

Bijlage 1 - Overzicht van de verbeteringen aan het ontwerp

In deze bijlage wordt nader ingegaan op de belangrijkste verbeteringen die ten opzichte van de op 26 juni jl.¹ gepresenteerde concept aansluitroutes zijn aangebracht. Op een aantal punten betreft dit concrete vervolgspraken. Daarnaast zijn LVNL en CLSK er binnen de daarvoor geldende uitgangspunten in geslaagd een aantal optimalisaties door te voeren aan de lokale vertrek- en naderingsroutes (B+). Ook daarop wordt in deze bijlage nader ingegaan.

Een uitgebreide onderbouwing van de voorstellen is te lezen in de bijlage Rapport "Reactie op voorstellen consultatietrajecten Lelystad Airport" en bijhorende bijlages van LVNL/CLSK.

Vooraf is het daarbij van belang erop te wijzen dat de ontworpen hoogtes van de aansluitroutes de minimale vlieghoogtes zijn waarop te allen tijde moet kunnen worden teruggevallen, ook in geval van bijvoorbeeld verstoringen. Om veiligheidsredenen worden routes dus bewust voorzichtig ontworpen. In de praktijk laten de operationele omstandigheden het vaak toe sneller te stijgen in opdracht van de luchtverkeersleider waardoor dan dus hoger zal worden gevlogen.

Lemmer

Veel commentaar werd geuit op het feit dat de concept vertekroute naar het noorden (route OUT-01) over de gemeente Lemmer loopt. Zowel in de internetconsultatie, het advies van de bewonersdelegatie als door de provincie Friesland zijn voorstellen gedaan om deze route aan te passen. Voor deze vertekroute is het mogelijk gebleken deze aan te passen waardoor Lemmer vrij van de route komt te liggen. Door de route naar het westen te verschuiven wordt ook bij Lemmer de geluidhinder zo veel mogelijk beperkt.

Heerde-Oene

Voor de vertekroutes naar het zuiden en oosten zijn zowel door de bewonersdelegatie als vanuit de internetconsultatie voorstellen gedaan om enkele woonkernen te ontzien. Specifiek voor Heerde en Oene is het mogelijk gebleken de vertekroute naar het zuiden en oosten iets oostelijker te laten lopen. Hierdoor komt in het definitieve ontwerp de route oostelijk van Heerde en Oene te liggen en wordt de geluidhinder in beide dorpen zo veel mogelijk beperkt.

Weerribben-Wieden

Op zowel het wachtgebied bij Steenwijk als de bocht die daar vanuit het westen, nabij de Weerribben (IN-11), naartoe loopt is veel commentaar geweest. De commentaren over de bedoelde bocht hebben ertoe geleid dat in het ontwerp de bocht is verruimd, waardoor de Weerribben grotendeels wordt ontzien. Op de wachtgebieden wordt in de alinea hieronder in gegaan.

Wachtgebieden Steenwijkerland/Weerribben en Lemelerveld

De afgelopen periode is veel aandacht geweest voor de locatie en hoogte van de wachtgebieden bij Steenwijkerland en bij Lemelerveld. De hoogte van deze wachtgebieden was in het concept ontwerp van juni 2017 voorzien op 1.800 meter (6.000 voet). In alle consultatiesporen is gevraagd naar alternatieven voor de wachtgebieden. Naast hinder voor omwonenden speelde bij Steenwijk ook de zorg voor het stiltegebied de Weerribben. Bij Lemelerveld speelden voorts de natuurgebieden rond Lemele en de impact op het zweefvliegen. Een voorstel om beide wachtgebieden te vervangen door één wachtgebied boven Lelystad Airport en onder het Schiphol wachtgebied bij ARTIP, is niet mogelijk vanwege interferentie met Schiphol-verkeer. Er is echter wel een alternatieve oplossing gevonden. Deze oplossing houdt in dat beide genoemde wachtgebieden worden vervangen door één wachtgebied op een andere locatie dat bovendien aanzienlijk hoger kan worden gesitueerd, namelijk op 2.700 meter (9.000 voet). Dit nieuwe wachtgebied Lelystad Airport bevindt zich boven de noordelijke Achterhoek, in de omgeving van Lochem.

