

# Groei van Lelystad Airport en de invloed op Wilsum

Steller: Steffen Hofstra, stand van 1-5-2018

Voorzitter van de Vereniging Dorpsbelangen Wilsum en (mede) Vertegenwoordiger van Overijssel in de Regiegroep belevingsvlucht

## Samenvatting

Schiphol kent in 2020 zo'n 580.000 vliegbewegingen per jaar. Ze mag echter maar groeien tot 500.000. Daarom neemt Lelystad 45.000 vliegbewegingen over (en Eindhoven de rest). Maar het luchtruim boven Lelystad is momenteel ook vol. Tot die tijd (van de opening in 2020 totdat de herindeling gereed is in 2023) kunnen er maximaal 10.000 vliegbewegingen bijkomen. Voor nog meer vliegbewegingen, tot een maximum van 45.000, moet het luchtruim eerst heringedeeld worden en een nieuwe MER worden gemaakt. Tot de herindeling moeten vertrekkende en inkomende vliegtuigen onder de vliegroutes van Schiphol door: de laagvliegroutes op 1.800 m hoogte. Hierdoor is de geluidsoverlast niet beperkt tot de nabije omgeving van het vliegveld. De herindeling is geen garantie dat de laagvliegroutes verdwijnen! Het luchtruim moet o.a. ook dan aangesloten blijven op dat van het buitenland.

## Waarom in de uitbreiding van Lelystad Airport onderwerp van gesprek

Al in 2014 heeft de Tweede Kamer Lelystad Airport aangewezen om de groei van Schiphol (deels) op te vullen. Dat deel is maximaal 45.000 vliegbewegingen voor groot commercieel verkeer per jaar, naast de maximaal toegestane 100.000 andere vliegbewegingen zoals zakenvliegtuigen en helikopters. (Een vliegbeweging is een start en een landing van eenzelfde vliegtuig). Dit aantal wordt opgenomen in het (te actualiseren) Luchthavenbesluit Lelystad. Dit besluit geeft de definitieve situatie aan (fase 1 is 25.000 en fase 2 is tot 45.000) en de tijdelijke (10.000 vliegbewegingen). De tijdelijkheid zit hem in het feit dat eerst het luchtruim moet worden heringedeeld om plaats te maken voor die 45.000 vliegbewegingen. Zonder herindeling kan er niet worden doorgegroeid!

## Herindeling luchtruim

Naast Schiphol en Lelystad maakt ook Defensie (met drones, helikopters en gevechtsvliegtuigen) gebruik van het Nederlandse Luchtruim. Door de komst van de uitbreiding van Lelystad moeten deze starts en landingen onder de routes door van Schiphol en die van Defensie. Dat is dus de oorzaak van de laagvliegroutes. Bij de herindeling is sprake van een optimalisatie waarbij de verwachting is dat de laagvliegroutes verdwijnen. Zeker is dat niet. Dat laag vliegen over (beschermd) Natura-2000 gebieden is ook in het onderzoek van de MER meegenomen. Afgesproken is dat deze gebieden "zoveel als mogelijk worden ontzien" door de routes niet lager te doen zijn dan 3000 voet (900 m). De herindeling van het luchtruim in 2023 klaar zijn en als resultaat opleveren dat de aansluitroute aanmerkelijk hoger komen te liggen.

## Waarom groeit Schiphol niet door

Schiphol loopt tegen z'n plafond aan van maximaal 500.000 vliegbewegingen (van grote commerciële airliners). Meer vliegtuigen kunnen daar hetzij fysiek op de grond, hetzij in de lucht via de bestaande vliegroutes niet meer afgehandeld worden. Door nu de meer regionale vluchten (de vakantieprijsvechters) naar elders over te hevelen ontstaat ruimte voor andere soorten vluchten.

