

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/63576

Bijlage(n)

5

Datum 13 maart 2017
Betreft Schriftelijke vragen van de heren Omtzigt en van Helvert
over de aanvliegeroutes naar vliegveld Lelystad

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de schriftelijke vragen van de leden Omtzigt en van Helvert (beiden CDA) over aanvliegeroutes naar vliegveld Lelystad (ingezonden 21 februari 2017).

Voordat ik specifiek inga op de gestelde vragen wil ik benadrukken dat de in Overijssel ontstane onrust over de vlieghoogtes naar de luchthaven Lelystad naar mijn mening berust op het onjuiste beeld dat is ontstaan, dat vliegtuigen langdurig en onnodig laag aanvliegen of cirkelen boven Overijssel. Er is evenmin sprake van nieuwe feiten. Naderend verkeer naar Lelystad zal ter hoogte van Twente aanzienlijk hoger dan 6000 voet het Nederlandse luchtruim binnenkomen, en vervolgens dalen om ter hoogte van het voorziene wachtgebied bij Lemelerveld op 6000 voet te vliegen. Boven centraal Overijssel zal in de nadering naar Lelystad standaard op een hoogte van 6000 voet gevlogen worden en zal pas zo laat mogelijk, dat wil zeggen nabij Zwolle, met de daling richting 3000 voet worden begonnen. Slechts in uitzonderlijke gevallen zal hiervan worden afgeweken. Dit beeld is ook bevestigd door de voorzitter van de Alderstafel Lelystad met zijn brief van 7 maart 2017 aan de Werkgroep Luchtruim Overijssel, welke als bijlage 1 is bijgevoegd.

Ik betreur de ontstane onrust en ben voornemens om binnenkort met lokale bestuurders en de gedeputeerde van Overijssel persoonlijk te spreken om helderheid te bieden en het ontstane (onjuiste) beeld weg te nemen.

Vraag 1

Bent u bekend met de uitwerking van de aanvliegeroutes door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) naar de luchthaven Lelystad, zoals die is gedaan naar aanleiding van het besluit vaststelling luchthaven Lelystad en het advies van de Alderstafel Lelystad?¹

¹ Website de Stentor, 13 februari 2017 (<http://www.destentor.nl/regio/vechtdal/protest-vliegroutes-luchthaven-lelystad-zwelt-snel-aan-1.6901158>)

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met de uitwerking van deze aanvliegroutes. Voor een goed begrip van mijn overige antwoorden licht ik graag kort het proces dat hieraan voorafgegaan is toe.

In 2014 heeft de Alderstafel Lelystad een unaniem advies uitgebracht over de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim². Voor deze routes werden als uitgangspunten geformuleerd: het zo veel mogelijk vermijden van vliegen over woonkernen, een vlieghoogte van tenminste 6000 voet boven 'het oude land', en een vlieghoogte van tenminste 3000 voet boven Natura 2000 gebieden. Aan deze uitgangspunten wordt in de uitwerking van de aanvliegroutes niet getornd; dit is ook bevestigd door de Alderstafel op 3 maart jl. In de adviezen van de Alderstafel is steeds aangegeven dat er één uitzondering is op het uitgangspunt dat boven 'het oude land' niet lager dan 6000 voet gevlogen wordt. Voor naderend verkeer vanuit het zuiden was al in 2014 de conclusie dat 6000 voet niet overal realiseerbaar zou zijn vanwege het benodigde dalprofiel om de eindnadering naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren.

De door de Alderstafel geadviseerde vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim vormden de basis voor het MER en het Luchthavenbesluit Lelystad 2015. Deze routes zijn inmiddels een gegeven. Aan de vaststelling van het Luchthavenbesluit zijn diverse druk bezochte informatiebijeenkomsten voor bestuurders en omwonenden in Flevoland, Overijssel en Gelderland voorafgegaan. De routes zijn publiek bekend gemaakt, o.a. via de website platformparticipatie.nl en via de site van de Alderstafel Lelystad. Ook zijn de documenten in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden. Voorts heeft de Commissie voor de m.e.r. in september 2014 een positief advies uitgebracht over het MER, met de constatering dat alle voor de besluitvorming benodigde informatie over de milieueffecten beschikbaar was.

In het Luchthavenbesluit was ook de ligging van de naderingsroutes vanuit Overijssel opgenomen. Voor het deel van de nadering vanaf 3000 voet tot aan de grond, geldt dat ook de hoogteprofielen hiervan deel uitmaakten. Dit deel van de route ligt ruim binnen het MER gebied (zie vraag 8).

