

Werkgroep Luchtruim Overijssel

Oude Deventerweg 7
7448RK Haarle

luchtruimoverijssel@outlook.com
0548-546008

Alderstafel Lelystad
t.a.v. de heer J.G.M. Alders
Voorzitter
Polarisavenue 85b
2132 JH Hoofddorp
(per email en per post)

28 februari 2017

Onderwerp: Luchtruim Overijssel

Geachte heer Alders,

Op 23 februari 2017 beantwoordde de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu mevrouw S. Dijkema, in de Commissie AO Luchtvaart van de Tweede Kamer vragen over de voorziene aanvliegroutes van de luchthaven Lelystad in het luchtruim boven de provincie Overijssel. Wij hebben kennis genomen van de antwoorden van de Staatssecretaris over de huidige voorstellen voor de naderingsvluchten naar de luchthaven Lelystad en informeren u graag dat de antwoorden van de Staatssecretaris ons zeer verontrusten, daar deze mogelijk strijdig zijn met de door u gepubliceerde voorstellen.

De Werkgroep Luchtruim Overijssel is een provincie-brede groep bestaande uit bezorgde inwoners van Overijssel, die met medewerking van het lokale bedrijfsleven, lokale cultuur- en sportorganisaties en met de volle steun van de lokale politiek, zich inzetten voor behoud van de leefbaarheid in de provincie Overijssel, door te streven naar optimaal gebruik van het Overijssels luchtruim.

Luchtvaartdeskundige leden van de werkgroep verdiepen zich al enige tijd in alle door uw Tafel gepubliceerde documenten en kaarten over de voorgestelde toenaderings- en vertrekprocedures voor de luchthaven Lelystad boven onze provincie. Wij hebben ons inmiddels laten informeren door deskundigen van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en wij hebben contact gezocht met de projectleider Lelystad van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, alsook medewerkers van het Ministerie van Defensie (CLSK).

Alderstafel Advies 2014:

In het Alderstafel Advies (2014) schrijft u: *“Het advies geeft aan dat het overvliegen van het ‘oude land’ op minimaal 6000 ft een belangrijke wens is van de provincies Gelderland en Overijssel (en de gemeenten die zij vertegenwoordigen). In de studies naar het luchtruim is destijds gezien welke mogelijkheden er zijn om aan deze wens tegemoet te komen. Er is toen aangegeven, op basis van de uitgevoerde ontwerpstudies, dat er ruimte werd gezien, hier in belangrijke mate aan tegemoet te kunnen komen. **Daarbij is toen reeds één uitzondering***

gemaakt: “voor naderend verkeer uit het zuiden lijkt 6000 ft boven ‘oud land’ moeilijk realiseerbaar, vanwege het benodigde daalprofiel om de eindnadering te kunnen uitvoeren”.

De Werkgroep Luchtruim Overijssel is van mening dat bovenstaande passage uit uw Advies, uitsluitend betrekking heeft op het luchtruim westelijk van Zwolle, daar dit het gebied is dat uw tafel heeft bestudeerd. Wij zijn van mening dat uw tekst uitsluitend refereert naar de beide kruisingen van het aankomend en vertrekkend verkeer boven het Ketelmeer (Baan 23) en boven Kamperveen (Baan 5) in de B+ variant.

Uw Advies 2014 kan volgens onze Werkgroep op geen enkele wijze in verband gebracht worden met het aanvliegen beneden 6000 voet **boven centraal Overijssel**. Wij concluderen dit uit het feit dat gedetailleerde routevoorstellen voor centraal Overijssel geheel buiten uw Advies 2014 zijn gebleven. Boven centraal Overijssel zien wij in het geheel geen daalprofiel, maar een continue lang laag ‘level’ gevlogen profiel en dat is voor de inwoners van onze provincie een bijzonder onverwachte en pijnlijke ontdekking.

