

ZEER GOED ALTERNATIEF VOOR VliegROUTE OVER TEUGE BESCHIKBAAR

korter, stiller & schoner !

Inleiding

In de afgelopen jaren is een aantal routevarianten (zogenoemde varianten A, A+, B en B+) voor vliegverkeer van en naar Lelystad beschouwd. Uit de voorliggende varianten is gekozen voor routevariant B+ omdat deze leidt tot het minste aantal gehinderden¹. De vertrekroute van Lelystad voor luchtverkeer met een oostelijke bestemming loopt in die variant over luchthaven Teuge, op een hoogte van circa 6.000 voet.

Het Nationaal Paracentrum dat op luchthaven Teuge is gevestigd, voert jaarlijks circa 45.000 sprongen uit. Een groot deel van deze sprongen wordt vanaf een aanzienlijk grotere hoogte dan 6.000 voet uitgevoerd.

De nu voorgestelde route voor luchtverkeer met een oostelijke bestemming, betekent daarom sluiting van het Nationaal Paracentrum Teuge en daarmee 50% omzetting voor luchthaven Teuge. De vliegtuigen waarmee het paracentrum zijn vluchten uitvoert, zijn relatief groot, voeren veel vluchten uit en leveren daarmee een belangrijk deel van de landingsgelden op Teuge op. De mogelijke toestroom van klein General Aviation verkeer van Lelystad naar Teuge, als gevolg van de komst van groot verkeer naar Lelystad, kan deze omzetting maar zeer beperkt compenseren.

Het voortbestaan van luchthaven Teuge komt daardoor zwaar onder druk te staan. Alternatieve routes waarbij huidige activiteiten van Luchthaven Teuge mogelijk blijven, zijn bij de ontwikkeling van de routes nooit een uitgangspunt geweest. Stakeholders waren niet betrokken in het besluitvormingsproces.

Randvoorwaarden

In het Aldersadvies Lelystad zijn randvoorwaarden vastgelegd waaraan de routes van Lelystad moeten voldoen. Dit zijn:

- een routestructuur waarbij de vliegveiligheid is geborgd en geen interferentie plaatsvindt met de Schiphol operatie en met militaire activiteiten;
- het zoveel mogelijk vermijden van woonkernen;
- het overvliegen van 'Het oude land' op een hoogte van minimaal 6000 voet.

¹ Beantwoording 4 augustus 2017 Kamervragen Van Helvert en Omtzigt (beiden CDA)

Routevarianten

Een deel van de destijds beschouwde routevarianten viel in de evaluaties af, vanwege conflicterende situaties met de reeds bestaande naderings- en vertrekroutes van Schiphol. Uiteindelijk is voor routevariant B+ gekozen. Deze route set is het vertrekpunt voor de aansluiting van de vertrekroutes op het luchtroutenetwerk. In jaarverslag 2016², geeft de heer Alders aan, te blijven werken aan verdere optimalisatie van de B+ routevariant. De staatsecretaris geeft op 4 augustus 2017 bij de beantwoording van vragen van de kamerleden Van Helvert en Omtzigt (beiden CDA) aan dat zij open staat voor route-optimalisaties als die mogelijkheden er zijn binnen de uitgangspunten.

De hoofdoorzaak van het destijds afwijzen van routevariant A was de interferentie tussen Schiphol-verkeer met vertrekkend verkeer vanaf Lelystad dat een noordelijke- of noordwestelijke bestemming had. De routes uit de A variant met een oostelijke of zuidelijke bestemming liepen over de plaats Nunspeet, hetgeen een relatief groot aantal gehinderden op de grond tot gevolg had. Deze oostelijke route is daarna niet verder op mogelijkheden onderzocht en verder niet meegenomen in het ontwerp van de Lelystad vertrekroutes.

