gemeente
Barneveld

Aandachtsgebied: Leefomgeving
Team Beleid Leefomgeving
Behandelaar: F. van Leeuwe
Telefoonnummer:

Voorstelnr. 4129
Barneveld, 23 mei 2025
Portefeuillehouder: B. Wijnne

Onderwerp: Luchtruimherziening en vliegroutes Lelystad Airport

Gevraagde beslissing:

In te stemmen met het raadsmemo Luchtruimherziening en dit naar de raad te zenden.

1. Inleiding

Het ministerie van I&W heeft het 'Schetsontwerp Nieuwe Luchtruimindeling' gepubliceerd. De gemeente Ede, die namens de Foodvalley gemeenten het luchtvaart dossier volgt, heeft een raadsmemo hierover met de Foodvalley gemeenten gedeeld. In ons raadmemo zijn kort de belangrijkste punten uit het Schetsontwerp genoemd. Voor meer details wordt verwezen naar het raadsmemo van de gemeente Ede dat als bijlage is bijgevoegd.

2. Beoogd effect

De raad te informeren over de stand van zaken over de herziening van de luchtruimindeling vliegverkeer.

3. Argumenten

Met de raadsmemo wordt de raad geinformeerd over de stand van zaken over de voorgenomen herziening van de luchtruimindeling vliegverkeer.

4. Kanttekeningen

Besluitvorming over de opening van Lelystad Airport is voorzien later dit jaar en kan van invloed zijn op het uiteindelijke schetsontwerp voor de luchtruimindeling.

5. Financiën

Niet van toepassing.

6. Participatie en communicatie

a) Participatie
Niet van toepassing

b) Communicatie
Niet van toepassing.

7. Vervolgstap

Zodra er een besluit wordt genomen over Lelystad Airport, wordt de raad hierover geïnformeerd.

8. Bijlagen

Raadsmemo Luchtruimherziening en vliegroutes Lelystad (inclusief bijlage)

gemeente
Barneveld

Raadsmemo Luchtruimherziening en vliegroutes Lelystad Airport - april 2025

Datum:	23 mei 2025
Onderwerp:	Luchtruimherziening en vliegroutes Lelystad Airport - april 2025
Ter attentie van:	De Raad
Afzender:	College van burgemeester en wethouders
Portefeuillehouder	B. Wijnne
Mail behandelaar	*f.vanleeuwe@barneveld.nl* *Telefoonnummer* 06 29986739

Samenvatting
Er komt geen 4e naderingspunt voor Schipholverkeer omdat dit volgens I&W niet inpasbaar is in het internationale netwerk. Het 4e naderingspunt zou leiden tot extra geluidhinder. Besluitvorming over de opening van Lelystad Airport is voorzien later dit jaar.

Doel
Met dit memo wordt de raad geïnformeerd over de stand van zaken over de voorgenomen herziening van de luchtruimindeling vliegverkeer.

Inhoud memo
Er komt toch geen 4e naderingspunt voor Schipholverkeer omdat dit volgens het ministerie van I&W niet inpasbaar is in het internationale netwerk. Dit extra naderingspunt voor vliegverkeer vanuit het zuidoosten zou in theorie significante impact hebben gehad op de woon- en leefkwaliteit van met name de zuidelijke Foodvalley-gemeenten. Hiermee is dus een belangrijk zorgpunt weggenomen.

De effecten van de eventuele opening van Lelystad Airport op het Schetsontwerp worden door het ministerie van I&W buiten beschouwing gelaten. Besluitvorming over de opening van Lelystad Airport is voorzien later dit jaar en kan van invloed zijn op het uiteindelijke schetsontwerp.

De gemeente Ede volgt namens de Foodvalley gemeenten het luchtvaart dossier. Naar aanleiding van de publicatie van het ‘Schetsontwerp Nieuwe Luchtruimindeling’ heeft het college van B&W van Ede een raadsmemo over dit onderwerp opgesteld en dit ook gedeeld met de Foodvalley gemeenten. In dit raadsmemo (zie bijlage 1) wordt gedetailleerd ingegaan op de stand van zaken omtrent de luchtruimherziening.