Op 8 juli 2014 schreef de Provincie Overijssel u een brief, waarin zij u informeert dat de provincie Overijssel geen zienswijze zal indienen tegen uw Advies 2014 voor het aanvliegen op 3000 voet boven Overijssel, nabij beide voornoemde kruisingen in Variant B+. De Provincie schrijft: “*De gekozen vliegroutes (de B+ variant) komt tegemoet aan de eerder ingediende zienswijze van de provincie Overijssel door zoveel mogelijk wooncentra te vermijden en lijkt daarmee de meest gunstige variant voor de Overijsselse inwoners. In verband met de gekozen routestructuur is volgens het Ministerie een aanvliegroute boven Overijssel op een hoogte van 3000 voet noodzakelijk in verband met **het kruisende stijgende vliegverkeer.**” (ten westen van Zwolle)*

De Werkgroep Luchtruim Overijssel is van mening dat deze provinciale reactie uitsluitend betrekking heeft op de haar toen bekende voorstellen uit uw Advies 2014 en dat de Provincie Overijssel op geen enkele wijze refereert naar de huidige concept aanvliegroutes (op 3000 tot 6000 voet) boven centraal Overijssel. Wij trekken deze conclusie, daar naar ons inzicht, de details van dit routeontwerp noch bij u (Advies 2014), noch bij de Provincie Overijssel bekend waren.

Het huidig ontwerp luchtruim Overijssel

Vorige week hebben wij tot ons genoegen kennis gemaakt met de Secretaris van de Alderstafel Lelystad, de heer Weggeman. Uit het gesprek met de heer Weggeman is ons duidelijk geworden dat wij onze zienswijze over het huidige ontwerp voor het toekomstig gebruik van het luchtruim boven Overijssel, het beste aan uw Tafel kunnen voorleggen.

Hierbij presenteren wij u graag onze interpretatie van **het huidige ontwerp van het luchtruim** boven Overijssel, zoals wij dit opmaken uit de door u gepubliceerde gegevens en openbare luchtvaartkaarten:

1. Het luchtruim boven Overijssel bestaat uit zowel civiele als militaire gebieden. De grens tussen beide luchtruimen bevindt zich op een hoogte van 6500 voet. Het civiele luchtruim ligt boven deze grens, het militaire luchtruim ligt onder deze grens.

