

Uitbreiding luchthaven Lelystad

en de gevolgen voor de provincie Overijssel, gemeente Dalfsen en de Aero Club Salland.

Hadriaan van Nes
Commissie luchtruim
Aero Club Salland
Dalfsen, 28 november 2016

Samenvatting

Veiliger, zuiniger en stiller, wie wil dit nu niet voor het vliegverkeer boven zijn leefomgeving?

De komende capaciteitsuitbreiding van vliegveld Lelystad dwingt provincie Overijssel en de gemeenten in het Vechtdal eens goed te kijken naar de gevolgen voor bewoner, natuur en bezoekers van deze prachtige streek.

De huidige plannen voor de aanvliegroete van Lelystad Aeroport hebben nadelige effecten, met name stroomafwaarts van de Vecht, voor Dalfsen en omgeving. Kern van het probleem is de daling van de vliegtuigen, die al bij Dalfsen wordt ingezet. Met lawaai en verhoogd kerosinegebruik tot gevolg. Niet gunstig voor het leefklimaat van mens en dier, gevaarlijk vanwege een verhoogde aanvaringskans met de vogels in het Vechtdal en schadelijk voor het toerismevriendelijke imago van het Vechtdal. Daarnaast hebben de plannen beperkingen tot gevolg van de activiteiten van de Aero Club Salland. Stuk voor stuk aspecten waarin veel is geïnvesteerd de afgelopen jaren.

De luchtruimcommissie van de Sallandse Aero Club laat zien dat het vliegverkeer boven het Vechtdal beter kan, veiliger, zuiniger en stiller. Kern van het voorstel is een hogere aanvliegroete boven het Vechtdal en een latere daling op weg naar Lelystad Aeroport.

Om dit te bereiken moeten provincie Overijssel en wellicht gemeente Dalfsen worden toegelaten bij de besprekingen van het zogenaamde **Alderstafeloverleg**, waarin de toekomst van Lelystad Aeroport en omgeving wordt besproken.

De voorstellen uit deze notitie vormen daarbij het uitgangspunt.

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Inpassing luchtruim Lelystad in het bestaande luchtruim	5
3. De zorg van de Aero Club Salland	7
4. Voorstel van de Commissie Luchtruim	9
5. Vervolgtraject tot april 2018	11
Bronnen	

Luchtvaartterminologie

- Hoogte in voet (feet) en niveaus (levels)
- 1 feet is ongeveer 33 cm.
- 1 level beslaat 1000 feet
- Transitie hoogte/level; hoogte waarop wordt overgegaan van feet naar levels en omgekeerd
- Feet is hoogte “mean sea level”, dat is hoogte gemeten ten opzichte van zeeniveau
- Level is hoogte gemeten ten opzichte van een standaard atmosfeer met standaard druk
- Standaard druk is 1013,2 hpa
- Afstanden zijn in NM; nautical miles
- 1 NM is ongeveer 1,852 km.
- CTR; gebied rondom een luchthaven waar landend en startend vliegverkeer gecontroleerd wordt
- TMA; “terminal control area”; gebied waar naderend en vertrekkend vliegverkeer gecontroleerd wordt
- CTA en UTA; luchtverkeersleidingsgebieden in de hogere luchtlagen

1. Inleiding

Vanwege toekomstige capaciteitsproblemen op de luchthaven Schiphol wordt de luchthaven Lelystad verbouwd tot een luchthaven voor middelgrote passagiersvliegtuigen. De landingsbaan wordt verlengd en er wordt een grotere aankomst- en vertrekhal gerealiseerd.

Vanwege de nabijheid van luchthaven Schiphol wordt het een uitdaging om het vliegverkeer goed te begeleiden in het bestaande luchtruim. Via het **Alderstafeloverleg** ontwierp bureau To70 de aan- en uitvliegroutes. Deze zijn getoetst voor de Flevopolder en het oude land, west van Zwolle.

Omdat de provincie Overijssel niet was uitgenodigd bij het Alderstafeloverleg werd pas laat duidelijk welke gevolgen dit ontwerp kan hebben voor het oude land, oost van Zwolle. De Aero Club Salland zag dit probleem al vroeg ontstaan en probeerde via diverse overlegorganen inzicht te krijgen in het besluitvormingsproces. Via de landelijke vereniging Koninklijke Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) hadden wij inspraak bij het TGAL-overleg. Hierbij werden echter alleen de probleemgebieden in kaart gebracht, zonder bijhorende oplossingen. De KNVvL heeft daarnaast gepoogd bij de Alderstafeloverleg rondes aan te kunnen schuiven, maar was hier niet welkom. Nu volgt landelijk overleg over de indeling van het luchtruim in Nederland, hier is de lichte luchtvaart (General Aviation, afgekort GA) wel bij aanwezig.