Deze wijziging kan voor betrokkenen in deze regio als nadelig worden ervaren. In deze afweging spelen een aantal factoren een rol: het kunnen terugbrengen van twee wachtgebieden naar één

¹ Kamerstuk 31 936, Nr. 390

wachtgebied en de substantiële verhoging van het wachtgebied. Tevens is meegewogen dat, zoals eerder aan de Tweede Kamer gemeld in antwoord op vragen van de leden Omtzigt en van Helvert van 13 maart 2017², het wachtgebied in de praktijk slechts bij uitzondering zal worden gebruikt. Naar verwachting zal het wachtgebied Lelystad Airport, in de tijdelijke situatie tot de herziening van het luchtruim, gemiddeld één maal per kwartaal worden gebruikt. Dit is gebaseerd op ervaringen bij de wachtgebieden rond de luchthavens Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en Eindhoven Airport. Met deze oplossing wordt de hinder voor omwonenden en natuurliefhebbers van de Weerribben en de omgeving van Lemele beperkt. Daarnaast leidt de verplaatsing van het wachtgebied bij Lemelerveld tot reductie van beperkingen voor luchtruimgebruikers ten opzichte van het concept ontwerp van afgelopen juni.

Veluwe

Voor de vertrekroute naar het zuiden was in het ontwerp van juni 2017 nog een conditionele route voorzien die op 1.800 meter (6.000 voet) over het noordelijk deel van de Veluwe en de daar gelegen stiltegebieden zou vliegen. Hierover was de nodige onrust ontstaan. Per brief van 12 september jl.³ is reeds gemeld dat LVNL en CLSK een alternatief hebben gevonden dat tegemoet komt aan de wens om de Veluwe te ontzien. In plaats daarvan wordt het verkeer in zuidelijke richting gebundeld op één route, en splitst deze pas voorbij Apeldoorn in een zuidoostelijke en zuidwestelijke richting. Behalve dat hierdoor de vertrekroute over het noordelijk deel van de Veluwe kon komen te vervallen, was ook een belangrijk voordeel dat op deze route eerder op een gegarandeerde hoogte van 2.700 meter (9.000 voet) kan worden gevlogen. Deze alternatieve vertrekroute was reeds verwerkt in het ter consultatie voorgelegde ontwerp.

Ede-Bennekom

In het conceptontwerp van juni 2017 was voorgesteld de *vertrekroute* naar het zuidwesten (sector 3) over Ede te laten lopen op een hoogte van 2.700 meter (9.000 voet). De route voor *inkomend verkeer* uit het zuidwesten lag in dit ontwerp iets ten zuiden van Arnhem. Ook dit was een conditionele route. Het conditioneel uitvoeren van een route betekent dat deze niet continu beschikbaar is vanwege de noodzakelijke beschikbaarheid van defensiegebieden. Zoals hierboven beschreven is op 12 september jl. aan de Tweede Kamer gemeld dat de conditionele vertrekroute naar sector 3 is komen te vervallen. De aangepaste route ligt op tenminste 2.700m (9000 voet) en voert langs Ede-Bennekom. Op 19 september jl.⁴ is vervolgens aan de Tweede Kamer gemeld dat ook voor de route voor inkomend verkeer vanuit sector 3 een alternatieve route is gevonden, die evenmin nog langer conditioneel is. Deze route is naar het noorden opgeschoven en loopt grotendeels gelijk met de hierboven beschreven aangepaste route voor vertrekkend verkeer naar sector 3. Zowel de ingaande route (IN-06) als de uitgaande route (OUT-07) is permanent beschikbaar en werd opgenomen in het ontwerp dat ter consultatie heeft gelegen.