## Een nieuwe Milieu Effect Rapportage (MER) ?

In 2014 is voor de uitbreiding van Lelystad een MER vastgesteld, doch daarin zijn door burgers (o.a. Hoogoverijssel.nl) fouten ontdekt. Daarnaast ontbraken de effecten op de aansluitroutes (inclusie de laagvliegroutes). In 2017 is toen een actualisatie gemaakt, dus inclusief de milieueffecten van die aansluitroutes, voor een situatie met maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen. Deze actualisatie voldoet samen met de oorspronkelijke MER, aan de wettelijke eisen. Dit is in april 2018 getoetst door de onafhankelijke commissie MER. De actualisatie wijst uit dat de aansluitroutes van (de oorspronkelijk ontworpen) variant B+ nog als uitgangspunt gelden. Actiegroepen bestrijden dat trouwens. Als het ontwerp van het heringedeelde luchtruim bekend is, dient de MER opnieuw te worden geactualiseerd.

## Gewijzigde vlieghoogte boven Wilsum

De actualisatie van de plannen (tot maximaal 10.000 vliegbewegingen), die vervolgens in de MER zijn opgeschreven, leveren een aantal optimalisaties op: De vlieghoogte boven Wilsum is nu gepland op 5000 voet (ca 1.800 m). Voorbij Stadshagen zetten ze de daling in, bij Wilsum slaan ze linksaf richting Lelystad. De uitkomsten van de herindeling van het Nederlandse luchtruim (tot maximaal 7 km hoogte) staan allerm minst vast. Internationale afspraken en het gebruik van Defensie van datzelfde luchtruim maken een nieuw ontwerp complex. De Minister wil (kan) nu niet beloven dat de laagvliegroutes tijdelijk zijn. Een definitief "nee" tegen laagvliegroutes maakt dat Lelystad niet voor 2023 open kan en dat een nieuwe MER moet worden opgesteld. Deskundigen achten die termijn scherp maar haalbaar.

## Welke vliegtuigen komen langs en hoe vaak?

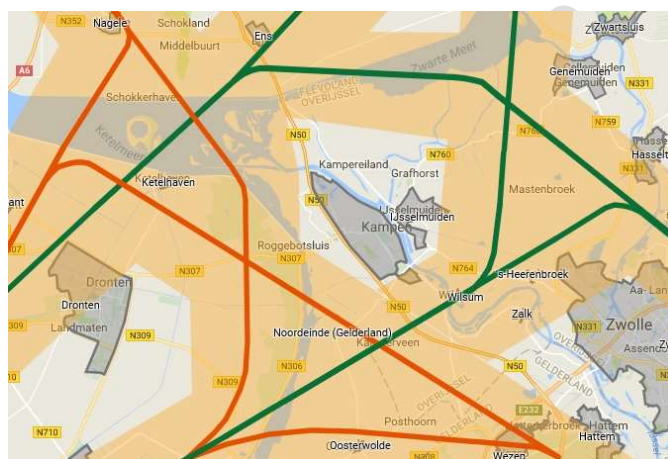
De bedoeling is dat Schiphol “vakantieprijsvechters” als Transavia en Corendon verplaatst naar Lelystad. Deze prijsvechters gebruiken o.a. de Boeing 737-800 (met ca 180 passagiers) die twee keer per dag naar bestemmingen rond de Middellandse Zee vliegen (met pieken in ochtend tussen 6 en 8 uur en in de avond tussen 18 en 22 uur). Dat overleg moet uitmonden in een vrijwillig vertrek. Een verplicht vertrek brengt partijen voor de Europese rechter. Afdwingen kan Schiphol niets! Daarnaast moet het Europese Parlement instemmen met dit ingrijpen in de markt.

Bij 45.000 vliegbewegingen zijn dat 11250 vliegtuigen over Zwolle naar het Zwarte Meer, en 7500 over Wilsum. De openingstijden zijn in het Luchthavenbesluit vastgelegd. Dit besluit behoeft bij iedere wijziging van de MER ook een actualisatie.