Pas na schriftelijke vragen van D'66 Dalfsen tijdens de raadsvergadering op 25-01-2016 werd het de gemeente duidelijk wat de impact is van de uitbreiding luchthaven Lelystad voor de gemeente Dalfsen.

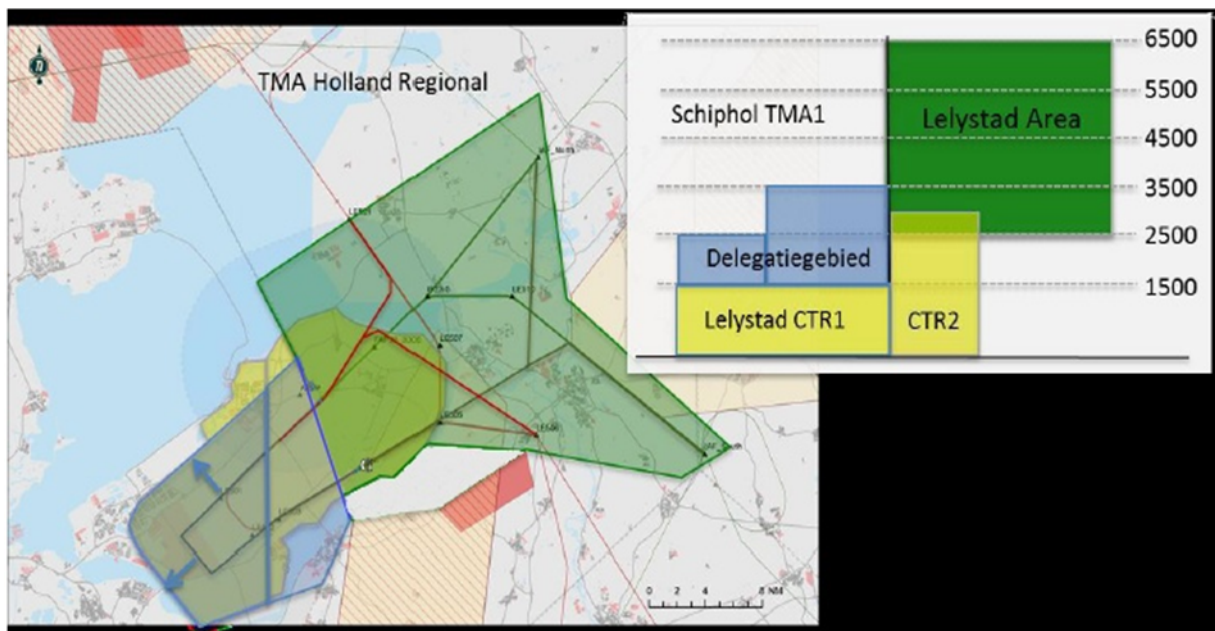
Na verschillende overleg rondes werkte de luchtruimcommissie van de Aero Club Salland een idee uit tot een uitvoerbaar plan om de overlast voor iedereen te minimaliseren en toch de beoogde uitbreiding van de luchthaven Lelystad niet in de weg te zitten. Dit plan is vrijdag 18 november 2016 gedeeld met geïnteresseerden uit de regio op een door de D'66 georganiseerde bijeenkomst.

2. Inpassing van het luchtruim Lelystad in het bestaande luchtruim

Voor het inpassen van het luchtruim Lelystad in het bestaande luchtruim is het bureau To70 ingeschakeld door de Nederlandse overheid. Het bureau To70 heeft de opdracht gekregen de routes te tekenen, rekening houdend met:

- zoveel mogelijk vermijden van woonkernen
- niet over Natura 2000 gebieden
- niet in conflict met het luchtruim van Schiphol en Amsterdam
- vertrekkend verkeer dient boven de 6000 feet * over het oude land te vliegen.