Geoptimaliseerde routevariant B+

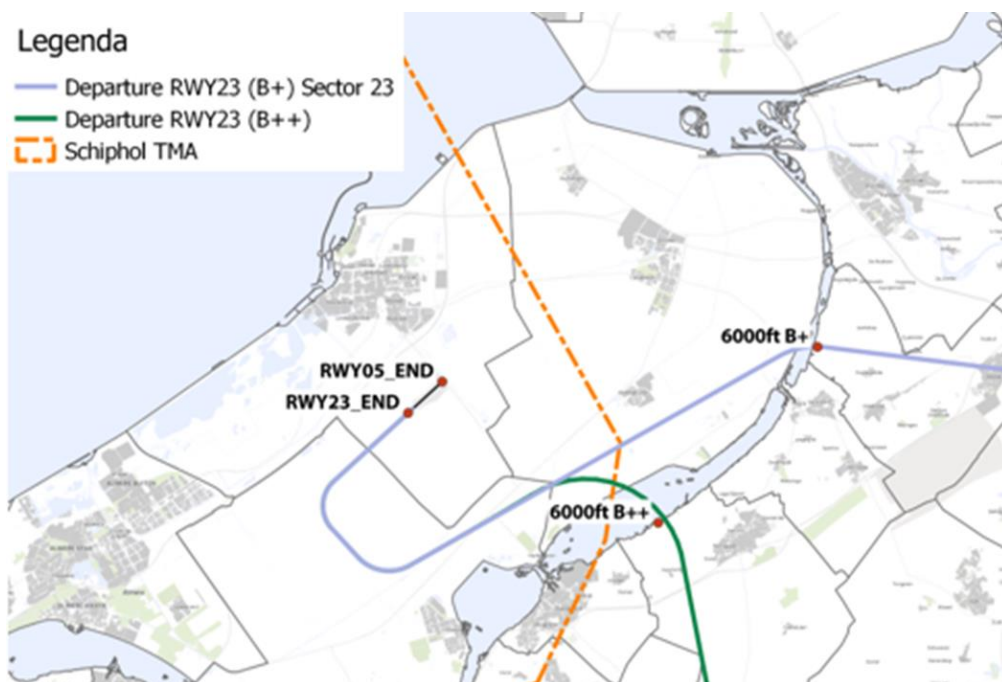
Ons doel is te komen tot een alternatieve route die aan de uitgangspunten van het Aldersadvies Lelystad tegemoet komt en daarnaast het voortbestaan van het Nationaal Paracentrum op Luchthaven Teuge mogelijk maakt. Van de alternatieve routes die om Teuge heen gaan, lijkt onderstaande geoptimaliseerde B++ variant het meest veelbelovend. Het Engelse onderzoeksbureau Helios, dat door I&M is gevraagd om een second opinion te geven op de vliegroutes, geeft de volgende reactie op de B++ variant: "It would appear the route has potential to reduce overall environmental impact as well as satisfy operational acceptability and we believe should therefore be considered for further assessment".

Een vergelijking van route variant B+ en de voorgestelde geoptimaliseerde route B++ laat zien dat:

- beide routevarianten voldoen aan het uitgangspunt, overvliegen 'oude land' op minimaal 6000 voet;
- beide routevarianten niet interfereren met het Schiphol verkeer en militaire activiteiten;
- beide routevarianten kunnen worden gevlogen door de vliegtuigtypes die in het Luchthavenbesluit Lelystad zijn opgenomen.

² Aanbieding jaarverslag 2016 van de Alderstafel Lelystad door de heer Alders aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, d.d. 1 mei 2017

- Echter, de geoptimaliseerde variant B++ route:
 - is ruim 20 kilometer korter;
 - vliegtuigen vliegen daardoor korter op relatief lage hoogte;
 - leidt tot een substantieel lager aantal gehinderden op de grond³ binnen het MER-gebied;
 - loopt in Gelderland en Overijssel over veel minder over dorpen en woonkernen met als resultaat circa 90% minder geluidsoverlast⁴;
 - leidt, vanwege de kortere vliegafstand tot een besparing⁵ van ca. 2,5 miljoen liter brandstof per jaar en minder CO₂-uitstoot;
 - blijft vrij van de aangewezen stiltegebieden op de Veluwe;
 - blijft vrij van het gebied boven en rondom luchthaven Teuge en neemt de bedreigingen voor het voortbestaan van het Paracentrum en de Luchthaven Teuge weg.



Afsluiting

Luchthaven Teuge en het Nationaal Paracentrum verzoeken aan de staatsecretaris om de voorgestelde alternatieve route B++ te onderzoeken en mee te nemen in vastlegging van de vliegprocedures voor Lelystad.