### Geluidsbelasting

Uitgaande van een Boeing 737-800 is het geluidsniveau op de grond met een vlieghoogte van ca. 1.800 m ongeveer 55dB, recht onder het vliegtuig. Daar waar het toestel vervolgens (in de toekomst) doorklimt (rode lijnen op het kaartje hiernaast) is het ca. 10 dB hoger. (klimmende toestellen buigen na Dronten af richting Nagele) Binnenshuis wordt het geluid veelal 20-25 dB lager ervaren. (klimmende toestellen buigen na Dronten af richting Nagele) Binnenshuis wordt het geluid veelal 20-25 dB lager ervaren. Op de locaties waar langzaam wordt gedaald (de groene lijnen op het kaartje, bijv. boven Wilsum en Stadshagen bijv.) zal in de eerste jaren het geluidsniveau niet boven de 56 dB uitkomen. (dat is nog steeds circa 4x het huidige niveau) Als het luchtruim eenmaal is herzien mogen toestellen doorklimmen en zal het geluidsniveau van vertrekkende toestellen vanaf Lelystad kunnen stijgen tot ca 65 dB. (Vergelijk wonen aan de snelweg: dat is ca 70 dB)

In de huidige situatie (geen Lelystad) vliegen toestellen van en naar Schiphol op een minimale hoogte van ca 4.000 m.



### Gezondheidsschade

Van geluid is bekend dat het op lange termijn gezondheidseffecten geeft m.b.t. slaapverstoring, leerprestaties en verhoogde bloeddruk. Daarbij houden wetenschappers (n.a.v. onderzoek bij Schiphol) het er op dat bij 60 dB 47% van de mensen ernstig gehinderd worden en ca 77% bij 70dB. Tussen 23.00 uur (uitzonderingen is 24.00 uur) en 07.00 uur is Lelystad gesloten. Bijzonder is om te melden dat op geluidsoverlast geen handhaving mogelijk is! Andere negatieve gevolgen zijn t.g.v. ultra fijnstof. Vogels hebben last van de vliegbewegingen op de vele vogeltrekroutes. Volgens de MER acceptabel binnen de grenzen van de wet.

### De laagvliegroutes

Het gebied van de laagvliegroutes (op ca 1.800 m hoogte) strekt zich uit over grote delen van Noord, Midden en Oost Nederland (inclusief natuurgebieden). Binnen het gebied globaal tussen Zwolle, Dalfsen, Steenwijk, Emmeloord en Almere wordt lager dan 1.800 m gevlogen. In dit laagvlieggebied wonen ca 750.000 inwoners. Omdat Lelystad maar één baan heeft, maken vliegtuigen, afhankelijk van de windrichting, gebruik van een tweetal naderingsroutes en een tweetal vertrekkoutes. Baan 23 wordt naar verwachting 60% van de tijd gebruikt (in zuidwestelijke richting). Baan 05 (noordoostelijke richting, over Wilsum) naar verwachting 40%. Tot 2023 (de herindeling van het luchtruim) zijn dat bij 10.000 vliegbewegingen per jaar, zijn dat circa 1700 per jaar (in het zomerseizoen circa 12 per dag) na de herindeling oplopend tot 7500 per jaar (50 per dag).

Bij dalende vluchten is het idee dat dit in een soort glijvlucht is, waarbij de piloot enkel correcties met de motor uitvoert. Correcties om te remmen met de motor leveren wel geluidsoverlast op. Bij klimmende vluchten maakt de motor meer geluid omdat klimmen nu eenmaal (veel) energie kost. Heeft het toestel eenmaal een hoogte bereikt dat kost dat relatief weinig motorvermogen.

### Belevingsvlucht

Papier is maar papier en berekeningen geven weliswaar getallen, maar daar hebben niet alle mensen een beeld bij. Dat is ook zo met vliegtuiggeluid. Hoewel er veel nadelen kleven aan een enkele belevingsvlucht, geeft een dergelijk vlucht in ieder geval een indruk. Ondanks de beperkingen heeft de Minister tot een zogenaamde belevingsvlucht besloten. Deze is op 30 mei 2018, tussen 15.30 en 21.30 uur voorzien. Op de besluitvorming heeft de vlucht, en de mogelijke resultaten daarvan, geen invloed.