Vervolg
Zodra er een besluit wordt genomen over Lelystad Airport wordt de raad hierover geïnformeerd.

Bijlage:
- Raadsmemo college B&W gemeente Ede 6 mei 2025

Memo

Aan	:	Gemeenteraad
Van	:	College van burgemeester en wethouders
Datum	:	6 mei 2025
Zaaknummer	:	483885
Onderwerp	:	Luchtruimherziening en vliegroutes Lelystad Airport - april 2025
Bijlage(n)	:	Geen

Inleiding

Met voorliggend memo informeren wij u over de actuele stand van zaken van het dossier Luchtruimherziening en vliegroutes Lelystad Airport. Dit naar aanleiding van publicatie van het 'Schetsontwerp Nieuwe Luchtruimindeling' door I&W op 21 februari 2025.[1] Tevens geven wij een toelichting op de lobbystrategie die we samen met de Gelderse partners hanteren richting het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om onze belangen te behartigen voor een goede woon- en leefkwaliteit op de grond. Dit memo wordt ook ter informatie aangeboden aan de Foodvalley gemeenten, aangezien de aanhaking op het luchtvaartdossier in onze regio, zowel ambtelijk als bestuurlijk, verloopt via de gemeente Ede. De interpretaties in dit memo van de effecten van het schetsontwerp zijn daarom op regionale schaal.

Samenvatting

Een eerste interpretatie van het schetsontwerp laat een positieve ontwikkeling zien ten opzichte van de stand van zaken zoals beschreven in het raadsmemo van 25 april 2023. Zo komt er toch geen 4e naderingspunt voor Schipholverkeer omdat dit volgens I&W niet inpasbaar is in het internationale netwerk. Dit extra naderingspunt voor vliegverkeer vanuit het zuidoosten zou in theorie significante impact hebben gehad op de woon- en leefkwaliteit van met name de zuidelijke Foodvalley-gemeenten. Hiermee is dus een belangrijk zorgpunt weggenomen. Andere nieuwe inzichten zijn het opheffen van een zuidelijk militair luchtoefengebied en het verdwijnen van een bestaande noordelijke uitvliegroute boven Nijkerk en het noorden van Barneveld. Ook verschuift een zuidelijke uitvliegroute boven onze regio (ongeveer op de lijn Wageningen-Veenendaal-Rhenen) maximaal 20 kilometer verder naar het zuiden en daarmee deels weg uit ons regionale luchtruim. De net genoemde gemeenten blijven in het schetsontwerp echter -net als nu- op het traject van deze uitvliegroute liggen. De verwachting is wel dat er meer noordoost uitgevlogen gaat worden vanaf Schiphol, waardoor de huidige intensiteit van het uitgaande vliegverkeer op deze lijn niet direct toeneemt. Tot slot lopen de voor ons relevante aanvliegroutes naar Schiphol in het nieuwe schetsontwerp niet door ons luchtruim, maar over de noordflank van de Veluwe. Daarbij is niet uitgesloten dat er in het noordoosten van Barneveld iets merkbaar wordt van dit vliegverkeer, maar de inschatting is vooralsnog dat de eventuele effecten beperkt zullen zijn. Deze effecten moeten ook afgezet worden tegen het verdwijnen van de daar nu bestaande uitvliegroute.

Belangrijk om vast te stellen is dat er ook nog veel onzekerheden zijn:

- In de (geluids)effectanalyse bij het schetsontwerp zijn geen effecten in kaart gebracht voor onze regio. Wij vallen onder de gehanteerde grenswaarden, waardoor mogelijke effecten niet onderzocht zijn. Hiermee geeft I&W geen invulling aan de wens vanuit de Gelderse partners om de effecten van de luchtruimherziening ten opzichte van de huidige situatie voor alle regio's in beeld te brengen.

- De effecten van de eventuele opening van Lelystad Airport op het Schetsontwerp worden door I&W buiten beschouwing gelaten. Besluitvorming over de opening van Lelystad Airport is voorzien later dit jaar en kan van invloed zijn op het uiteindelijke schetsontwerp.

- Het voorgestelde schetsontwerp is nog niet definitief. Begin 2026 kunnen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie op basis van het voorlopige ontwerp een implementatiebesluit nemen.