Door LVNL en CLSK wordt nu gewerkt aan het ontwerpen van de aansluitingen van de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim op de 'snelwegen' in het hogere luchtruim. Hierbij horen ook het ontwerp van de wachtgebieden bij Lemelerveld en Steenwijk, en het hoogteprofiel van de aanvliegroute vanaf het beginpunt op 6000 voet bij Lemelerveld (zuid) dan wel Steenwijk (noord) tot aan 3000 voet.

Vraag 2

Kunt u de Kamer een kaart doen toekomen met de voorgestelde aanvliegroutes en wachtcirkels? Kunt u op die kaart de stukken waar vliegtuigen lager dan 2000 meter (kunnen) vliegen, helder aangeven? Kunt u op die kaart de stukken waar vliegtuigen lager dan 1000 meter (kunnen) vliegen, helder aangeven met een andere kleur?

² TK 2013-2014, bijlage bij 31 936, nr. 201

Antwoord 2

De kaarten van de op basis van het Aldersadvies gekozen set van vertrek- en naderingsroutes, zoals opgenomen in het Luchthavenbesluit, zijn bijgevoegd in bijlage 2.

Zoals aangegeven bij vraag 1 maakten de routes tot 3000 voet deel uit van het advies van de Alderstafel Lelystad, alsmede van het daarop volgende MER en het Luchthavenbesluit 2015. De inrichting van de wachtgebieden en de uitwerking van het hoogteprofiel van het gedeelte van de naderingsroutes tussen 6000 en 3000 voet maken deel uit van de lopende uitwerking van de aansluitingen op het hogere luchtruim. Daarbij geldt dat het naderend verkeer, conform het Aldersadvies, zo lang mogelijk op 6000 voet blijft vliegen en zo laat mogelijk – binnen het MER gebied – daalt naar 3000 voet. Voor de zuidoostelijke naderingsroute over Overijssel betekent dit, dat verkeer naar Lelystad boven Twente aanzienlijk hoger dan 6000 voet het Nederlandse luchtruim binnenkomt, en vervolgens daalt om ter hoogte van het wachtgebied van Lemelerveld op 6000 voet te vliegen. Boven centraal Overijssel wordt op 6000 voet verder gevlogen, waarna pas nabij Zwolle de daling richting 3000 voet wordt ingezet. Hetzelfde geldt voor de naderingsroute vanuit het noordoosten via Steenwijk. Slechts in uitzonderlijke situaties, bijvoorbeeld wanneer gelijktijdig vertrekkende en naderende vliegtuigen elkaar kruisen en uit elkaar gehouden moeten worden, kan een verkeersleider gedwongen worden van het standaardprofiel af te wijken. In dat geval kan een verkeersleider er voor kiezen om een vertrekkend vliegtuig (als het overige verkeer dat toelaat) sneller te laten klimmen, of is hij gedwongen om uit veiligheidsoogpunt een naderend toestel eerder te laten dalen.

Voor de beide wachtgebieden bij Lemelerveld en Steenwijk geldt, dat deze slechts in uitzonderlijke situaties gebruikt zullen worden. Alleen in geval van bijvoorbeeld een verstoring op de luchthaven Lelystad (bijvoorbeeld een toestel dat de landingsbaan blokkeert) kan het nodig zijn dat één vliegtuig in het wachtgebied één of meer rondes moet maken, alvorens door te kunnen vliegen. De hoogte waarop dit gebeurt is in principe altijd 6000 voet. Dit zal echter slechts bij uitzondering nodig zijn. Ter vergelijking: rond de luchthavens Eelde, Beek en Eindhoven worden wachtgebieden gemiddeld niet meer dan eens per kwartaal gebruikt. De kans dat twee toestellen tegelijkertijd in hetzelfde wachtgebied opgevangen moeten worden, en waarbij er dan één lager dan 6000 voet moet gaan vliegen, is nog veel kleiner.

Vraag 3

Waren deze lage aanvliegroutes opgenomen in de plannen die in 2014 ter inzage gelegd zijn?³

Antwoord 3

Zoals ik in het antwoord op vraag 1 heb aangegeven zijn de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim, alsmede de ligging van de naderingsroutes vanuit Overijssel onderdeel geweest van het reguliere consultatieproces.

Vraag 4

Kunt u op een aparte kaart aangeven in welke gebieden er sprake kan zijn van geluidshinder door dit vliegveld en hoe groot die geluidshinder kan zijn?