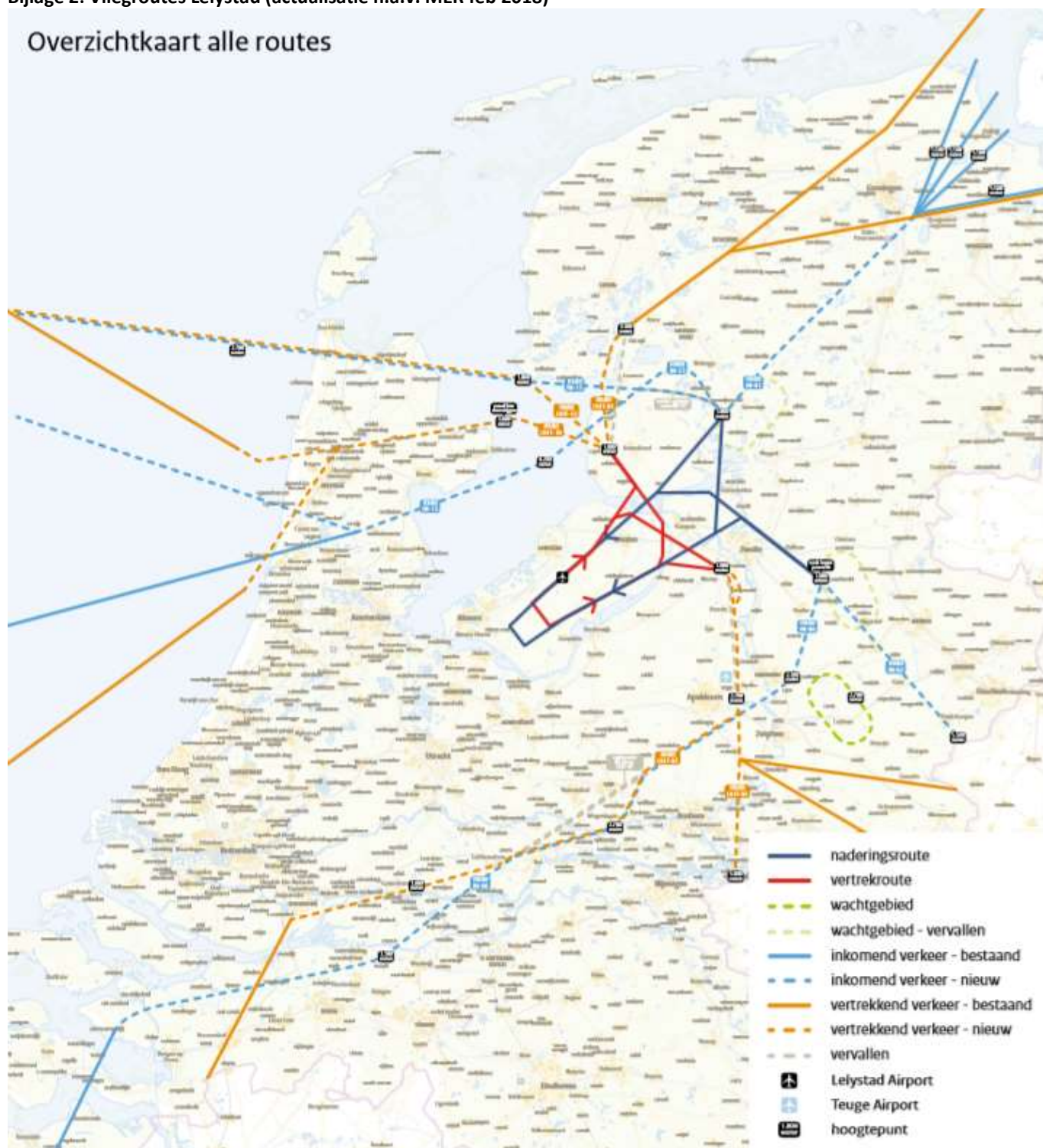
Vanaf Schiphol vliegt een Boeing 737-800 van Transavia een aantal routes die nu in de plannen zijn voorzien. Tijdens die vluchten wordt de normale situatie (op 1.800 m hoogte) nagebootst als ware het een reguliere vlucht van of naar Lelystad Airport.