[1] https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/onderwerpen/nieuwe-indeling-luchtruim/documenten/publicaties/2025/02/21/schetsontwerp-nieuwe-luchtruimindeling

Vanuit de Gelderse partners zijn wij altijd kritisch geweest op de effecten van de luchtruimherziening op de woon- en leefkwaliteit in onze regio. We hebben meerdere keren per brief onze zorgen gedeeld met de minister. Zie ook de tijdlijn op https://www.ede.nl/in-de-gemeente-ede/ede-in-ontwikkeling/lelystad-airport-en-nieuwe-vliegroutes. Onze inzet blijft onveranderd het behartigen van onze belangen richting het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor een goede woon- en leefkwaliteit, ook in relatie tot een eventuele opening van Lelystad Airport.

Programma Luchtruimherziening

In oktober 2024 heeft het kabinet de Voorkeursbeslissing (VKB), Milieu Effect Rapportage (MER) en reactienota op de zienswijzen van het programma Luchtruimherziening vastgesteld en gepubliceerd[2]. Met de luchtruimherziening streeft het kabinet drie samenhangende en gelijkwaardige doelen na waarbij veiligheid randvoorwaardelijk is:

1. Een efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers.
2. De verduurzaming van het luchtruim zodat de impact van vliegen op de omgeving wordt beperkt.
3. De verruiming van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit.

Dit heeft op 21 februari 2025 geleid tot de presentatie van het 'Schetsontwerp Nieuwe Luchtruimindeling', met in dit memo een eerste interpretatie van de effecten op de regio Foodvalley.

Effecten op de Regio Foodvalley van het schetsontwerp

Voor onze regio zijn de volgende zaken in het schetsontwerp van belang (zie figuur 1 op pagina 3):

- *Er komt geen vierde naderingspunt voor Schipholverkeer.*
  Tijdens het ontwerpproces is gekeken of er een 4e naderingspunt richting Schiphol kon komen. De minister concludeert nu in de kamerbrief van 21-2-2025 dat zo'n 4e naderingspunt niet valt in te passen op de internationale aansluitingen in het luchtruim. Dit extra naderingspunt voor vliegverkeer vanuit het zuidoosten had potentieel een significante impact op de woon- en leefkwaliteit van met name de zuidelijke Foodvalley-gemeenten, dus met het verdwijnen van dit 4e naderingspunt is een belangrijk zorgpunt weggenomen.

- *Het zuidelijk verplaatsen van het punt A (ARTIP, de zogenaamde Initial Approach Fix) nabij de stad Lelystad.*
  Door ARTIP en de bijbehorende aanvliegroutes (geel) in de richting van Harderwijk te verschuiven, verdwijnt boven Gelderland één van de twee vertrekroutes (blauw) van Schiphol. Deze huidige route loopt momenteel boven Nijkerk en het noorden van Barneveld en komt in het schetsontwerp te vervallen. De andere, meer zuidelijke route verschuift verder naar het zuiden. Dit betekent dat deze uitvliegroute in het nieuwe schetsontwerp deels uit onze regio verdwijnt. De gemeenten Wageningen, Veenendaal, Rhenen en Renswoude blijven in het schetsontwerp echter -net als nu- op het traject van de uitvliegroute liggen. Verder blijft de verschoven zuidoostelijke aanvliegroute naar ARTIP (geel) buiten onze regio, maar het is niet uitgesloten dat er in het noordoosten van Barneveld toch iets merkbaar is van vliegverkeer naar Schiphol via deze lijn. De inschatting is vooralsnog wel dat deze effecten beperkt zullen zijn en ook afgezet moeten worden tegen het hier opheffen van de bestaande uitvliegroute.