³ Rijssensnieuws.nl, 13 februari 2017 (<http://www.rijssensnieuws.nl/red-overijssel-aanvliegroute-lelystad-kan-hoger-moet-hoger/>)

Antwoord 4

In de MER zijn verschillende geluidscontouren gepresenteerd, die volgen uit de ontwikkeling van Lelystad naar een luchthaven met 45.000 vliegtuigbewegingen. De grootste geluidscontour is de 40 dB(A) Lden contour. Op basis van de dosis-effectrelatie voor vliegtuiggeluid⁴ is circa 5% van het aantal mensen bij deze geluidsbelasting ernstig gehinderd. In het luchthavenbesluit worden de 48, 56 en 70 dB(A) Lden contour vastgelegd. Buiten het MER gebied ligt de geluidshinder onder de genoemde grenzen.

Figuur 29 uit "MER deel 4A Deelonderzoek geluid" geeft de geluidsbelasting weer en is opgenomen in bijlage 3.

Vraag 5

Vanaf hoever voor de landing vliegen de vliegtuigen op een hoogte van minder dan 2000 meter? Kunt u vergelijkbare situaties in Nederland geven waarbij vliegtuigen al zo ver van de luchthaven zo laag vliegen met alle overlast die daarbij hoort?

Antwoord 5

Zie antwoorden 1 en 2.

Het ontwerp van aanvliegroutes is met name afhankelijk van internationaal vastgestelde ontwerpeisen, de lokale omstandigheden in de omgeving van de luchthaven (bijvoorbeeld obstakels) en de structuur van het luchtruim in de buurt van de luchthaven. Dit maakt aanvliegroutes luchthavenspecifiek.

Bij het aanvliegen van baan 06 (Kaagbaan) op Schiphol is het gebruikelijk dat vliegtuigen in de omgeving van Den Haag een hoogte van 6000 voet bereiken.

Vraag 6

Kunt u op de kaart (onder 2) aangeven waar de wachtgebieden liggen en waar de Natura 2000-gebieden liggen?

Antwoord 6

Wachtgebieden

Zie antwoord 2.

Natura 2000

Voor wat betref de ligging van de Natura 2000 gebieden is in bijlage 4 figuur 5.2 uit "MER deel 4E Deelonderzoek beschermde natuurgebieden" opgenomen.

Vraag 7

Klopt het dat de Alderstafel het vliegen boven Natura 2000-gebieden afwijst?

Antwoord 7

Dit klopt niet. Een belangrijk element uit het Aldersadvies uit 2012 is het overvliegen van Natura 2000-gebieden, en met name de Oostvaardersplassen, op minimaal 3.000 voet. Dit in verband met instandhoudingsdoelen voor Natura 2000 gebieden. De gekozen routeset voldoet aan dit uitgangspunt.

⁴ Dosis effectrelatie: Dit zijn formules die beschrijven hoeveel procent van de bewoners bij een bepaalde geluidsbelasting ernstig gehinderd of slaapverstoord is.

Vraag 8

Kunt u op de kaart aangeven welk deel van het gebied betrokken is geweest bij de milieueffectrapportage (MER) die is uitgevoerd?

Antwoord 8

In het MER is per onderzocht effect een studiegebied bepaald tot waar de milieueffecten zich uitstrekken. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is de scope aangegeven van MER voor wat betreft het nagaan van de effecten van het geluid. De NRD heeft in de periode augustus-september 2013 ter inzage gelegen en is door mij in december 2013 vastgesteld. In lijn met deze NRD is in de MER de geluidhinder nagegaan en contouren berekend: 40 dB(A) tot 70 dB(A) Lden en de 30 dB(A) tot 60 dB(A) Lnight. Het bijbehorende studiegebied voor vliegtuiggeluid is op de kaart in bijlage 5 uit het MER te zien (blauwe rand).

Vraag 9

Klopt het dat de MER uitgevoerd ter voorbereiding van het Luchthaven Lelystad-besluit, het gebied van de Flevopolder, de Veluwezoom en Kampen-Zwolle-Zwartewaterland heeft gezien, en dat het gebied ten Oosten van de IJssel niet in beschouwing is genomen?

Antwoord 9

Dat klopt. Er is in het MER niet gekeken naar de milieueffecten ten oosten van de IJssel. In het MER is gekeken naar het gebied waar onder andere vanuit geluidshinder effecten zijn te verwachten. Zie antwoord op vraag 8. Buiten het MER gebied, waaronder de genoemde delen van Overijssel is geen sprake van laag overvliegend verkeer en derhalve liggen de geluidsniveaus (ver) onder de grenswaarden van de MER.

Vraag 10

Was er een vertegenwoordiger uit de provincie Overijssel aanwezig bij de Alderstafel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

De Provincie Overijssel is vanaf de start van de Alderstafel via de Provincie Gelderland vertegenwoordigd. De beide provinciale besturen hebben hierover bestuurlijke afspraken gemaakt.

