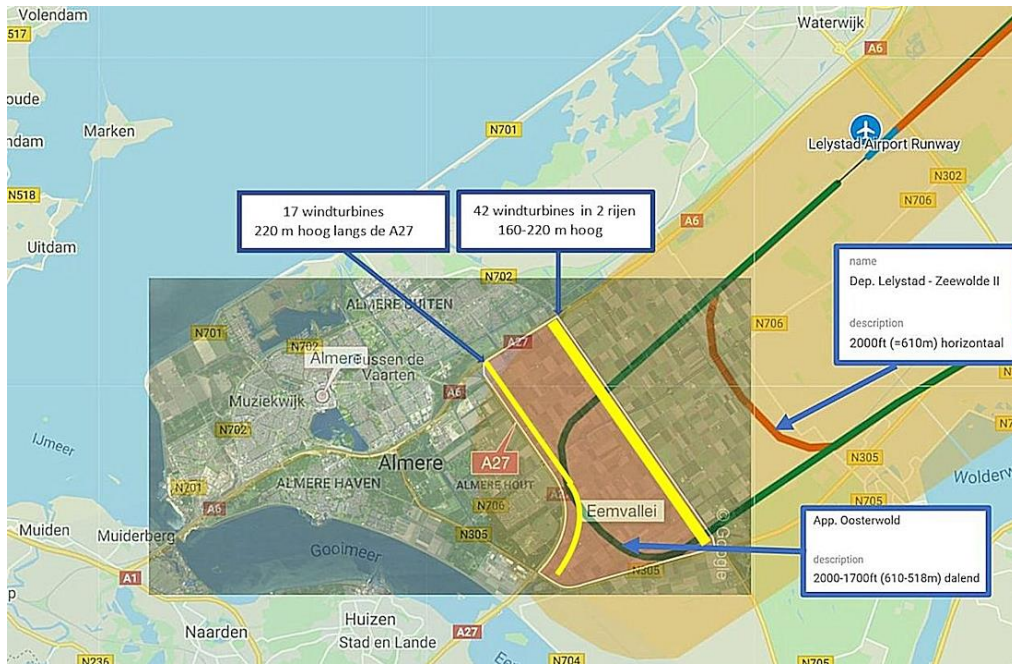
De Werkgroep Vlieghinder Almere wenst de Raad van Almere veel wijsheid met de besluitvorming over Oosterwold 2.

Namens de Werkgroep

B.L. van der Ven

Rietganslaan 9  
1343AP Almere  
E mail: [werkgroepvlieghinderalmere@ziggo.nl](mailto:werkgroepvlieghinderalmere@ziggo.nl)

c.c. Raadsgriffie Zeewolde, Almere Deze Week, Zeewolde Actueel, Omroep Flevoland.



**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).**