Om hieraan te voldoen projecteerde het bureau een TMA Lelystad onder de CTA East 1 Amsterdam met als westgrens Schiphol TMA 4. De ondergrens van deze “Lelystad area” is 2500 feet en de bovengrens (tevens ondergrens CTA Amsterdam) is 6500 feet, oftewel flight level 65. Lateraal liggen de grenzen globaal langs Urk en Emmeloord aan de noordzijde, Steenwijk, Zwartsluis en Nieuwleusen aan de oostzijde, Ommen, Raalte en Wezep aan de zuidzijde. Onderstaande kaart geeft met de kleur groen dit gebied aan.



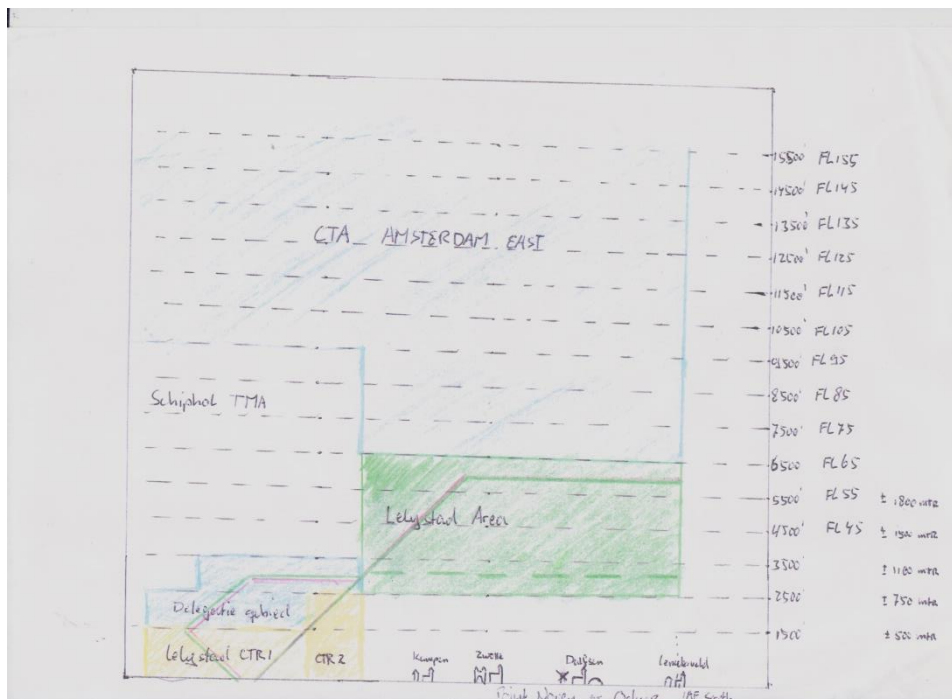
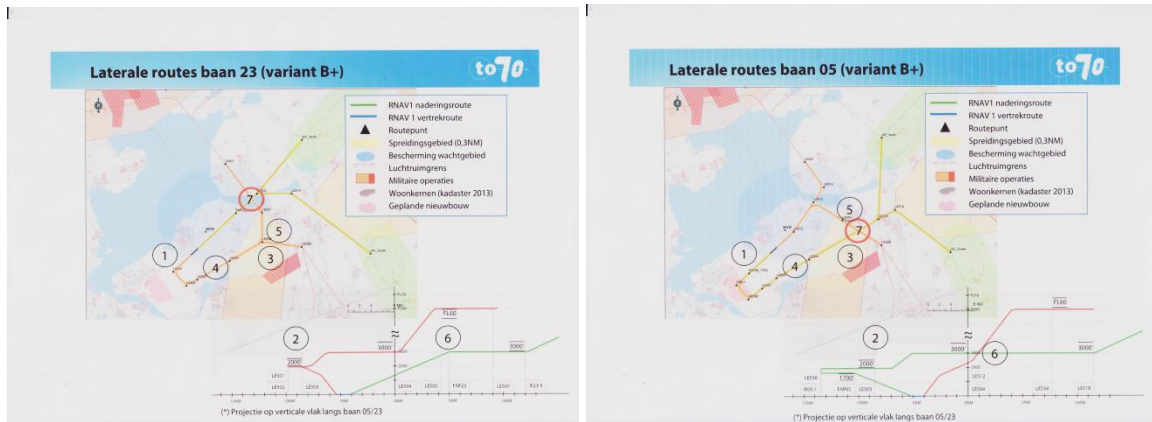
Uit de verschillende uitgewerkte routevarianten is bij het Alderstafeloverleg gekozen voor variant B+. Deze routes staan getekend in de bovenstaande kaart. In het groen de aanvliegeroutes, in het rood de vertrekkroutes.