³ Berekeningen ADECS Airinfra, d.d. 23 augustus 2017. Zie bijlage 1

⁴ Zie bijlage 2

⁵ Op basis van 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar



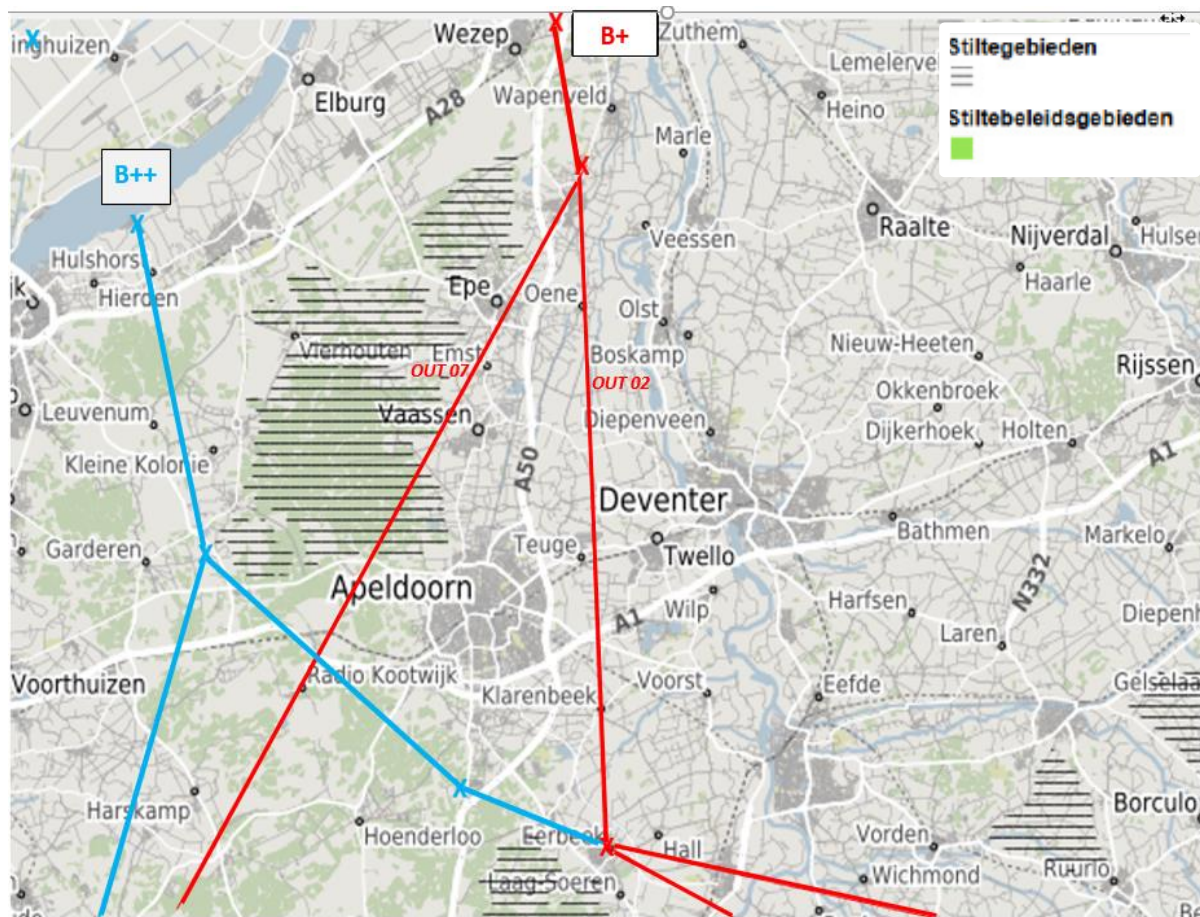
Deze notitie is opgesteld door Luchthaven Teuge en Nationaal Paracentrum Teuge

24 augustus 2017



Bijlage 1: Geluidsberekeningen Adecs

Bijlage 2: Ligging route B+ en B++, stiltegebieden en gehinderden in Gelderland en Overijssel



— Uitvliegroute B+

— Uitvliegroute B++

OUT 07	OUT 02	B++	
82.000	65.000	7.000	inwoners
56 km	53 km	31 km	routelengte
7 min	7 min	4 min	duur
270 liter	260 liter	150 liter	brandstofverbruik (B737)