Ondanks de aanzienlijke hoogte is op deze gecombineerde in- en uitgaande route langs Ede-Bennekom veel commentaar gekomen. Daarbij speelt een rol dat tussen Ede en Bennekom nauwelijks open ruimte is en te zien is als een vrijwel aaneengesloten bebouwd gebied. Daarnaast speelt een rol dat hier zowel een vertrek- als aankomstroute is ontworpen. In het bestuurlijk overleg met provincies van 18 december jongstleden, is door de provincie Gelderland nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de situatie bij Ede-Bennekom. Hierbij is verzocht de oorspronkelijke conditionele aankomstroute die iets ten zuiden van Arnhem liep te heroverwegen. Het terugdraaien van deze routewijziging is echter niet mogelijk vanwege defensiegebieden en de beperkt beschikbare capaciteit van het militaire luchtruim rond Eindhoven.

Naar aanleiding van dit Bestuurlijk Overleg zijn LVNL en CLSK verzocht om hier een uiterste inspanning te doen om de hinder tot een minimum te beperken. Door vanuit het perspectief van de

² Vergaderjaar 2016-2017, Aangangsel van de Handelingen, Nr. 1374

³ Kamerstuk 31 936, Nr. 394

⁴ Kamerstuk 31 936, Nr. 398

luchtverkeersleiding maximale flexibiliteit in het ontwerp toe te passen, is het mogelijk gebleken om ter hoogte van Ede een alternatieve route te ontwerpen, die weliswaar ten koste van de flight efficiency, maar die minder over bebouwd gebied loopt. De alternatieve route loopt dan niet over Ede. Wel voert deze route over het Renkums Beekdal. De wethouders in de betreffende regio zijn hierover geïnformeerd. Uit de validatie van de routes moet blijken of dit alternatief ook operationeel werkbaar is. LVNL en CLSK zijn hier optimistisch over. LVNL en CLSK zullen worden gevraagd de verdere uitwerking van dit alternatief mee te nemen in het verdere validatie- en ontwerpproces.

Zwolle-Stadshagen

Ter hoogte van de Zwolse wijk Stadshagen is een oplossing gevonden. In het geconsulteerde ontwerp werd ter hoogte van Zwolle vanaf 6.000 voet de daling naar Lelystad Airport ingezet. Bij gelijktijdig aankomend en vertrekkend verkeer werd bij noordoostelijk baangebruik ten noorden van Stadshagen (wat iets verder op de route ligt) een vlieghoogte van 3.000 voet voorzien. Dit betrof een uitzonderingssituatie binnen het B+ gebied volgend uit de afspraken die aan de Alderstafel in 2014 zijn gemaakt. Door in het nieuwe ontwerp bij deze uitzonderingssituatie het verkeer lateraal (met koersinstructies) te separeren is het, in ieder geval tot een jaarvolume van 10.000 vliegtuigbewegingen, in alle gevallen mogelijk het naderend verkeer ten noorden van Stadshagen op minimaal 5.000 voet te laten vliegen. Bij de daling in noordoostelijke richting wordt ter hoogte van Zwolle op 6.000 voet gevlogen. Vlak voor Stadshagen wordt de daling vanaf 6000 voet ingezet, en zal het toestel ter hoogte van Stadshagen in ieder geval niet lager dan 5.000 voet vliegen. Hiermee komt de (negatieve) uitzondering voor Stadshagen te vervallen. Dit betekent een significante vermindering van de geluidhinder voor Stadshagen. Met deze oplossing wordt tevens invulling gegeven aan een belangrijke wens uit de internetconsultatie en aan de motie Bruins⁵.

