



Routes Lelystad Airport

Vliegroutes Lelystad Airport

Lelystad Airport ontwikkelt zich in de komende jaren tot een luchthaven voor vakantievuchten binnen Europa en andere bestemmingen rond de Middellandse Zee. Lelystad Airport neemt hiermee een deel van het vliegverkeer van Schiphol over. Schiphol krijgt op die manier meer mogelijkheden om haar economische positie als belangrijke internationale luchthaven te versterken.

De opening van Lelystad Airport moet zorgvuldig plaatsvinden. Die zorgvuldigheid bepaalt het tempo. Het is daarom de verwachting dat de opening van de luchthaven in 2020 realistisch is. In de eerste jaren is er ruimte voor maximaal 10.000 vliegbewegingen per jaar van en naar Lelystad. *(NB - Eén vliegbeweging is één vertrekkend of landend vliegtuig.)*

Een voorwaarde voor verdere groei tot maximaal 45.000 vliegbewegingen per jaar is dat de aansluitroutes hoger komen te liggen. Dit is de opdracht die aan de luchtruimherziening is meegegeven. De komende jaren is voorzien in een evaluatie bij 7.000 en bij 25.000 vliegbewegingen per jaar.

Bij 7.000 bewegingen wordt beoordeeld of de aannames (met name de verdeling over de routes en de gevlogen vlieghoogtes) uit de MER (Milieu Effect Rapportage) in de praktijk realistisch zijn. Bij 25.000 bewegingen wordt gekeken naar de economische effecten van de luchthaven en naar de gevolgen voor duurzame landbouw, geluidshinder en natuur. De 45.000 vliegbewegingen worden in de plannen van de luchthaven uiterlijk in 2043 bereikt. Dit kan en mag

ook eerder. In het luchthavenbesluit voor Lelystad Airport wordt vastgelegd dat het maximum van 45.000 vliegbewegingen niet mag worden overschreden.

In deze factsheet gaan we in op de vliegroutes dichtbij de luchthaven voor de hele periode, en op de tijdelijke aansluitroutes die tot aan de herindeling van het luchtruim gebruikt worden.

Soorten routes

Lelystad Airport heeft voor vakantievuchten drie soorten routes:

- Routes dichtbij de luchthaven (de zogenaamde B+ routes), voor starten en landen vanaf Lelystad Airport.
- De aansluitroutes (in het middelhoge luchtruim), die vliegtuigen naar het hogere luchtruim leiden.
- De zogenaamde snelwegen (in het hogere luchtruim), dit zijn bestaande routes waar veel Schipholverkeer vliegt.

In de loop van de eerste jaren (2020 – 2023) vliegen op deze routes gemiddeld 15 vertrekkende en 15 naderende vliegtuigen per dag van en naar Lelystad.

Dat zijn ongeveer 2 tot 3 naderingen vanuit het noordoosten (vanaf Steenwijkerland) en 12 tot 13 vanuit het zuidoosten (vanaf Lemelerveld). Die verdeling geldt ook voor het vertrekkende verkeer. Tezamen telt dit op tot zo'n 10.000 vliegbewegingen groot luchtverkeer per jaar. Dit is het maximaal aantal vliegbewegingen dat voor Lelystad Airport in het huidige luchtruim mogelijk is, zonder dat het effect heeft op Schiphol verkeer of de militaire missie effectiviteit.

Overzichtkaart alle routes

Overzichtkaart alle routes

Legend:

- naderingsroute
- vertrekroute
- wachtgebied
- oefengebied marine / landmar
- inkomend verkeer - bestaand
- inkomend verkeer - nieuw
- vertrekkend verkeer - bestaand
- vertrekkend verkeer - nieuw
- hoogtepunt
- Lelystad Airport
- Teuge Airport

Routes dichtbij de luchthaven

In de MER uit 2014 zijn de effecten van vier verschillende varianten in beeld gebracht. Er zijn berekeningen gemaakt voor 25.000 en 45.000 vliegbewegingen door groot luchtverkeer per jaar. De zogenaamde B+ routevariant bleek op basis van de MER veruit de minste geluidshinder voor de minste mensen op te leveren. Ook in de geactualiseerde MER uit 2018 zijn de B+ routes de beste routes gebleken. Zie 'Factsheet MER Lelystad Airport' voor meer toelichting over de geactualiseerde MER.

Voor Lelystad Airport geldt dat:

- De luchthaven één start- en landingsbaan heeft die in twee richtingen wordt gebruikt. De richting voor aankomst of vertrek is afhankelijk van de windrichting, zie overzichtkaart.
- Bij westenwind vliegtuigen vertrekken en landen richting het zuidwesten (richting Almere). Bij oostenwind richting het noordoosten (richting Dronten).
- De start- en landingsbaan alleen van 6.00 uur in de ochtend tot en met 23.00 uur in de avond mag worden gebruikt. Als er sprake is van vertraging(en), wordt een uitloop tot uiterlijk 24.00 uur gehanteerd. In de nacht wordt dus niet gevlogen.
- Het een overloopluchthaven voor vooral vakantievluchten wordt. Er zal geen vrachtverkeer gaan vliegen.

Aansluitroutes

Tot de herindeling van het Nederlandse luchtruim zijn er tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport. Deze aansluitroutes verbinden de routes dichtbij de luchthaven (de B+ routes) met het internationale routenetwerk in het hogere luchtruim. De aansluitroutes zijn ontworpen binnen de huidige indeling van het luchtruim. Daarbij is rekening gehouden met de drukke routes van en naar Schiphol, maar ook met een deel van het luchtruim dat nodig is voor militaire oefeningen.

De aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden te vliegen zijn. De aangegeven hoogtes van deze routes zijn minimale hoogtes. In de dagelijkse praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte mogen stijgen of later hun daling in mogen zetten. De veiligheid in het luchtruim staat altijd voorop. Ook als het om het ontwerpen van de verschillende vliegroutes van en naar Lelystad Airport gaat. Een ander belangrijk criterium is dat woonkernen zoveel mogelijk vermeden worden.

Naar verwachting zullen er in 2020 4.000 vliegbewegingen zijn, in 2021 7.000 en in 2022 10.000. Vanaf 2023 gaat de herinrichting van het luchtruim ruimte bieden voor een verdere doorgroei van de luchthaven.

Consultatie en simulatie vliegroutes

Consultatie vliegroutes

Het ontwerp voor de aansluitroutes is in september 2017 toegelicht in acht informatiebijeenkomsten in de regio. Daarnaast vond er van 5 oktober tot en met 2 november 2017 een openbare internetconsul-

tatie plaats. Ook heeft een delegatie van bewoners een advies opgesteld aan het ministerie. Het ministerie van IenW vroeg vervolgens de luchtverkeersleiding (LVNL en CLSK) op welke punten deze vliegroutes verbeterd kunnen worden. De vliegroutes zijn zo aangepast dat minder inwoners hinder ondervinden, zonder dat de vliegveiligheid in het geding komt.

Een overzicht van deze aanpassingen kunt u vinden op de 'Factsheet routes Lelystad Airport'. Zie www.rijksoverheid.nl/lelystadairport.

Simulatie vliegroutes

Er zijn daaropvolgend simulaties met de ontworpen routes gedaan, waarin ook beoordeeld is of en welke verbeteringen nog meer mogelijk waren. Daarbij is gekeken naar vliegbaarheid, veiligheid en werkbelasting van de luchtverkeersleiding mede in relatie tot het al aanwezige verkeer van Schiphol en andere luchthavens. Ook is gesimuleerd hoe verschillende typen vliegtuigen de bochten kunnen nemen. Bij deze oefeningen waren meer dan 30 luchtverkeersleiders betrokken. Op basis van deze acties hebben LVNL en CLSK bepaald welke aanpassingen verder nog nodig waren. Een overzicht van deze aanpassingen kunt u vinden op de 'Factsheet aansluitroutes Lelystad Airport, aanpassingen na simulaties'. Zie www.rijksoverheid.nl/lelystadairport.

Belevingsvlucht

In de lente van 2018 is verder een belevingsvlucht georganiseerd, waarbij routes werden gevlogen met een Boeing-737. Zo konden inwoners rond de routes ervaren wat de geluidsbelasting waarschijnlijk zal zijn als de routes in gebruik zijn genomen.

Luchtverkeersleiding Lelystad Airport

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) begeleiden het vliegverkeer van Lelystad Airport. Sinds december 2017 zitten de civiele en militaire luchtverkeersleiders samen op één zaal in het gebouw van LVNL op Schiphol. Luchtverkeersleiders van LVNL begeleiden de aankomst en het vertrek van vliegtuigen op de luchthaven. Als vliegtuigen uit het zicht van de toren zijn, bevinden ze zich grotendeels in militair luchtruim en worden ze begeleid door militaire luchtverkeersleiders.

Op het moment dat vliegtuigen van de aansluitroutes door mogen stijgen naar de 'snelwegen', draagt de militaire luchtverkeersleider het vliegtuig over aan een collega van LVNL. Omgekeerd draagt een civiele luchtverkeersleider vliegtuigen aan zijn militaire collega over als deze van de 'snelweg' naar de aansluitroutes begeleid worden.

Veiligheidstoetsen

Van de ontworpen vliegroutes met de aanpassingen uit de inspraak en de simulaties heeft de luchtverkeersleiding een veiligheidsassessment opgesteld en ter toetsing naar de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) gestuurd. Als de inspecties de routeontwerpen goedkeuren, worden de routes vertaald in regelgeving en is het proces daarmee afgerond.

Factsheets MER, luchthavenbesluit en luchtkwaliteit en vogels

Lees voor meer informatie over de MER de 'Factsheet MER Lelystad Airport' en in aanvulling op deze factsheet de 'Factsheet luchtkwaliteit en vogels'. En lees voor meer informatie over het hele proces rondom het luchthavenbesluit de 'Factsheet luchthavenbesluit Lelystad Airport'. Zie www.rijksoverheid.nl/lelystadairport.

Herziening luchtruim

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, van Defensie en Luchtverkeersleiding Nederland zijn bezig met de herziening van het Nederlands luchtruim. Bij die herziening wordt het Nederlandse luchtruim opnieuw ontworpen. Hierbij is het doel om de capaciteit en efficiëntie van het luchtruimgebruik veilig te verhogen en de gevolgen voor de omgeving te verkleinen (bijvoorbeeld geluidsoverlast). De aansluitroutes voor Lelystad Airport moeten dan aanmerkelijk hoger komen te liggen.

Deze wijzigingen in het luchtruim zullen niet voor 2023 klaar zijn. Aanpassingen en verbeteringen worden stap voor stap aangebracht. Tussentijdse verbeteringen zullen waar mogelijk eerder worden doorgevoerd.

Deze uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

is gemaakt in samenwerking met **Luchtverkeersleiding Nederland** (LVNL) en het **Commando Luchtmacht** (CLSK) van het ministerie van Defensie.

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Oktober 2018

Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.