

Aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat Twisk, 4 april 2022

d.t.v. de Griffier, mw. J. Rijkers

Betreft: Vliegroutes Lelystad Airport

Geachte leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
De aan- en uitvliegroutes bij Lelystad Airport krijgen veel aandacht, maar ook voor Westfriesland en andere delen van de Kop van Noord-Holland zijn verdere verbeteringen nodig om de nadelige effecten te beperken. Zonder verbeteringen zullen de tijdelijke uitvliegroutes¹ in noord- en zuidwestelijke richting tot ernstige plaatselijke hinder en schade voor de recreatie-economie, het milieu en de bebouwde omgeving in Westfriesland, alsook andere delen van de Kop van Noord-Holland leiden. Hoeveel van het vliegverkeer op Londen en omstreken (breedtegraad Zeeland) zal via deze tijdelijke uitvliegroutes boven Noord-Holland worden afgewikkeld? Dit waren de drukste bestemmingen vóór de pandemie! De inmiddels besloten verbeteringen bij 10.000 vliegtuigbewegingen op en van Lelystad Airport zijn onvoldoende. Bij meer vluchten zijn zij onbruikbaar. Er ontstaat dan te veel interferentie met Schiphol; de routes liggen verkeerd. In plaats van zich met tijdelijke oplossingen te behelpen, zou het beter zijn het in één keer goed te doen door eerst bij de luchtruimherziening knelpunten weg te nemen en dan pas het vliegveld te openen. Het vliegverkeer herstelt nog van de pandemie.

Ook ligt er nog de taak het openbaar vervoer op Lelystad Airport goed in te richten.

Wordt opening toch doorgezet voordat het werk af is, dan zou vooraf duidelijk moeten zijn dat:

1. tijdelijke uitvliegroutes in noord- en zuidwestelijke richting werkelijk *tijdelijk* zijn,
2. op het *gehele traject* van de niet-voorkeursroute uitvliegroute out-10 over de Noordoostpolder en Andijk naar de Noordzee *ongehinderde, commercieel optimale klim* mogelijk is.
3. out-10 uitsluitend zal worden gebruikt wanneer *daadwerkelijk* sluiting van out-12 nodig is
4. bij de luchtruimherziening actief naar betere varianten voor de uitvliegroutes in noord- en zuidwestelijke richting zal worden gezocht. Hierbij zouden plaatselijke effecten op grotere afstand van het vliegveld onderzocht moeten worden en zou *vooraf* overleg met de onder deze vliegroutes gelegen gemeenten en maatschappelijke groeperingen moeten worden gezocht. De redenering dat plaatselijke effecten niet kunnen worden bepaald omdat de tracés nog moeten worden vastgesteld gaat bij een variant-gewijze aanpak niet op. Minister Van Nieuwenhuizen deelde mede dat op de tijdelijke routes “vliegtuigen die opstijgen

vanaf Lelystad Airport richting alle vijf luchtruimsectoren *in nagenoeg alle gevallen* een optimale

¹ Zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-990747.pdf> voor deze routes.

klim zullen kunnen vliegen²”. Geldt dit nu voor het gehele traject van de routes OUT-10 en OUT-

12? Tabel 1 “gerealiseerde verbeteringen in de sectoren voor de vertrekroutes³” geeft te denken:

quote “Indien een vliegtuig via de niet-voorkeursroute richting de zuidwestelijke sector 4 langs Andijk vliegt zijn hoogte-eisen aan het vliegplan (14.000 voet, circa 4.200 meter) gesteld om een eerdere klim mogelijk te maken. Het horizontale routedeel op 6.000 voet (circa 1.800 meter)

boven het IJsselmeer wordt niet langer standaard gevlogen” unquote. *De vraag is dan:*

wordt de klim na een laagvliegtraject pas over het IJsselmeer ingezet? Waarom niet eerder? Waar moet aan de hoogte-eis van 14.000 voet worden voldaan, bij het invliegen of uitvliegen van NoordHolland? Dat maakt uit voor de hoogte bij Andijk. De Stichting bepleit een commercieel optimale klim waardoor er minder hinder en minder uitstoot komt over het gehele traject.

Wordt ongewijzigd gepland om de voorkeursroute OUT-12 via de Kop van Noord-Holland voor klimmend vliegverkeer in noord- en zuidwestelijke richting 120⁴ dagen te sluiten voor militaire oefeningen? Nu tot versterkte samenwerking en co-locatie van de civiele en militaire luchtleiding is besloten, zou flexibeler kunnen worden omgegaan met sluiting van OUT-12, bijvoorbeeld per dagdeel en/of afhankelijk van de vraag waar oefeningen plaatsvinden. Is het te verwachten dat er 120 dagen per jaar van 6.00 – 24.00 uur – de openingstijden van Lelystad Airport – oefeningen zullen plaatsvinden? Ons lijkt het van niet!

Kan worden zeker gesteld dat OUT-12 alleen sluit als er daadwerkelijk geoefend wordt?

Alle opties voor de aansluitroutes liggen bij de herindeling van het luchtruim open. De huidige routes zijn daarbij geen uitgangspunt.⁵ Dit zou aangegrepen moeten worden om de tijdelijke klimroute OUT-10 te verleggen. *Een paar mijl maakt uit! De versterkte samenwerking tussen de civiele en militaire luchtleidingen maakt veel meer mogelijk dan voorheen. Daarnaast: ook moet het vliegverkeer van Lelystad in zuidwestelijke richting niet via het noordwesten geleid worden.*

De in het vooruitzicht gestelde participatie bij de herziening van het luchtruim kan aan goede routekeuzes bijdragen, althans als participatie een inclusieve vorm krijgt. Als gemeenten, lokale belangenorganisaties en burgers die mogelijk met plaatselijke effecten van aansluitroutes te maken krijgen zouden worden uitgesloten⁶, boet participatie aan betekenis in.

Hoogachtend

Stichting Minder Hinder Boven Westfriesland

² Kamerstuk 31 936- 661, antwoord op vraag 15 <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-661.html>

³ Bijlage 2 Tabel 1 <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-990748.pdf> verbeteringen in de sectoren

⁴ Kamerstuk 2018D06218 <https://open-pilot.overheid.nl/repository/ronl-39405cf6-f7f3-46a4-90b0-213aa90c5902/1/pdf/201833069-11-3-definitieve-ontwerp-aansluitroutes.pdf>

⁵ Zie bijv. vragen Bruins <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ah-tk-20202021-1928.html>

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 903, Participatie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-903.html>