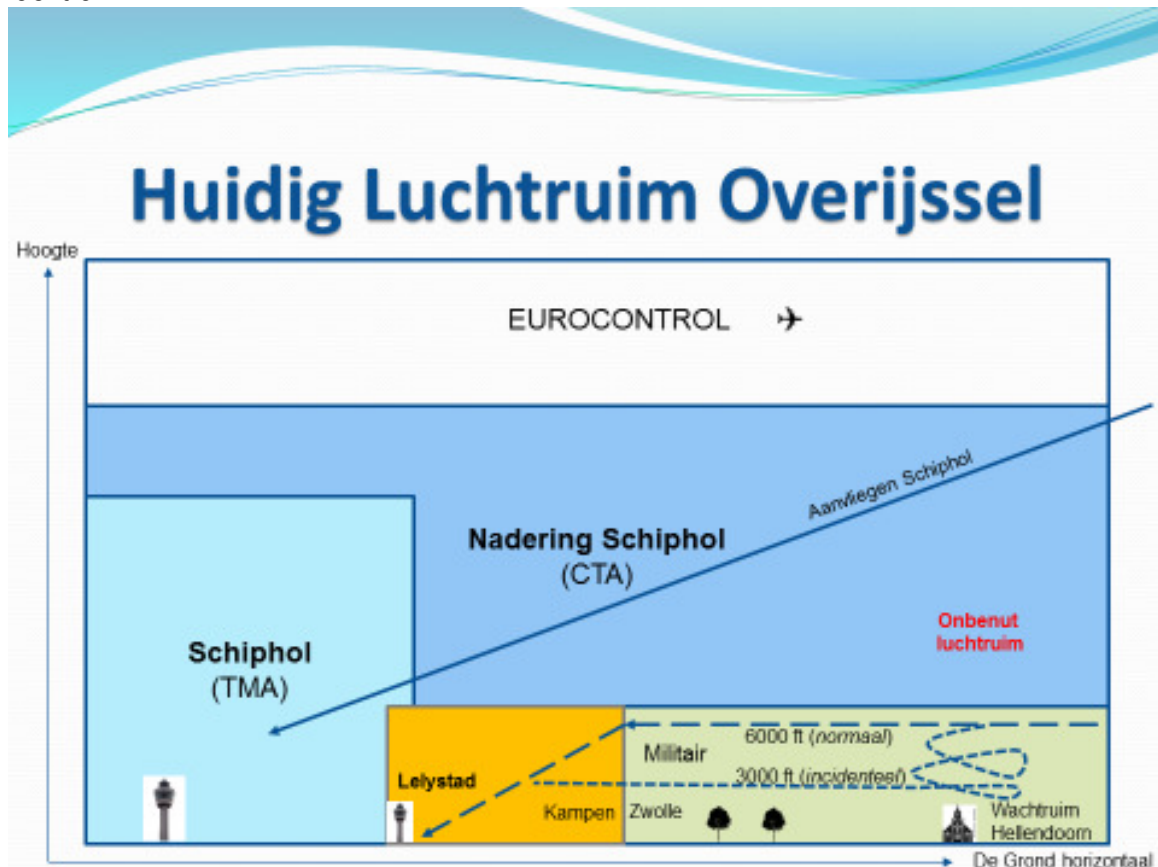
2. Het civiele luchtruim (CTA Amsterdam East) staat onder toezicht van LVNL en is ontworpen ten gunste van het naderingsverkeer Schiphol. Dit verkeer kent absolute prioriteit over al het andere verkeer en de aanvliegeroutes naar Lelystad dienen ruim onder het naderingsverkeer Schiphol ontworpen te worden.
3. Om aan punt 2. te voldoen is voor de Oostelijke toenaderingsroute van Lelystad boven de gehele provincie Overijssel in het militaire luchtruim (TMA-B/TMA-C) een civiele corridor ontworpen (Lelystad Area). Deze corridor ligt onder de civiel/militaire scheidslijn van 6500 voet met een minimum hoogte van 2500 voet. Dit concept resulteert in een lange lage aanvliegeroute voor verkeersvliegtuigen. In onze ogen, voor alle partijen, een uiterst suboptimale oplossing voor het naderen van de luchthaven Lelystad.
4. Aan de Alderstafel Lelystad is op verzoek van de provincies Gelderland en Overijssel overeengekomen dat de minimale vlieghoogte boven 'Oud Land' op 6000 voet zal liggen. Dit is op 23 februari 2017 door de Staatssecretaris aan de 2^e Kamer bevestigd. Het luchtruim Lelystad Area kent boven 'Oud Land' echter een ondergrens van 2500 ft en over de volledige lengte is de laagste beschikbare vlieghoogte 3000 voet. Dit heeft de Staatssecretaris niet aan de 2^e Kamer gemeld.
5. Boven geheel Overijssel vindt seizoensgebonden migratie plaats van grote vluchten trekvogels (b.v. Ooievaar, Zwaan, Gans) op een hoogte tot ruim 5000 voet. Wij beschouwen het ontwerpen van de luchtruimcorridor Lelystad Area over een lange horizontale afstand op slechts 2500 – 6500 voet als een groot vliegveiligheidsrisico. Het mogelijk verlies van beide motoren op geringe hoogte na een vogelaanvaring is navenant groot en de ruimte voor het adequaat opvangen van deze situatie is vrijwel nihil, met mogelijk desastreus gevolgen voor alle betrokkenen en de regio.
6. Boven zowel Giethoorn/Steenwijk als de Sallandse Heuvelrug in de gemeente Hellendoorn (Twente) zijn volgens de door u gepubliceerde gegevens wachtruimten voorzien. Deze wachtruimten zijn alle dagen beschikbaar en zullen gebruikt worden bij grote verkeersdrukte, baanobstructies op Lelystad, slecht weer of andere onvoorziene omstandigheden.
7. Een wachtruimte bestaat uit verschillende vlieghoogtes met steeds 1000 voet er tussen en staat toe dat vliegtuigen gestapeld wachten op toestemming, alvorens de naderingsvlucht naar Lelystad aan te vangen.
8. Uit de huidige openbare documenten en kaarten blijkt dat de wachtruimte Hellendoorn ontworpen is in het nieuwe luchtruim Lelystad Area op een hoogte tussen de 6500 voet en 2500 voet. Aankomende vliegtuigen naderen de wachtruimte op een hoogte van 6000 voet, waarna bij de toenadering van ieder daaropvolgende vliegtuig een nieuw wachtniveau 1000 voet lager in gebruik genomen wordt. Met een ondergrens van 2500 voet en met inachtneming van het 'Transition Level', menen wij dat er drie niveaus in het wachtruim Hellendoorn zullen bestaan met een minimum vlieghoogte van 3000 voet.
9. Bij gebruik van het onderste niveau van het wachtruim Hellendoorn (3000 voet) zal het verkeer deze wachtruimte ook verlaten op 3000 voet (914 meter) en de gehele naderingsvlucht over Twente, Salland, het Vechtdal en de Kop van Overijssel op slechts 3000 voet uitvoeren. Dit is een uitzonderlijk lange en lage aanvliegeroute voor verkeersvliegtuigen. Bedenk hierbij dat het Natura 2000 gebied Nationaal Park De