Vraag 11

Deelt u de mening dat het opportuun is dat er een nieuwe MER uitgevoerd wordt, die ook gebieden in Overijssel meeneemt waarover laag gevlogen wordt?

Antwoord 11

Nee.

In deze delen van Overijssel is geen sprake van laag overvliegend verkeer en derhalve liggen de geluidsniveaus (ver) onder de grenswaarden van het MER. Ik zie daarom ook geen aanleiding om het studiegebied van het MER (zie antwoord op vraag 8) te wijzigen.

Vraag 12

Deelt u de mening dat er ten minste twee vertegenwoordigers van de provincie Overijssel uitgenodigd dienen te worden voor de Alderstafel?

Antwoord 12

Naar ik begrijp heeft de heer Alders inmiddels besloten om naast de provincie Gelderland voortaan ook de gedeputeerde van Overijssel permanent uit te nodigen om deel te nemen aan het overleg van de Alderstafel Lelystad. Deze was bij het overleg van de Alderstafel van 3 maart jl. reeds aanwezig.

Vraag 13

Deelt u de mening dat gezocht dient te worden naar aanvliegroutes die veel hoger liggen en dus veel minder overlast geven?

Antwoord 13

Zoals mijn beantwoording van vragen 1 en 2 aangeven is er geen sprake van lang en onnodig laag vliegen boven Overijssel, noch van afwijken van eerder gemaakte afspraken. Slechts in uitzonderingssituaties kan het, om veiligheidsredenen, nodig zijn om van de standaard procedures af te wijken.

Voor de aansluitroutes van en naar Lelystad is voorts van belang dat deze ontworpen dienen te worden binnen de huidige luchtruimstructuur. Hierbij dient o.a. rekening te worden gehouden met de huidige ligging van de druk bevroren naderingsroutes naar Schiphol. Als gevolg hiervan kan de zuidoostelijke naderingsroute naar Lelystad vanaf Lemelerveld niet hoger liggen dan 6000 voet, omdat de ondergrens voor het verkeer naar Schiphol op 7000 voet ligt. Deze uitgangspunten zijn conform de eerder gemaakte afspraken aan de Alderstafel Lelystad.

Zoals ik uw Kamer al meerdere malen heb aangegeven, zal voor een verdere doorgroei van Lelystad naar op termijn 45.000 vliegbewegingen een aanpassing van de luchtruimstructuur nodig zijn. Dan ontstaat waarschijnlijk ruimte om verkeer van en naar Lelystad gunstiger in te passen. Hierbij kunnen dan ook suggesties en voorstellen uit de regio betrokken worden.

Vraag 14

Op welke wijze gaat u ervoor zorgen dat er een snel een proces op gang komt waarin alternatieve routes uitgewerkt worden en aangedragen alternatieven (zoals die van de gemeente Dalfsen) overwogen worden?

Kunt u deze vragen een voor een en ten minste een week voor de verkiezingen beantwoorden?

Antwoord 14

Op dit moment werken LVNL en CLSK aan het ontwerp van de aansluitroutes op het hogere luchtruim. Dit ontwerpproces is volgens planning in mei 2017 afgerond. Voor zover inpasbaar binnen de huidige randvoorwaarden en luchtruimstructuur ben ik bereid LVNL en CLSK te vragen om te bezien welke optimalisaties in het verdere ontwerp van de aansluitroutes mogelijk zouden zijn. Voorstellen uit de regio die buiten de huidige randvoorwaarden en luchtruimstructuur gaan, kunnen betrokken worden bij een toekomstige herinrichting van het luchtruim.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijksema

Bijlage 1

HANS ALDERS

Aan

Werkgroep Luchtruim Overijssel
Oude Deventerweg 7
7448 RK Haarle

Cc

Leden Alderstafel Lelystad

Groningen, 7 maart 2017.

Geachte Werkgroep Luchtruim Overijssel,

Hartelijk dank voor uw brief d.d. 28 februari j.l. waarin u uw zorgen over de vliegroutes voor Lelystad Airport onder mijn aandacht brengt. De inhoud van deze brief heb ik besproken in de vergadering van de Alderstafel van 3 maart j.l.. Gedeputeerde Boerman van Overijssel heeft in diezelfde vergadering gevraagd om zorgvuldige aandacht en helderheid op de zorgpunten die in uw brief zijn verwoord en die sinds enkele weken ook in de media naar voren worden gebracht.

Uw brief stelt mij in de gelegenheid om u de gevraagde helderheid te bieden. Ik heb naar aanleiding van uw brief direct op 1 maart j.l. overleg gevoerd met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). De resultaten hiervan heb ik vervolgens besproken aan de Alderstafel Lelystad op 3 maart j.l.. Aan deze Tafel hebben naast de drie genoemde partijen ook vertegenwoordigers van de omgevingspartijen zitting. Als voorzitter van de Tafel informeer ik u hieronder – in antwoord op uw brief – mede namens de partijen aan Tafel over de uitkomsten van die beraadslagingen.