- **Route 1:** inkomende vlucht vanuit de Raalte (Lemelerveld) langs Zwolle en boven het Ketelmeer landend richting Lelystad;
- **Route 2:** uitgaande vlucht vanuit Lelystad richting Zeewolde, Biddinghuizen, Ketelmeer, Andijk tot boven de Noordzee;
- **Route 3:** inkomende vlucht boven de Noordzee via Krommenie, Heerenveen naar Steenwijk en de nadering van Lelystad;
- **Route 4:** uitgaande vlucht via Wezep naar het afwachtingsgebied bij Eerde en via Stadshagen en Almere naar Lelystad;
- **Route 5:** uitgaande vlucht via Wezep Naar Apeldoorn en Tiel om vervolgens retour via Raalte en Wilsum Lelystad te naderen.
- **Route 6:** uitgaande vlucht via Dronten, Nagele en Stavoren naar Noordzee, vervolgens via Krommenie en Heerenveen terug naar Lelystad;
- **Route 7:** uitgaande vlucht via Zeewolde, Dronten, Lemmer, Langweer naar het noordoosten en draaien om terug te keren naar Schiphol

**Bijlage 1: Tijdbalk**

Mijlpaal	Publicatie / actie gereed
Kabinet besluit dat een deel van de groei van Schiphol opgevangen moet worden op Lelystad (op basis van het advies van de Alderstafel)	1 oktober 2008
Rapport Luchtverkeersleiders Nederland met conclusies dat Nederlandse Luchtruim heringedeeld moet worden	2009
Brief aan Tweede Kamer dat voordat Lelystad geopend kan worden, eerst het luchtruim heringedeeld (in 2018 gereed) moet worden om de aansluitroutes (verbinding tussen de B+-routes en de "snelwegen" in het hoge luchtruim	2011
De Alderstafel brengt advies uit aan de Minister. Vervolg is een ontwerp Luchthavenbesluit en een ontwerp MER (m.b.t. de omgeving Lelystad)	2012
Tweede Kamer wijst Lelystad aan als Tweede Nationale Luchthaven	Juni 2014
Luchthavenbesluit ter inzage, bijeenkomst in Zwolle door de Alderstafel	23 Juni 2014
Zienswijze tegen voorgenomen laagvliegroutes en Nationaal landschap (o.a. door gemeente Kampen, Dorpsbelangen Wilsum en vele burgers)	Juli 2014
Luchthavenbesluit vastgesteld	12 maart 2015
Start Actiegroep Hoog Overijssel	26 januari 2017
Presentatie laagvliegroutes (laag=1800 m), herindeling is pas in 2023 te verwachten. Dit als uitwerking van de akkoorden van de Alderstafel. (de laagvliegroutes waren voordien niet breed gedeeld/bekend)	21 juni 2017
Minister geeft opdracht voor het actualiseren van de MER	16 oktober 2017
Motie in gemeenteraad Zwolle: Lelystad pas open na herindeling luchtruim (andere gemeente volgen)	22 januari 2018
Regio heeft gesprek met Minister van Nieuwenhuizen	19 maart 2018
Actualisatie MER	April 2018
Belevingsvlucht	30 mei 2018
Validatie route- en luchtruimontwerp	Juli 2018
Toetsing route- en luchtruimontwerp	Augustus 2018
Aanpassingen aan het luchtverkeersleidingssysteem	November 2018
Training luchtverkeersleiders	Maart 2019
Publicatie routes in luchtvaartgids	Maart 2019
Ingebruikname Lelystad Airport voor vakantievluchten binnen Europa	April 2020
10.000 vliegbewegingen bereikt	Uiterlijk 2023
Luchtruim heringedeeld	2023
45.000 vliegbewegingen bereikt	Uiterlijk 2043