Sallandse Heuvelrug met een heuvelhoogte van 80 meter, in het slechtste geval op slechts 2763 voet (834 meter) overvlogen zal worden. Hier wordt de door jurisprudentie vastgelegde ondergrens voor het overvliegen van Natura2000 gebieden (3000 voet) doorbroken.

- Het is zeer ongebruikelijk om na een 'holding' op een lager niveau, opnieuw te klimmen naar de officiële hoger gelegen naderingsroute op 6000 voet richting Lelystad, daar dit extra brandstofverbruik, geluidshinder en milieubelasting met zich meebrengt.

Indien onze bovenstaande lezing van de publicaties correct is, dan is deze voor commerciële vliegtuigen buitengewoon lange lage aanvliegeroute, zoveel kilometers voor dat de werkelijk landing op Lelystad wordt ingezet, voor de inwoners van Overijssel **een onacceptabele inbreuk** op de leefbaarheid, het milieu en de economie van de provincie.

Ter ondersteuning van ons argument presenteren wij u hierbij een simpele schets van onze interpretatie opgesteld op basis van uw publicaties en de huidige kaarten van het Nederlandse luchtruim.



Echter gelukkig zien wij ook een oplossing.

De Werkgroep Luchtruim Overijssel wil u graag informeren over onze voorstellen voor een alternatief luchtruimontwerp boven onze provincie, waarbij de inwoners van Overijssel minimale overlast zullen ervaren door het aanvliegen van de luchthaven Lelystad.

Voorstel Werkgroep voor Luchtruim Overijssel

Over de studieperiode 2009-2014 van de Alderstafel Lelystad, heeft Luchtverkeersleiding Nederland, om optimale nadering- en vertrekprocedures te verkrijgen voor de nieuwe TMA Lelystad (zo dicht op het naderingsverkeer voor de luchthaven Schiphol) wijzigingen voorgesteld in de luchtruimindeling van de TMA Schiphol ten behoeve van de nieuwe TMA Lelystad.

Voor de gekozen oplossing maakt LVNL gebruik van een zogenaamde 'Upside Down Wedding Cake', deze procedure is recent ook gebruikt in de omgeving van Eindhoven Airport om een uiterst milieuvriendelijke 'Continuous Decent Approach' (CDA) te faciliteren. De Werkgroep Luchtruim Overijssel is zeer gecharmeerd van deze oplossing en denkt dat de 'Upside Down Wedding Cake' procedure ook boven Overijssel gehanteerd kan worden.

Wij zien goede mogelijkheden om deze CDA, evenals bij Eindhoven Airport, te ontwerpen gebruikmakend van hinder beperkende maatregelen, zoals het optimaliseren van routes en het gebruik van stimulerende 'prikkelers', gericht op het gebruik van de nieuwste vliegtuigen. Dit om extra brandstofreductie, minder geluidshinder en minder milieubelasting te bereiken.