Aan de Alderstafel Lelystad van 3 maart j.l. is een minimale vlieghoogte van 6000 voet boven het oude land als ontwerpuitgangspunt voor de routes van Lelystad Airport herbevestigd. Dit uitgangspunt is reeds in een vroegtijdig stadium van het in 2009 gestarte adviestraject door de provincies Gelderland en Overijssel (en de gemeenten die zij vertegenwoordigen) aan de Tafel ingebracht. Dit punt heeft expliciet zijn neerslag gevonden in de adviezen van 2012 en 2014 van de Alderstafel. Aan dit uitgangspunt wordt ook nu door geen van de partijen die belast zijn met de beleidsmatige of operationele uitvoering getornd.

In de adviezen van de Alderstafel is aangegeven dat er in belangrijke mate aan dit uitgangspunt kan worden tegemoetgekomen in de routeontwerpen. Daarbij is consequent één uitzondering gemaakt, zoals u in uw brief ook terecht aangeeft: “voor naderend verkeer uit het zuiden lijkt 6000 ft boven ‘oud land’ moeilijk realiseerbaar, vanwege het benodigde dalprofiel om de eindnadering te kunnen uitvoeren”. U geeft er in uw brief nadrukkelijk blijk van dat u zich dit realiseert en ook kunt volgen vanwege het kruisen van het aankomende en vertrekkende verkeer. Dit is dan ook niet het zorgpunt dat u naar voren brengt.

Het punt waar het u om gaat – zo maak ik op uit uw brief – is dat u “boven centraal Overijssel (...) in het geheel geen dalprofiel [ziet], maar een continue lang laag ‘level’ gevlogen profiel en dat is voor de inwoners van onze provincie een bijzonder onverwachte en pijnlijke ontdekking”. Ik begrijp dat – als dit het beeld is – hiervoor de aandacht gewekt wordt in Dalfsen en tot in Holten, Nijverdal en Rijssen toe.

Ook na bespreking met de voor de luchtverkeersleiding bevoegde partijen kom ik tot geen andere constatering dan dat hier sprake is van een misverstand en dat er geen sprake is van nieuwe feiten. Boven centraal Overijssel zal op 6000ft gevlogen worden. Dit is ook mogelijk omdat de ondergrens voor het verkeer op Schiphol ligt op 7000 voet. Dit is conform de gemaakte afspraak op verzoek van de vertegenwoordigde provincies en gemeenten ter bescherming van de omgeving. Daarnaast is het ook in het belang van de luchtvaartmaatschappijen zelf om zo lang mogelijk hoog te blijven vliegen vanuit het oogpunt van brandstofbesparing.

LVNL en CLSK werken momenteel aan het ontwerpen van de aansluiting van de vertrek- en naderingsroutes op het hogere luchtruim. De routeset B+ voor het lagere luchtruim, waarover de Alderstafel unaniem heeft geadviseerd, was én is daarbij het vertrekpunt. Daar wordt niet aan gesleuteld. Het verkeer blijft zolang mogelijk op 6000 voet en daalt zo laat mogelijk - binnen het MER gebied - naar 3000 voet.

Dat betekent dat boven centraal Overijssel op 6000 voet wordt gevlogen tot nabij Zwolle waar de daling wordt ingezet. De hoogte waarop het voorziene wachtgebied bij Lemelerveld gebruikt wordt, is eveneens 6000 voet, conform de uitgangspunten van de regio. Vliegverkeer naar Lelystad zal overigens normaliter in het geheel geen gebruik maken van dit wachtgebied.

Er zijn twee uitzonderingen denkbaar waarbij de verkeersleider gedwongen kan worden om van het standaard profiel af te wijken:

- a. De kans is dat er noodgedwongen toch van de voorgeschreven route moet worden afgeweken, is gering. Het gaat dan bijvoorbeeld om (veiligheids)situaties wanneer gelijktijdig vertrekkende naderende en vertrekkende vliegtuigen uit elkaar gehouden moeten worden. Dit zijn uitzonderlijke situaties. Ter indicatie: tot 15.000 vliegtuigbewegingen overvliegt er overdag gemiddeld minder dan één startend en één landend vliegtuig centraal Overijssel. En dan zijn er overigens in deze situaties nog andere handelingsopties voor de verkeersleiding mogelijk. Zo

kan hij er voor kiezen een vertrekkend vliegtuig (als het overige verkeer dat toelaat) sneller te laten klimmen.