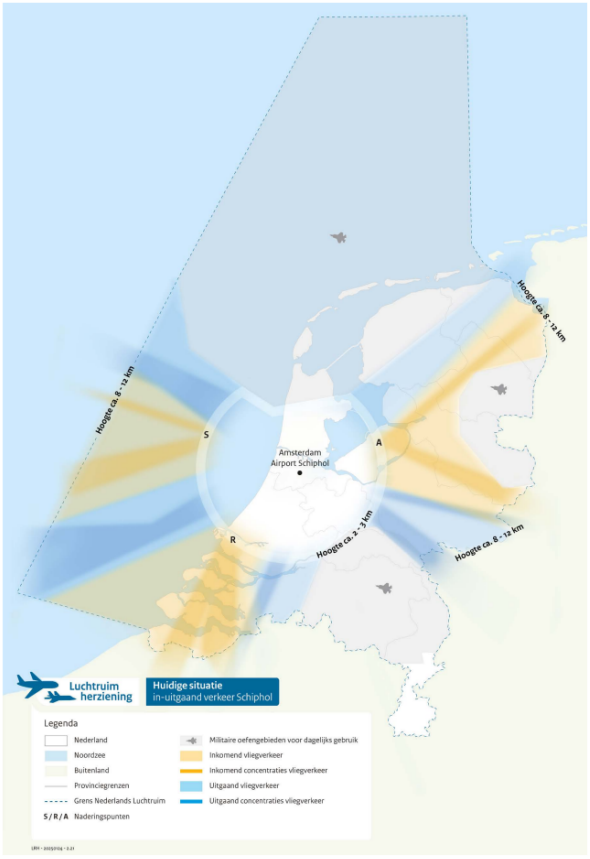
- *Het verdwijnen van het militaire (F16/F35) oefengebied boven zuidelijk Gelderland.*
  Wanneer Gilze Rijen standplaats blijft van F35's, zullen die mogelijk over onze regio richting de oefengebieden in het noorden moeten vliegen. Voor dergelijk militair vliegverkeer bestaan geen vaste vliegroutes.

- *Er gaat naar verwachting meer noordoost uitgevlogen worden vanaf Schiphol (op de blauwe lijn Overijssel-Drenthe).*
  De verwachtingen is dat de uitvliegroute over zuidoost (blauw, boven Gelderland) daardoor minder belast wordt, met zo'n 5.000 vluchten per jaar. Dit kan minder belasting op de zuidoostelijke uitvliegroute (op de lijn Rhenen, Renswoude, Veenendaal, Wageningen) boven onze regio

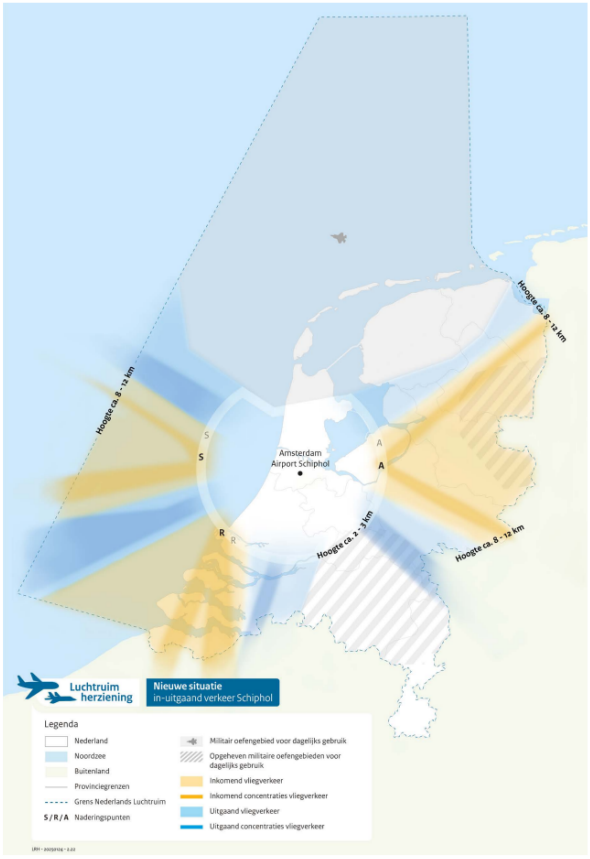
[2] https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2022/10/14/schoner-en-stiller-vliegen-door-nieuwe-indeling-van-het-luchtruim

betekenen. De verwachting is vooralsnog dat de intensiteit van het vliegverkeer op deze route in ieder geval niet gaat toenemen.