## Bijlage 2: Vliegroutes Lelystad (actualisatie n.a.v. MER feb 2018)





#### Bijlage 4: Belevingsvlucht (o.a.) boven Wilsum

Er worden op 30 mei, met een totale vluchtduur van totaal ca 4 - 4,5 uur, routes gevlogen op de minimaal toegestane hoogte conform hetgeen in de geactualiseerde MER is beschreven. Tijdens die vlucht wordt een normale toekomstige situatie nagebootst. Transavia heeft hiervoor een vliegtuig (een Boeing 737-800) ter beschikking gesteld. Sommige omstandigheden kun je niet nabootsen, bijv. het feit dat Lelystad nog niet open is voor grote airliners. Dit wordt opgelost door op een hoogte van ca. 300 m over de baan heen te vliegen. Al dit soort afwijkingen worden door de zogenaamde Regiegroep Belevingsvlucht Airport Lelystad in beeld gebracht om zo een natuurgetrouw beeld (en de afwijkingen) te schetsen van een echte vlucht. Het project wordt begeleid door luchtvaarspecialisten van de Luchtverkeersleiding Nederland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en vliegtuiglawaai deskundigen. Veertien burgers (en een onafhankelijke voorzitter), afkomstig uit de betrokken regio's, nemen als burgerlid deel in de Regiegroep. De vlucht zal tussen ca 15.30 en 21.30 uur plaats vinden.

Middels geluidmetingen op de grond en ervaringen van mensen worden de resultaten in beeld gebracht.

##### 1) Route 1:

- a) De Boeing 737 – 800 start vanaf Schiphol naar het zuiden richting Tiel. De vlucht zakt hierbij naar de minimum vlieghoogte van 2.700 meter. Met een bocht ten zuiden langs Ede-Bennekom (langs Wageningen) wordt doorgevlogen richting Apeldoorn – Deventer waar ter hoogte van Raalte (Lemelerveld) de vlucht naar een hoogte van 1800 meter zakt;
- b) Hierna loopt de route ten oosten langs Zwolle richting Zwarte meer op de minimum hoogte van 1500 meter;
- c) Aansluitend zakt het vliegtuig naar een hoogte van 1.000 meter boven het Ketelmeer om te beginnen met de nadering (en doorstart) van Lelystad.

##### 2) Route 2:

- a) Na de doorstart op Lelystad, volgt een bocht richting Zeewolde en vervolgens naar Biddinghuizen. Nog voor het Drontermeer volgt een linkerbocht richting Ketelmeer waar een hoogte van wordt bereikt van 1.800 meter. Deze hoogte wordt tot uiterlijk Andijk (Noord Holland) aangehouden waarna wordt doorgelommen naar een hoogte van 2.700 meter tot boven de Noordzee;
- b) Na een bocht boven de Noordzee wordt op een hoogte van 4200 meter richting Krommenie gevlogen en vervolgens met een linker bocht boven het IJsselmeer. Zuid van Heerenveen zal een hoogte van 2100 meter worden bereikt om vervolgens door te zakken naar een hoogte van 1800 meter bij Steenwijk. Vanaf dit punt zal de nadering richting Lelystad worden ingezet.
- c) De vlucht nadert Stadshagen op 1500 meter hoogte, zakt naar 1000 meter (3000 voet) met een bocht bij Almere op een hoogte van 520 meter (1700 voet) alvorens Lelystad te naderen (met doorstart).

##### 3) Route 3:

- a) Na de doorstart op Lelystad volgt een bocht naar het zuiden via Wezep). De hoogte op dit punt is 1800 meter. Na het passeren van Oene klimt de vlucht naar een hoogte van 2700 meter. Bij Eerbeek draait de vlucht in oostelijke richting naar de Duitse grens. Deze route wordt gevlogen op een hoogte van 2700 meter. Dit is lager dan ontworpen, maar nodig om uiteindelijk het wachtgebied in te kunnen vliegen. Normaliter gaat een vertrekkend vliegtuig niet het wachtgebied in maar vliegt (en klimt) door.
- b) Het vliegtuig licht één ronde in het wachtgebied bij Lochem op een hoogte van 2700 meter.
- c) Hierna klimt het vliegtuig naar een hoogte van 5400 meter om vervolgens vanaf Rekken de daling in te zetten.
- d) Tussen Apeldoorn en Deventer wordt een hoogte van ruim 2100 meter gevlogen, na dit punt loopt de route ten oosten langs Zwolle naar het Zwarte meer op de minimum hoogte van 1500 meter.
- e) Boven het Zwarte Meer zakt het vliegtuig naar een hoogte van 1000 meter boven het Ketelmeer om te beginnen met de nadering (en doorstart) op Lelystad.