- b. Alleen in zeer uitzonderlijke gevallen, denk aan verstoringen op de luchthaven Lelystad, zou het nodig kunnen zijn dat één vliegtuig in dit wachtgebied één of meer rondes maakt, alvorens door te kunnen vliegen. Ter indicatie: rond de vliegvelden Eelde, Beek en Eindhoven worden holdings gemiddeld niet meer dan eens per kwartaal gebruikt. De hoogte waarop dit plaatsvindt, is dan nog altijd 6000 voet. De kans dat twee toestellen tegelijk in dezelfde holding opgevangen worden, waarbij er dus één noodgedwongen lager dan de 6000 voet gaat vliegen, is uiteraard nog veel kleiner.

Bij het bovenstaande is het goed te bedenken dat bij een doorgroei van Lelystad naar de volledige 45.000 vliegbewegingen een herindeling van het luchtruim nodig is. Dan ontstaat ruimte om verkeer naar Lelystad zo in te passen dat de uitzonderingssituaties niet frequenter gaan optreden dan hierboven benoemd. Hierbij kunnen tevens suggesties en voorstellen uit de regio betrokken worden, zoals u die ook aanreikt in uw brief.

Tot slot kan ik u informeren dat gedeputeerde Boerman van Overijssel vanaf heden permanent zal worden uitgenodigd om deel te nemen aan het overleg aan de Alderstafel Lelystad. Op deze wijze kan hij zich rechtstreeks namens de regio op de hoogte laten stellen over de uitvoering en daarmee het respecteren van de gemaakte afspraken volgen.

Een copy van deze brief zal ik doen toekomen aan alle leden van de Alderstafel en daarmee ook aan de voor de implementatie van de routestructuur bevoegde instanties.

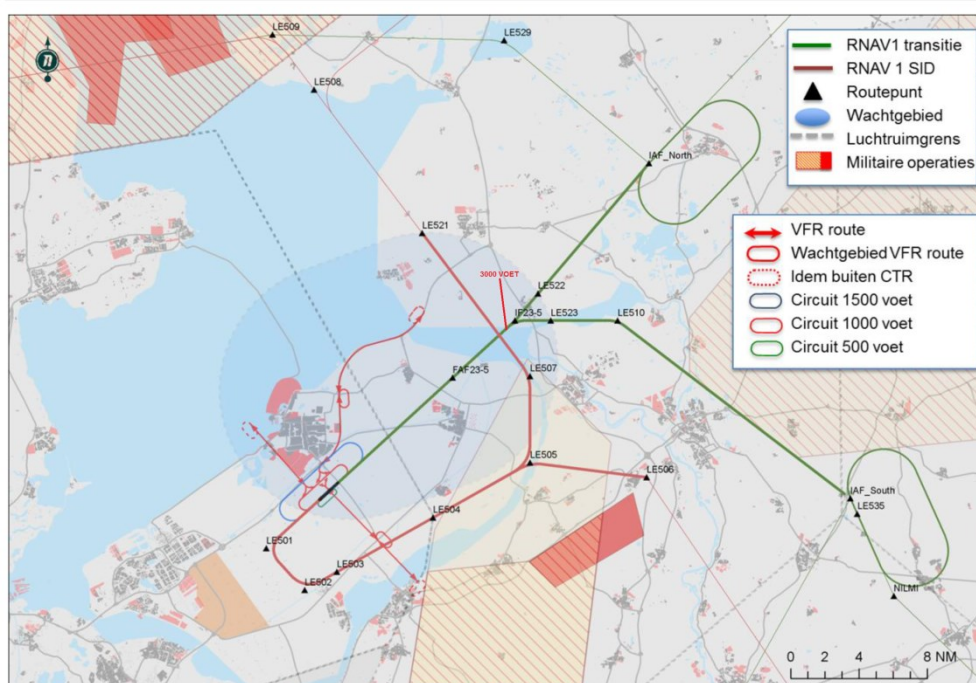
In het vertrouwen u hiermee van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,