Figuur 1. De huidige situatie (links) versus het schetsontwerp (rechts). Aanvliegroutes in geel, uitvliegroutes in blauw) - bron: Schetsontwerp Nieuwe Luchtruimindeling - I&W - 21 februari 2025:



Figuur 1: Huidige situatie in- en uitgaand verkeer Schiphol (bron: "SCHETSONTWERP, Nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim").



Figuur 2: Nieuwe situatie in- en uitgaand verkeer Schiphol (bron: "SCHETSONTWERP, Nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim").

Belangrijk om vast te stellen is dat er ook nog veel onzekerheden zijn in het huidige Schetsontwerp:

- In de (geluids)effectanalyse bij het schetsontwerp zijn geen effecten in kaart gebracht voor onze regio. I&W hanteert namelijk het uitgangspunt dat de relevante effecten van veranderende verkeersstromen enkel optreden binnen een straal van 45 km rond luchthavens. Verder is de ondergrens van het in kaart gebrachte geluidseffect 45 dB L_{den}. L_{den} staat hierbij voor *Level day-evening-night*, wat een Europese maat is om de gemiddelde geluidsbelasting door omgevingslawaai over een heel etmaal uit te drukken. Wij vallen in onze regio onder deze grenswaarde, waardoor mogelijke effecten niet in kaart zijn gebracht. Wel is duidelijk uit de vrijgegeven analyse dat de kans binnen onze regio op een toename van het aantal keer per dag dat vliegtuigen 60 dB of meer (piek)geluidsbelasting veroorzaken in de laagste categorie valt.[3]

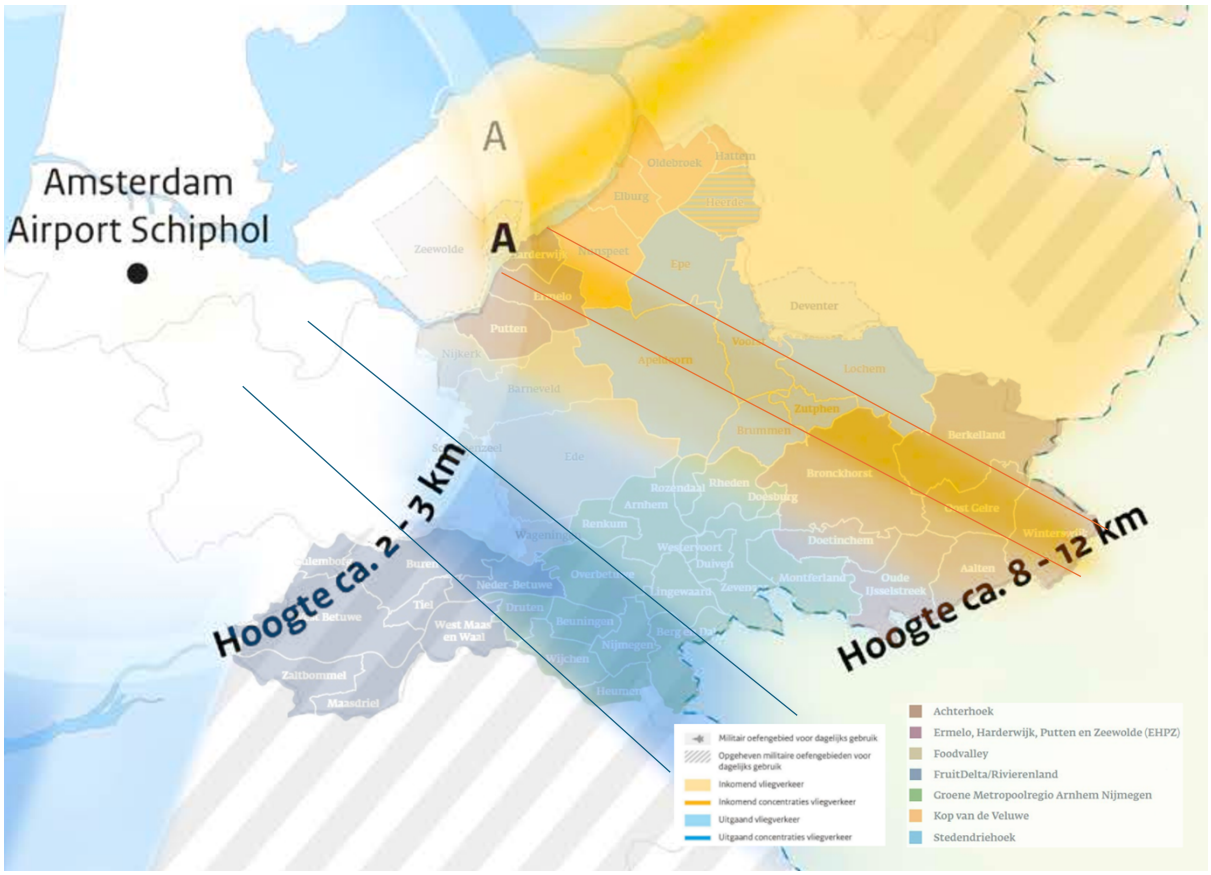
- De effecten van de eventuele opening van Lelystad Airport op het Schetsontwerp worden geheel buiten beschouwing gelaten. Het standpunt van I&W is hier dat deze effecten pas in beeld worden gebracht als de beslissing tot het al dan niet openen van deze nieuwe luchthaven is genomen. Het huidige schetsontwerp zit een eventuele opening van Lelystad Airport niet in de weg.