Voor de gemeente Dalfsen focussen wij nu even op de naderingsroute die begint bij IAF_South, die langs het dorp Dalfsen loopt, over de Hessepoort en dan noord van Zwolle langs gaat.

Bij rustige omstandigheden zal een verkeersvliegtuig op FL60 (6000 feet; ongeveer 2000 meter) zijn nadering van Lelystad beginnen bij IAF_South. De hele route tot noord van Zwolle zou dan horizontaal op deze hoogte gevlogen kunnen worden. Noord van Zwolle zal dan verder moeten

worden gedaald voor de eindnadering richting Zuidwest (baan 23), of om onder vertrekkend verkeer door te vliegen bij oostenwindcondities (baan 05).

Onderstaande kaarten verduidelijken dit, lateraal en verticaal:



3. De zorg van de Aero Club Salland

De grootste zorg van de commissie luchtruim van de Aero club is wat er gaat gebeuren als het druk wordt met vliegverkeer naar Lelystad.

Een luchtverkeersleider kan het vliegverkeer op twee manieren uit elkaar houden. In horizontale- en verticale zin. Vanwege het probleem dat het vliegverkeer zoveel mogelijk om de bewoonde kernen moet vliegen, zal het verkeer over de vaste routes moeten vliegen. De luchtverkeersleiding kan het vliegverkeer dan nog maar op één manier scheiden, en dat is in verticale zin, een lagere hoogte. Komt nog bij dat midden door de Lelystad area de transitie hoogte/level loopt waarvan standaard drukhoogte-instelling naar zeeniveau wordt veranderd. Deze hoogte/level is een luchtlaag die tussen de 1000 en 2000 feet dik is, en kan alleen dalend of stijgend doorvlogen worden. Dit laatste betekent dat wanneer het druk wordt met vliegverkeer op Lelystad al snel gebruik moet worden gemaakt van het wachtpatroon boven IAF_South. Daarnaast, en dat zorgt voor vele malen meer overlast, zullen er dan vliegtuigen op 3000 feet, ongeveer 1000 meter hoogte, de hele naderingsroute richting luchthaven Lelystad vliegen.

Wat levert dit voor problemen op voor de provincie Overijssel, gemeente Dalfsen en de ACS:

- grote toename van de geluidsoverlast door de overvliegende verkeersvliegtuigen;
- verhoogde uitstoot van horizontaal vliegende verkeersvliegtuigen, wat een grotere milieubelasting betekent;
- bedreiging voor de toeristische waarde van het Overijsselse Vechtdal;
- groter gevaar voor vogelaanvaringen met de lager overvliegende verkeersvliegtuigen over het vogelrijke Vechtdalgebied plus de IJsseldelta;
- de IAF_South met wachtpatroon komt precies boven het zweefvliegveld van de Aero Club Salland te liggen, met beperkingen voor het zweefvliegverkeer vanaf de ACS;
- het wachtpatroon boven de IAF_South komt precies boven waardevolle natuur- en rustgebieden te liggen (Lemelerberg, Hellendoornseberg en Holterberg);
- een ernstige belemmering voor de general aviation van heel Nederland.

Hoezo verhoogde milieubelasting?

- hoe lager een verkeersvliegtuig vliegt, hoe hoger de luchtweerstand;
- daardoor is er meer motorvermogen nodig om met dezelfde snelheid horizontaal te kunnen vliegen;
- tevens verbruikt een straalmotor meer kerosine wanneer er lager gevlogen wordt dan optimaal. Zo betekent 1000 meter lager vliegen dan optimaal al snel 5% meer brandstofverbruik;
- Voor de geringste milieubelasting, minste brandstofverbruik en minste geluidsbelasting, moet worden gevlogen in een continu dalpatroon;
- hoe lager er gevlogen wordt hoe meer kans er is op een vogelaanvaring. De meeste vogels vliegen in de onderste thermische luchtlaag waar de ondergrens van het beoogde naderingsgebied ruim doorheen loopt. Het Overijsselse Vechtdal kent een grote populatie roofvogels en ooievaars die in hetzelfde luchtruim vliegen.