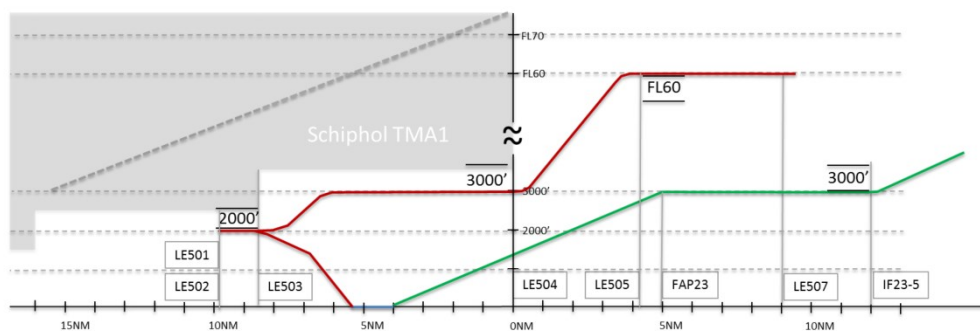
Hans Alders

Bijlage 2

Routes van/naar baan 23 in Lelystad CTR en Lelystad TMA

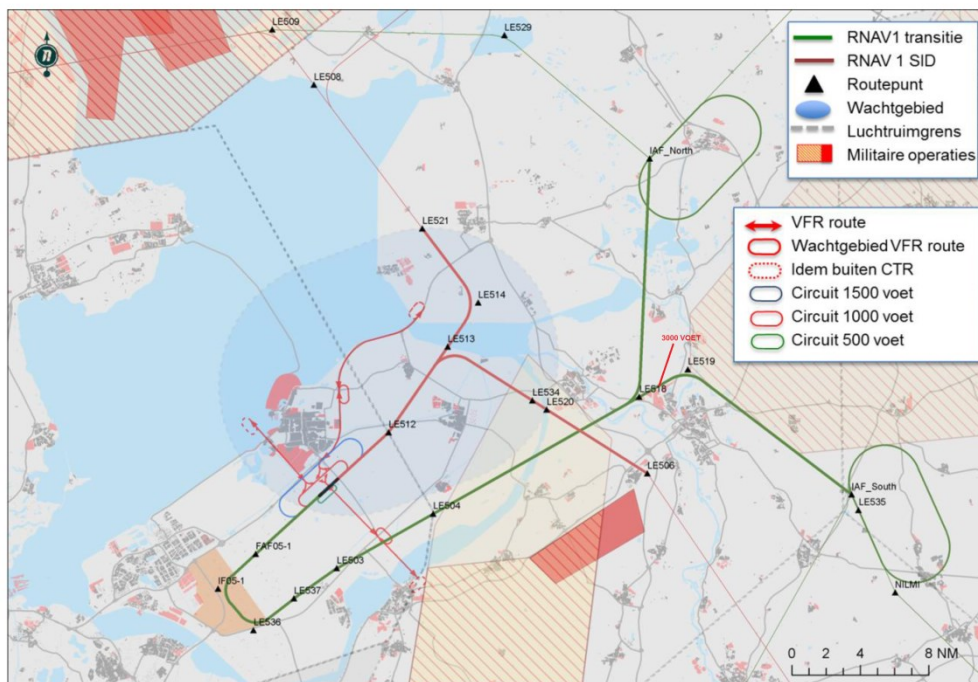


Figuur 4 – Lateraal profiel departure routes & arrival routes Lelystad baan 23
(bron: CONOPS Luchtverkeersleiding Lelystad Airport)

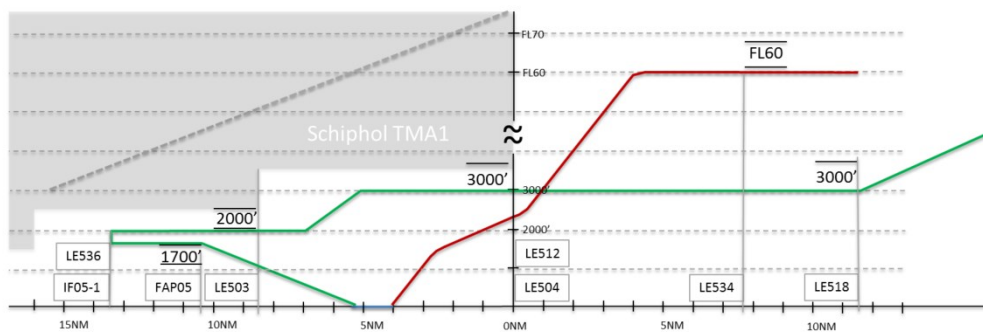


Figuur 5 – Verticaal profiel departure routes & arrival routes Lelystad baan 23
(bron: CONOPS Luchtverkeersleiding Lelystad Airport)