- Het voorgestelde schetsontwerp is nog niet definitief. Begin 2026 kunnen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie op basis van het voorlopige ontwerp een implementatiebesluit nemen. Wanneer het besluit tot implementatie is genomen, start

[3] https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/documenten/2025/02/21/nlr-effectanalyse-publiekssamenvatting (pagina 11 en 12).

de detailuitwerking door de luchtverkeersleidingsorganisaties. Dit proces eindigt met een definitief ontwerp eind 2028.

Figuur 2. De Gelderse (Utrecht niet beschikbaar) regiokaart over het schetsontwerp geprojecteerd. Uitvliegroutes in blauw, aanvliegroutes in geel. De kaart is door de provincie Gelderland gemaakt en aangeleverd in het Gelders Kernteam Luchtvaart.



Lelystad Airport

Het huidige schetsontwerp houdt geen rekening met het al dan niet openen van Lelystad Airport. Over de effecten hiervan op het schetsontwerp valt in dit stadium dan ook weinig te zeggen. Duidelijk is wel dat het huidige schetsontwerp de opening van Lelystad Airport niet in de weg zit, noch noodzakelijkerwijs dichterbij brengt. Ambtelijk concludeert de provincie Gelderland wel dat het zuidelijk verschuiven van het punt ARTIP op het eerste gezicht niet gunstig lijkt voor het ongehinderd doorklimmen op een vertrekroute vanaf Lelystad, wat laagvliegen over Gelderland mogelijk in de hand kan werken. Voor de geplande vertrekroute wordt dit effect echter verwacht voor de noord-Veluwe, Harderwijk en Ermelo en niet voor de regio Foodvalley. Zoals al eerder opgemerkt is het schetsontwerp nog niet definitief, dus het hertekenen van routes naar aanleiding van het openen van Lelystad Airport blijft weldegelijk mogelijk. Besluitvorming over opening van Lelystad Airport is voorzien in 2025.

Het Gelderse standpunt over de vliegroutes van Lelystad Airport blijft onveranderd: *'Eerst een gedragen oplossing voor de laagvliegroutes, daarna pas opening Lelystad Airport'*. Gelders gedeputeerde Klaas Ruitenberg heeft bij I&W ook al zijn zorg uitgesproken over het onmiddellijke effect van de verandering in het schetsontwerp boven Gelderland, vooral wat betreft de impact op de noord-Veluwe, Harderwijk en Ermelo. Vanuit de regio hebben we, aanvullend op het Gelderse standpunt, de positie ingenomen dat opening van Lelystad Airport gezien de ontwikkelingen op het gebied van klimaat en stikstof sowieso niet meer opportuun is.