##### 4) Route 4

- a) Na de doorstart op baan 23 volgt een bocht naar het zuiden, richting Zeewolde, waarna wederom Biddinghuizen en het Drontermeer wordt aangehouden. Bij Wezep buigt het vliegtuig af naar het zuiden. De hoogte op dit punt is 1800 meter, na het passeren van Oene) klimt de vlucht naar een hoogte van 2700 meter.
- b) Na een bocht in westelijke richting bij Apeldoorn zal er via Wageningen worden doorgevlogen naar Tiel. Hierna zal de vlucht omdraaien. Met een bocht ten zuiden langs Wageningen, wordt doorgevlogen naar Apeldoorn en ten zuiden van Deventer waarna de vlucht zakt naar een hoogte van 1800 meter ter hoogte van Raalte (nabij Lemelerveld).
- c) De vlucht nadert vervolgens Stadshagen op een hoogte 1800 meter waarna het daalt naar 1500 meter om via een bocht, zakkend 1000 meter (3000 voet) Almere te naderen op een hoogte van 520 meter (1700 voet) om vervolgens de nadering (en doorstart) naar Lelystad in te zetten.

##### 5) Route 5:

- a) Na de doorstart op baan 05 volgt een bocht naar het noorden langs Nagele. De hoogte op dit punt is 1800 meter richting Stavoren, waarna wordt door geklommen naar op 2700 m.
- b) Deze hoogte wordt aangehouden tot de Noordzee waar gedraaid wordt naar de aankomstroute.
- c) Na een bocht boven de Noordzee wordt op een hoogte van 4200 meter naar Krommenie gevlogen waarna over het IJsselmeer de vlucht de daling zal inzetten bij Heereveen, op een hoogte van 2100 meter om vervolgens door te zakken naar een hoogte van 1800 meter bij Steenwijk).
- d) Vanaf Steenwijk zal er gezakt worden naar een hoogte van 1000 meter (3000 voet). Rond het Ketelmeer zal de vlucht op deze hoogte zitten en daarna de nadering naar Lelystad zal aanvagen.

##### 6) Route 6:

- a) De doorstart op baan 23 wordt gevolgd door een bocht naar het zuiden bij Zeewolde. Na deze bocht volgt een route richting Biddinghuizen en het Drontermeer. Via een linkerbocht wordt er doorgevlogen richting het Ketelmeer waar een hoogte bereikt wordt van 1800 meter. Deze hoogte wordt tot uiterlijk bij Lemmer aangehouden.
- b) Na dit punt wordt in noordoostelijke richting geklommen naar de aansluiting met het internationale routenetwerk.
- c) Bij Langweer is de hoogte 2700 meter en wordt er in een meer oostelijke richting doorgevlogen op een hoogte van 2700 meter. Dit is lager dan ontworpen, maar nodig om uiteindelijk de naderingsroute te bereiken.
- d) Vanaf Drachten zal er net voor de bocht naar de naderingsroute geklommen worden naar 3000 meter boven Eelde, waarna wordt doorgevlogen naar Steenwijk. De hoogte is hier 1800 meter. Daarna zal de vlucht worden afgebroken om terug te keren naar Schiphol.

Meer weten: bezoek de websites [www.belevingsvlucht.nl](http://www.belevingsvlucht.nl) en [www.hoogoverijssel.nl](http://www.hoogoverijssel.nl) of mail [voorzitter@wilsum.info](mailto:voorzitter@wilsum.info)