Routes van/naar baan 05 in Lelystad CTR en Lelystad TMA



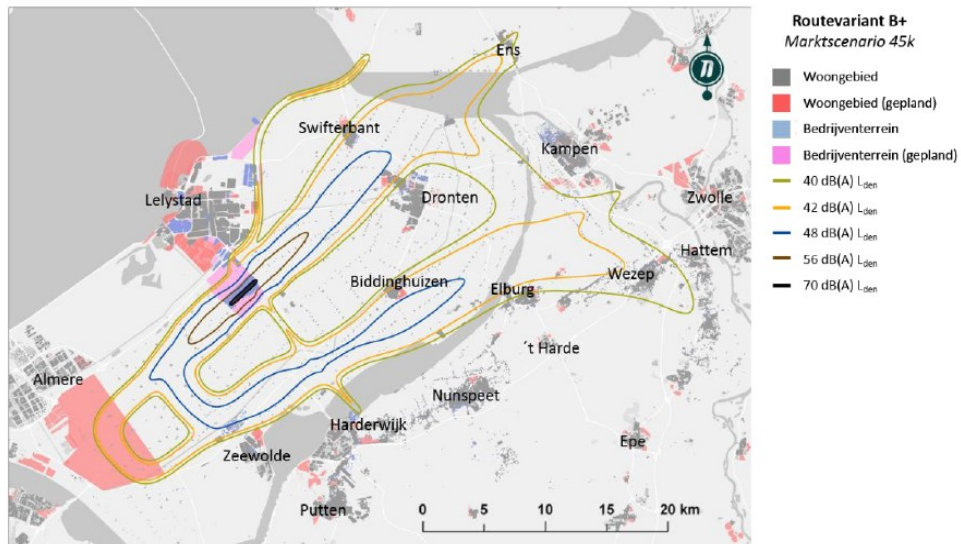
Figuur 2 – Lateraal profiel departure routes & arrival routes Lelystad baan 05
(bron: CONOPS Luchtverkeersleiding Lelystad Airport)



Figuur 3 – Verticaal profiel departure routes & arrival routes Lelystad baan 05
(bron: CONOPS Luchtverkeersleiding Lelystad Airport)

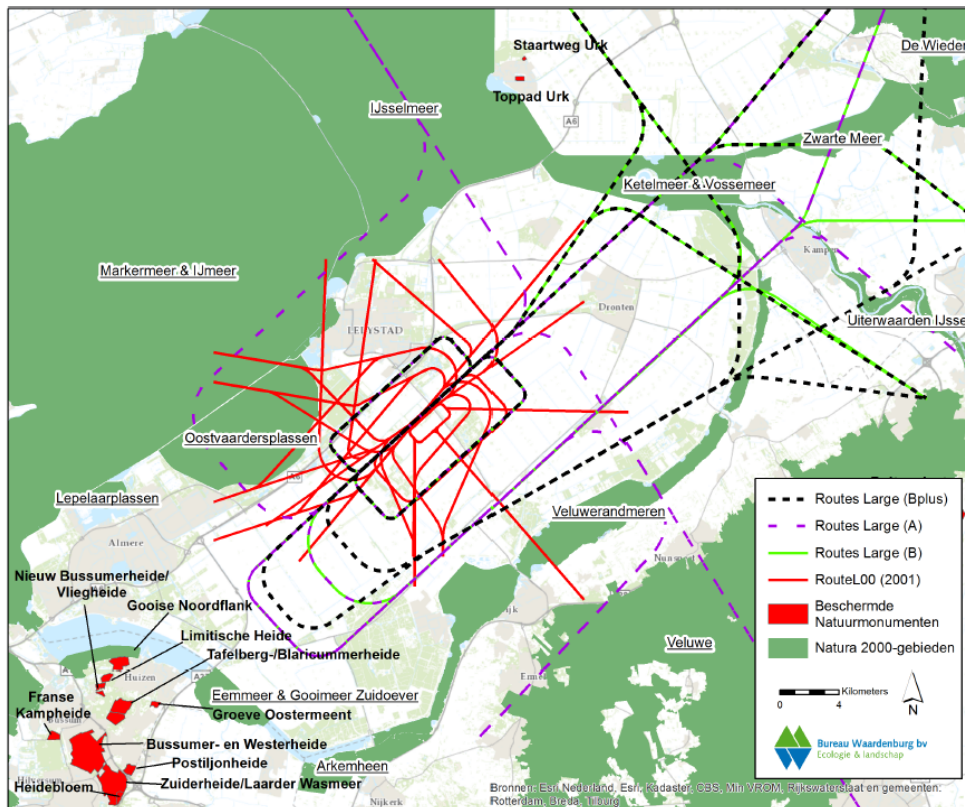
Bijlage 3

Figuur 29 uit “MER deel 4A Deelonderzoek geluid” geeft de geluidsbelasting weer en is hieronder opgenomen.



Bijlage 4

Voor wat betreft de ligging van de Natura 2000 gebieden is hieronder figuur 5.2 uit "MER deel 4E Deelonderzoek beschermde natuurgebieden" opgenomen.



Bijlage 5

Het studiegebied voor vliegtuiggeluid is op onderstaande kaart uit het MER te zien (blauwe rand).