Inzet en standpunten vanuit de Gelderse partners en de regio

In 2018 is het Gelders Kernteam Luchtvaart (afgekort tot: AGK, ambtelijk en BGK, bestuurlijk) opgericht. Hierin zijn vertegenwoordigd: de provincie Gelderland, de Gelderse regio's, Natuur en Milieu Gelderland, Nationaal Park de Hoge Veluwe, HISWA-RECRON en sinds vorig jaar ook de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) en VNO-NCW. De aanhaking op het AGK voor de gehele regio

Foodvalley loopt via de gemeente Ede. Hierbij wordt vanuit Ede ook ambtelijke afstemming gezocht met relevante partners in en bij de provincie Utrecht. Terugkoppeling vindt ambtelijk en via de regiodagen Foodvalley plaats.

Via het Gelders Kernteam Luchtvaart laten we zoveel mogelijk één geluid horen vanuit Gelderland om zo onze belangen omtrent de bescherming van de woon- en leefkwaliteit eenduidig onder de aandacht te brengen. We hebben dit steeds gedaan vanuit onze rol en verantwoordelijkheid als medeoverheid, die nadrukkelijk anders is dan die van actiegroepen. Dit heeft er inmiddels toe geleid dat we door Den Haag gezien worden als een volwaardige gesprekspartner en dat onze inbreng serieus wordt meegenomen. We onderhouden daarbij ook goede contacten met de (lokale) actiegroepen.

Er is toegezegd vanuit I&W dat de provincies nauw betrokken worden bij het verdere proces rondom de herziening van het luchtruim. Het Gelders kernteam Luchtvaart speelt hier een belangrijk rol in en blijft voor de regio Foodvalley het gremium om aan te haken op bij het verdere participatietraject. Gelders gedeputeerde Klaas Ruitenberg heeft op basis van de eerste gesprekken over het schetsontwerp in het AGK ook al zijn zorg uitgesproken bij I&W over het onmiddellijke effect van de verandering in het schetsontwerp boven Gelderland, vooral wat betreft de impact op de noord-Veluwe, Harderwijk en Ermelo.

Vanuit de Gelderse partners zijn wij altijd kritisch geweest op de effecten van de luchtruimherziening op de woon- en leefkwaliteit in onze regio. We hebben meerdere keren per brief onze zorgen gedeeld met de minister. Zie ook de tijdlijn op https://www.ede.nl/in-de-gemeente-ede/ede-in-ontwikkeling/lelystad-airport-en-nieuwe-vliegroutes. Onze inzet blijft onveranderd het behartigen van onze belangen richting het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor een goede woon- en leefkwaliteit, ook in relatie tot een eventuele opening van Lelystad Airport.

Planning

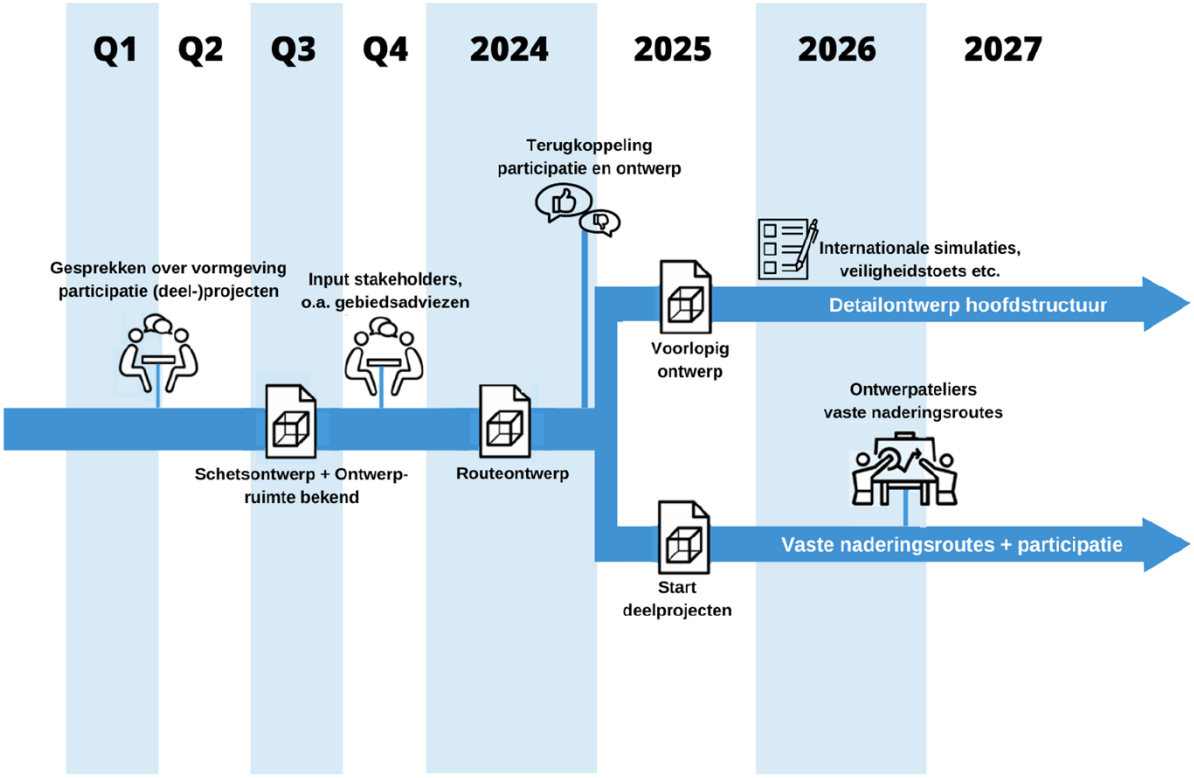
Het schetsontwerp is slechts een 1e stap op weg naar een gewijzigde luchtruimindeling. De contouren van het vervolgproces zien er op dit moment als volgt uit:

Voorlopig ontwerp (begin 2026)
Het voorlopige ontwerp vormt de basis voor politieke besluitvorming. Om tot dit voorlopige ontwerp te komen, zal er samen met de internationale partners digitale simulaties worden uitgevoerd die testen of de nieuwe luchtruimstructuur veilig, haalbaar en werkbaar is voor de luchtverkeersleiding. Ook wordt de effectanalyse voor het Schetsontwerp geactualiseerd. Begin 2026 kunnen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie op basis van het voorlopige ontwerp een besluit tot implementatie nemen. Daarbij zal het voorlopige ontwerp ook aan de Tweede Kamer worden voorgelegd.

Definitief ontwerp (eind 2028)
Wanneer het besluit tot implementatie is genomen, start de detailuitwerking door de luchtverkeersleidingsorganisaties (LVNL, CLSK en MUAC). Naast het toetsen van de werkbaarheid worden er ook gedetailleerde veiligheidsanalyses opgesteld per deelproject. Deze veiligheidsanalyses zullen voor goedkeuring aan de toezichthouders (ILT-Luchtvaartautoriteit en Militaire Luchtvaartautoriteit) worden voorgelegd. Daarnaast moet er goedkeuring aan de Duitse toezichthouders worden gevraagd. Na een positief oordeel van de toezichthouders wordt het definitieve ontwerp vastgesteld.

Implementatie nieuwe indeling luchtruim (eind 2028-2030)
Na het vaststellen van het definitieve ontwerp kan de wijziging formeel worden vastgelegd. De luchtruimwijzigingen worden in de Staatscourant en de Luchtvaartgids (AIP) gepubliceerd. Het publicatieproces loopt parallel aan de invoering van de wijzigingen in de systemen voor luchtverkeersleiding en de opleiding van luchtverkeersleiders. De exacte planning van de implementatie is mede afhankelijk van de implementatieplanning in Duitsland.

Voorbereiding en implementatie ‘Hoger Naderen’
De voorbereiding en implementatie van de projecten ‘Hoger Naderen’ voor de luchthavens Schiphol en Rotterdam The Hague Airport vindt plaats tussen 2026 en 2035, waarbij de daadwerkelijke invoering plaatsvindt nadat de nieuwe indeling van het luchtruim geïmplementeerd is (na 2030).



Tot slot

Voor meer achtergrondinformatie wordt verwezen naar onderstaande websites. Hier vindt u ook een chronologisch overzicht van alle acties die we tot nu toe als Gelders Kernteam Luchtvaart en regio Foodvalley gedaan hebben:

- www.luchtvaartindetoekomst.nl;01
- https://www.ede.nl/vliegroutes