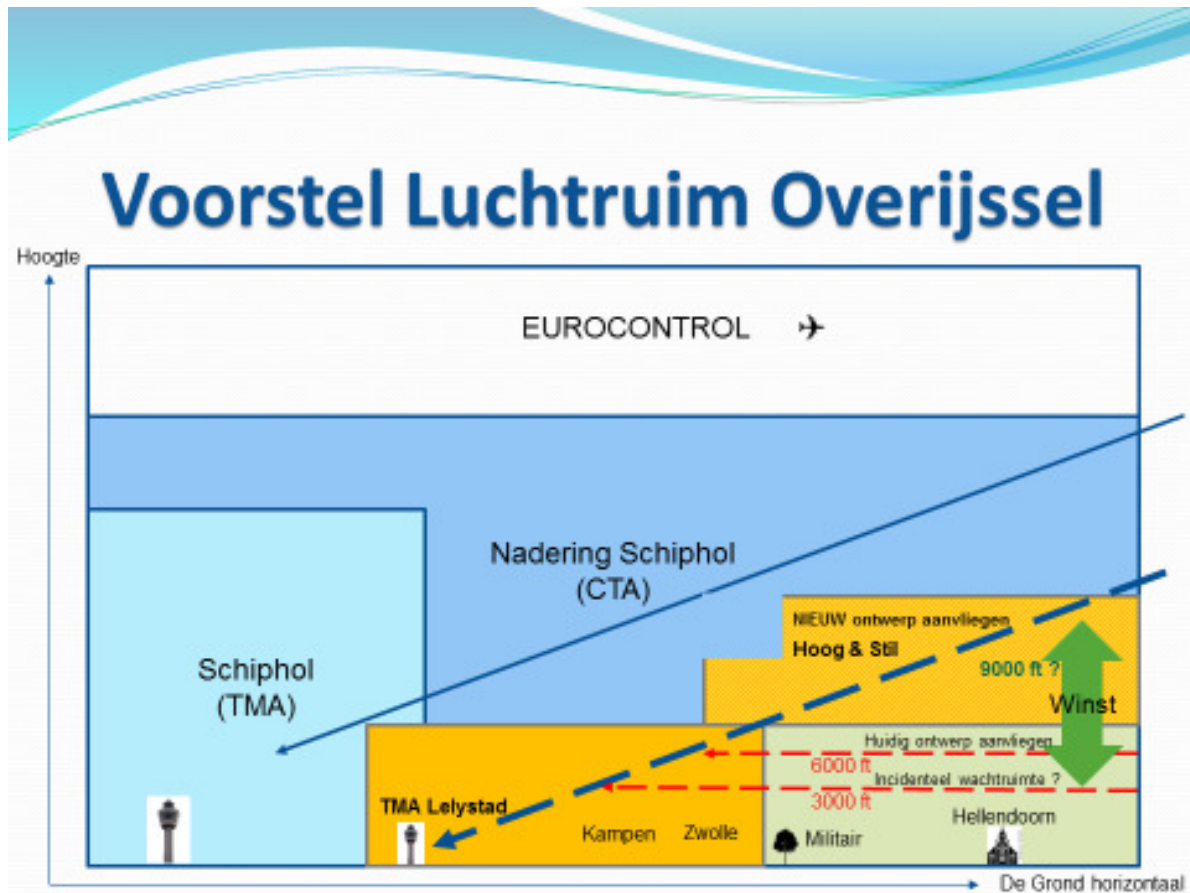
In luchtvaart technische termen is ons voorstel het volgende:

1. Gebruik het onbenutte luchtruim in CTA Amsterdam East tot aan punten "Oskur" en "Noven" (Approach chart EHAM).
2. Verhoog ondergrens "Artip holding" met 1000 ft naar FL80.
3. Creëer een getrapte TMA Lelystad waarbij de ondergrens op FL65 ligt tot de punten "Oskur" en "Noven" en daarna een ondergrens van 2500 voet.
4. Bovengrens van TMA Lelystad op FL115 tot aan punten "Noven" en "Oskur" daarna zakkend naar FL75.