Naderend verkeer vanuit het oosten

De provincie Overijssel heeft verzocht te onderzoeken of het mogelijk is om vanaf de Duitse grens tot aan Zwolle in glijvlucht te vliegen. Het is LVNL en CLSK gelukt hier een oplossing voor te vinden. De luchtverkeersleiding gaat het op de oostelijke route voor naderend verkeer vanuit Duitsland (waar vliegtuigen op ongeveer 5.500 meter het land binnenkomen) voor de piloot mogelijk maken het op dat moment meest efficiënte daalpad te kiezen. Hierdoor zal de naderingsroute vanaf het oosten in de praktijk, mits de verkeerssituatie dit toestaat, zo veel mogelijk in glijvlucht gevlogen worden en wordt de Initial Approach Fix (IAF) Zuid bij Lemelerveld vanuit oostelijke richting aanzienlijk hoger dan 1.800 meter (6.000 voet) gepasseerd. Pas bij Zwolle zal op 1.800 meter worden gevlogen. Op deze manier wordt tegemoet gekomen aan een wens van de provincie Overijssel alsmede aan het verzoek om glijvluchten vanuit de bewonersdelegatie. Op het IAF Zuid wordt niet alleen de oostelijke maar ook de zuidelijke naderingsroute aangesloten. Voor de zuidelijke naderingsroute is een dergelijke glijvlucht niet mogelijk omdat dit verkeer onder het Schipholverkeer moet blijven en al lager aankomt op IN-06. Om deze reden behoudt het IAF Zuid wel de minimale ontwerpvlieghoogte van de eerder gecommuniceerde 1.800 meter.

Teuge

Om het voortbestaan van vliegveld Teuge tot de herziening van het luchtruim te ondersteunen worden met betrokken partijen maatwerkafspraken gemaakt om het valschermspringen op Teuge binnen de huidige luchtruimstructuur zoveel als mogelijk inpasbaar te houden. Deze maatwerkafspraken dienen dan als overbruggingsperiode tot aan de herziening van het luchtruim, waarin de situatie op Teuge opnieuw wordt bekeken. De voorwaarden waaronder tot aan de herziening kan blijven worden gesprongen, worden nu uitgewerkt in een 'Memorandum of Understanding'. Hiermee wordt tevens invulling aan de motie van het lid Graus cs.⁶

Aansluitroutes kop van Noord-Holland (Sector 4 en 5)

⁵ Kamerstuk 31 936, Nr. 411

⁶ Kamerstuk 31 936, Nr. 419

Er zijn diverse voorstellen gedaan om de aansluitroutes van en naar het westen en zuidwesten (sector 4 en 5) te optimaliseren en daarmee de hinder in zuidwest Friesland en de kop van Noord-Holland te beperken. Met name het laten vervallen van de preferente route IN-11 door militair oefengebied, om in plaats daarvan in alle gevallen de hoger ontworpen route over de Schiphol TMA (IN-13) te vliegen heeft aandacht gekregen. Het gaat in deze richting om een beperkt aantal vluchten. Om die reden is LVNL en CLSK verzocht om het voorstel om deze conditionele routes samen te voegen nogmaals in de 'real time simulator' te toetsen en de uitkomsten hiervan met een bewonersvertegenwoordiging bespreken. Dan moet blijken of deze optie tot acceptabele werkbelasting in de civiele sector leidt of dat de conditionele routes gehandhaafd moeten blijven tot aan de luchtruimherinrichting.

Verkleining CTR Lelystad

Het ontwerp van het vanuit de toren gecontroleerde luchtruim direct rondom de luchthaven (CTR) werd door luchtruimgebruikers als te beperkend ervaren. Hiertoe zijn door luchtruimgebruikers diverse voorstellen gedaan deze CTR te verkleinen. Het is mogelijk gebleken dit controlegebied kleiner te ontwerpen. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de recreatieve luchtvaart om zonder toestemming van de luchtverkeersleiding en zonder licentie voor radiotelefonie te vliegen (ongecontroleerd luchtruim).

Verhoging en verkleining TMA Lelystad

Voor wat betreft de kleine luchtvaart is ook een oplossing gevonden voor behoud van een groot deel van de zweefvliegactiviteiten rond Lemelerveld en perspectief voor het zweefvliegen in het algemeen. Zoals op 12 september jl.⁷ aan de Tweede Kamer is gemeld bestaat deze oplossing uit een verhoging van de oostkant van de TMA (Terminal Control Area) ten opzichte van het eerste ontwerp naar 4.500 voet. Dit mitigeert voor een deel de beperkingen. De Lelystad TMA is het luchtruim rondom de CTR waarbinnen het naderend en vertrekkend verkeer rondom de luchthaven wordt gecontroleerd. De TMA is, in lijn met de CTR, aan de hand van de gedane voorstellen aan de noordwestzijde ook verkleind. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de recreatieve luchtvaart.