Waarnemingen van de commissie luchtruim ACS

De commissie luchtruim van de Aero Club Salland komt tot de volgende waarnemingen:

- naderend vliegverkeer richting Schiphol zit zelden tot nooit lager dan FL150 tot aan punt OSKUR of NOVEN (approach chart Schiphol);
- de beoogde TMA Lelystad is veel te klein in verticale opbouw om de verwachte uitbreiding van het vliegverkeer op de luchthaven Lelystad te kunnen faciliteren;
- Er is een MER rapportage gemaakt over een gebied die tot aan Zwolle loopt, oost van Zwolle is niets onderzocht;
- de impact van de beoogde TMA Lelystad is gigantisch op de leefbaarheid in, en de toeristische waarde van het Overijsselse Vechtdal;
- er is weinig (3D) expertise aanwezig bij de provincie en gemeenten op luchtruimgebied;
- de gemeenten en provincie mogen niet meedenken of beslissen bij het toekomstige 3D overleg;
- er is onduidelijkheid over het 3D traject, deelnemers, opzet en tijdsplanne;
- er zijn weinig onafhankelijke bureaus beschikbaar met expertise op luchtruimtechnisch gebied;
- de tijdsdruk voor het 3D-overleg neemt toe, april 2018 moeten de eerste activiteiten op de uitgebreide luchthaven Lelystad plaatsvinden. Het 3D-overleg duurt minimaal één jaar
- er bestaat een rapport **Luchtruimvisie** waar ogenschijnlijk niets mee wordt gedaan terwijl dit rapport wel genoemd wordt in het "luchthavenbesluit Lelystad 2015";
- de Luchtverkeersleiding Nederland stelt zich weinig open op;
- er wordt alleen over intenties gesproken ten aanzien van het luchtruimgebruik voor luchthaven Lelystad.



Approach chart Schiphol, Oost Nederland

4. Voorstel van de Commissie Luchtruim ACS

De huidige plannen voor de TMA Lelystad zijn in onze ogen onveilig, onnodig en ongewenst. Zeker voor de inwoners van de provincie Overijssel en de gemeente Dalfsen. Daarnaast zijn ze zeer beperkend voor de huidige vliegactiviteiten van de Aero Club Salland en de General Aviation in het algemeen.

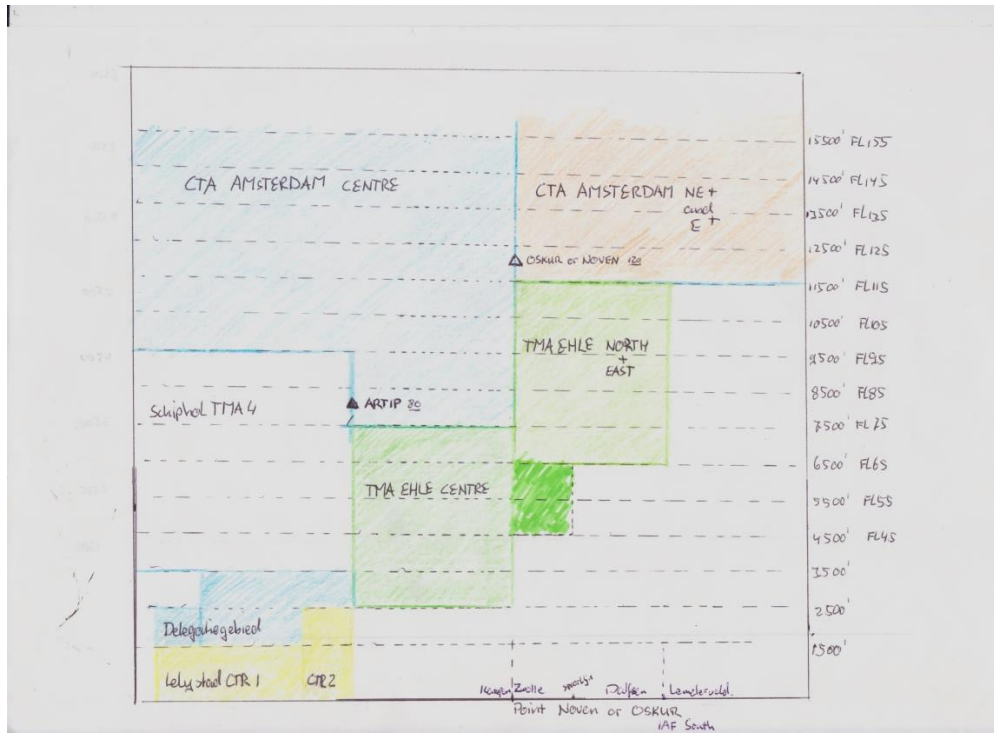
De getoonde vliegroutes zijn al vastgelegd en kunnen niet meer worden veranderd. Maar met de waarnemingen van de commissie en met de aanwezige kennis over het luchtruim komt de commissie van de Aero Club tot de volgende aanbevelingen, ze leiden tot een win-win-winsituatie:

- kijk beter naar het optimaal gebruik van het luchtruim door getrapte toepassing van TMA-gebieden volgens het “upside down wedding cake” principe (Luchtruimvisie, 2012).
- Maak gebruik van het onbenutte luchtruim in CTA Amsterdam East tot aan de punten OSKUR en NOVEN om de TMA Lelystad te accommoderen. De minimale overvlieghoogtes over deze punten zou FL120 kunnen worden.
- Verhoog de ondergrens van de “Artip Holding” met 1000 feet naar FL80.*
- Zo kan er een groot, getrapte, TMA Lelystad gecreëerd worden, waarbij de ondergrens tot aan de punten OSKUR en NOVEN op FL65 blijft liggen, en pas ten westen van deze punten naar 2500 feet hoeft .
- De bovengrens van TMA Lelystad komt op FL115 te liggen tot aan de punten NOVEN en OSKUR, en zakt west van deze punten naar FL75.
- De voordelen zijn:
 - o meer beschikbaar luchtruim voor de luchtverkeersleiding van Lelystad om naderend vliegverkeer op te vangen;
 - o de getrapte TMA biedt meer ruimte om een continu dalpatroon te vliegen onder controle van de verkeersleiding van vliegveld Lelystad;
 - o naderend vliegverkeer blijft boven de transitie hoogte/level waardoor er minder verspilling is van luchtruim;
 - o er is meer ruimte voor een “non-comm” procedure en een wachtpatroon in de buurt van de luchthaven voor noodsituaties (non-comm = communicatiestoring, bij het vliegtuig of het grondstation);
 - o hogere minimale vlieghoogte voor het naderend verkeer richting vliegveld Lelystad waardoor er veiliger, zuiniger en stiller kan worden gevlogen;
 - o veel minder impact voor het Overijsselse Vechtdal, en daarmee grotere kans op acceptatie door de inwoners van de getroffen gemeenten;
 - o geen beperkingen voor de general aviation en de Aero Club Salland in het bijzonder.

**Mocht de minimale overvlieghoogte van de ARTIP holding niet 1000 ft hoger kunnen, dan zakken alle genoemde hoogten met 1000 ft*

Getekend ziet het voorstel er als volgt uit:

Verticaal



Horizontaal geprojecteerd in een gedetailleerde kaart



Horizontaal geprojecteerd in de luchtvaartkaart (AIP)



5. Vervoltraject tot april 2018

Er zullen nog enkel Alderstafeloverlegondes volgen. De commissie luchtruim Aero Club Salland hoopt dat zijn voorstel serieus meegenomen wordt in deze overlegondes. Wij hebben de toezegging dat de gedeputeerde van Zwolle, de heer Liefers, ons voorstel indient bij het eerstvolgende Alderstafeloverleg. De KNVvL zal zijn best doen om het luchtruim voor de general aviation te verdedigen in het periodieke overleg met de luchtvaartinstanties.

De verwachting is dat het vliegverkeer richting Luchthaven Lelystad in drie blokken aanvliegt, een ochtend-, middag- en avondblok. Het is niet bekend in hoeverre de luchtverkeersleiding de vrijheid krijgt om het vliegverkeer af te laten wijken van de routes.

Bronnen

- Luchtruimvisie (sept 2012) IL&T
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/09/11/luchtruimvisie>
- Presentaties EHLE aan de omwonenden en vliegclubs in de “polder”
- Publicaties via de Alderstafel <http://www.alderstafellelystad.nl/>
- Luchthaven besluit Lelystad 2015
http://www.alderstafellelystad.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/luchthavenbesluit_lelystad_2015.pdf
- MER rapportage
http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/mer_deel_1_hoofdrapport_31_mart_2014.pdf
- Bureau To70 <http://to70.com/>
- TGAL <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/03/16/tgal-rapport>
- Criteria Catalogus Luchtruim
- Voortgangsrapportage Luchtruimvisie
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2016/11/17/voortgangsrapportage-uitvoering-luchtruimvisie>