Indien de beide luchtverkeersleidingsorganisaties LVNL en CLSK overeenstemming kunnen bereiken over bovenstaand voorstel, dan zien wij goede mogelijkheden om boven Overijssel een onbenut deel van de huidige CTA Schiphol toe te wijzen aan een nieuw te vormen CTA Lelystad (of uitbreiding Lelystad Area). Deze luchtruimtoewijzing zou geschieden onder de huidige naderingsroutes voor de luchthaven Schiphol in CTA Amsterdam East. Het gebruik van een 'Upside Down Wedding Cake' boven Overijssel, oostelijk van Zwolle, zou grote voordelen opleveren voor de luchtvaartmaatschappijen, daar dit zal resulteren in een naderingsvlucht naar Lelystad, op basis van een veel hogere en veel stillere Continuous Decent Approach.

Wij menen met dit voorstel een 'Win-Win-Win' situatie te creëren voor de civiele en militaire luchtverkeersleiders, de luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven Lelystad, alsook voor de inwoners van Overijssel. Wij hopen zeer dat uw Tafel dit met ons eens is.

Hieronder een schematische weergave van ons voorstel.



Conclusie:

Op basis van de beschikbare uiterst summiere informatie van de Alderstafel Lelystad over de invloed van de nieuwe luchthaven Lelystad op het Overijssels luchtruim, concludeert de Werkgroep Luchtruim Overijssel dat uw Tafel nimmer in details de vertrek- en aanvliegeroutes boven grote delen van de provincie Overijssel (Noord, Zuid en Oostelijk van Zwolle) bestudeerd heeft. Het feit dat de Overijsselse gemeenten, de inwoners, de milieuorganisaties en het bedrijfsleven nimmer geconsulteerd zijn alvorens uw partners aan de Alderstafel tot het ontwerpen van naderingsroutes boven 'Oud Land' **beneden de 6000 voet** zijn overgegaan, beschouwen wij als een tekortkoming van uw Tafel en een uiterst teleurstellende gang van zaken.

De Werkgroep Luchtruim Overijssel stelt vast dat, met name de implicaties van de twee ontworpen wachtpatronen boven Steenwijk en Hellendoorn in het geheel niet door uw Tafel bestudeerd zijn. Dit terwijl deze wachtruimten bijzonder laag gesitueerd zijn boven twee bijzonder gevoelige Nationale Parken en eveneens boven de relatief dichtbevolkte gebieden van Hellendoorn, Nijverdal, Giethoorn en Steenwijk. Deze bij uitstek op toerisme gerichte economieën worden mogelijk (op termijn) zwaar getroffen. De kans dat fragile natuurgebieden en de aanliggende woongebieden over enige jaren met regelmaat langdurig op 3000 voet overvlogen gaan worden is ons inziens reëel aanwezig. Dit achten wij niet acceptabel, zeker gezien uw Tafel's eerdere keuzes om de Oostvaarderplassen en Lelystad te ontzien.

De Werkgroep Luchtruim Overijssel zou het bijzonder waarderen indien u ons zo spoedig mogelijk kunt laten weten of onze interpretatie van de thans beschikbare publicaties over de routes boven Overijssel en dan met name de beide wachtpatronen boven Hellendoorn en Steenwijk met de daarbij behorende gestapelde vlieghoogtes, de juiste is.

Indien onze zienswijze, dat het aanvliegen van de Luchthaven Lelystad bij gebruik van het wachtruim Hellendoorn, in drukke periodes, inderdaad op slechts 3000 voet over centraal Overijssel zal plaatsvinden, dan vernemen wij graag hoe uw Tafel dit - voor ons **onacceptabele ontwerp** - denkt te verbeteren.

Wij hopen zeer dat uw Tafel, onze suggestie voor het invoeren van een 'Upside Down Wedding Cake' oplossing in de CTA Amsterdam East en de invoering van een hoger gelegen Continuous Decent Approach boven Overijssel met daadkracht wil ondersteunen.

Gezien de olopende spanning onder de Overijsselse bevolking vernemen wij graag zo spoedig mogelijk uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Namens de Luchtruim Werkgroep Overijssel,

Jan Rooijackers	- Gemeenteraad Dalfsen, Vechtdal
Hadriaan van Nes	- Aeroclub Salland, Lemelerveld
Alexander ter Kuile	- Haarle, Hellendoorn

(electronisch ondertekend)

28 februari 2017