Aanpassing luchtruimclassificatie

Om het verkeer van en naar Lelystad Airport veilig en efficiënt af te handelen wordt, naast de hierboven genoemde inrichting van een CTR en TMA in de nabijheid van de luchthaven, ook een deel van het verder van de luchthaven gelegen militair gecontroleerde luchtruim aangepast. De luchtruimclassificatie verandert in die gebieden deels van E naar D, in lijn met het toetsingskader ('Criteria Catalogus Luchtruim') zoals dat destijds door de ministeries van IenM en Defensie in 2010 is vastgesteld. Deze aanpassing is nodig om het luchtruim met verschillende stromen van groot en klein verkeer veilig te beheersen. Dit betekent voor de recreatieve luchtvaart dat men in de nieuwe situatie toestemming van de luchtverkeersleiding nodig heeft om in dit gecontroleerde luchtruim te vliegen en derhalve over een radiotelefonielicentie moet beschikken. Dit is momenteel niet het geval. In 2018 zal een initiatief met LVNL/CLSK en de recreatieve luchtvaart worden gestart, waarbij de toepassing van een concept met RMZ/TMZ in (delen van) het Nederlandse luchtruim wordt onderzocht.

Optimalisatie Biddinghuizen

In het Aldersadvies uit 2014 is aangegeven dat er behoefte bestaat aan experimenteerruimte voor mogelijke toekomstige optimalisatievoorstellen binnen het B+ gebied. In dat verband is veel gesproken over Biddinghuizen, o.a. over een voorstel om eerder door te klimmen op de vertrekroute tussen Zeewolde en Biddinghuizen. Dit werd op dat moment niet mogelijk geacht, vanwege de directe nabijheid van het luchtruim ten behoeve van Schiphol. LVNL en CLSK hebben bij het ontwerp van de aansluitroutes en de daarbij horende uitwerking van de luchtruimstructuur een manier gevonden om deze gewenste snellere klim nu al te operationaliseren, o.a. door een kleine ingreep in de Schiphol TMA. De operationele afspraken die hierbij zijn gemaakt zorgen ervoor dat dit niet leidt tot interferentie met het Schipholverkeer. Dit heeft naar verwachting positieve consequenties voor de geluidbelasting. Op de route vertrekkend in zuidoostelijke richting zal het verkeer eerder klimmen en komt het verkeer ter hoogte van Biddinghuizen over op een hoogte van circa 4.500 voet (circa 1.500

⁷ Kamerstuk 31 936, Nr. 394

meter) in plaats van circa 3.000 voet (circa 1.000 meter). Aan de laterale ligging van de route verandert niets.

Wezep

Uit de internetconsultatie, het bestuurlijk overleg met provincies en het debat in uw Kamer van 19 december jongstleden is nadrukkelijk zorg uitgesproken over de route over Wezep en de door bewoners verwachte hinder. Op deze route zijn beide bochten (voor zowel noordoostelijk als zuidwestelijk baangebruik) ingetekend, daar waar dit in eerdere ontwerpen nog niet het geval was. De locatie van het eindpunt van de vaste vertrekroute pal na Wezep is onderdeel van de aan de Alderstafel bestuurlijk overeengekomen routeset B+. Aan de Alderstafel is bestuurlijk afgesproken dat vliegtuigen minimaal op 1.800 meter het "oude land" bereiken. Gelet op de complexiteit van het luchtruim boven Wezep en de verwevenheid met de routeset B+ is een wijziging in deze route niet in het lopende validatieproces meegenomen. Wel zien LVNL en CLSK ruimte om de route te optimaliseren. Daarom zal samen met de omringende gemeenten en provincie worden verkend op welke wijze – en met welk tijdsplan – een optimalisatie van de ligging en het gebruik van de route boven Wezep binnen de uitgangspunten van B+ mogelijk is. De ontwerpvrage die hier voor ligt leent zich om te komen tot lokale optimalisatie gebruikmakend van de experimenteerruimte, zoals deze in de Alders-afspraken is voorzien.