



Aansluitroutes Lelystad Airport

Aanpassingen na simulaties

Vliegroutes Lelystad Airport

In februari 2018 maakte het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verbeteringen aan de vliegroutes voor Lelystad Airport bekend. Toen is ook afgesproken dat de luchtverkeersleiding zou beoordelen welke verbeteringen in Noord-Holland en Friesland nog verder mogelijk zijn. Die beoordeling is door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) meegenomen in de simulaties die met de ontworpen routes zijn gedaan. Met meer dan 30 luchtverkeersleiders is in drie weken geoefend met de vliegroutes en gecontroleerd hoe deze samengaan met het al aanwezige verkeer van Schiphol en andere luchthavens.

In deze factsheet vindt u daar de uitkomsten van. Het gaat dan om:

- Verbeteringen in Noord-Holland en Friesland;
- Een kleine verandering in zuidwest Nederland, en;
- Een kleine technische aanvulling op het wachtgebied voor Lelystad Airport.

Aansluitroutes zijn tijdelijk

Tot de herindeling van het Nederlandse luchtruim zijn er tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport. Deze aansluitroutes verbinden de routes dicht bij de luchthaven (dit zijn de zogenaamde B+ routes) met het internationale routenetwerk in het hogere luchtruim waar vooral verkeer van Schiphol vliegt.

Een zorgvuldig proces tot aan de opening van Lelystad Airport voor vakantievluchten in 2020 is realistisch. Naar verwachting zullen er dan 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. Bij de herinrichting moeten de huidige aansluitroutes hoger komen te liggen. De aansluitroutes zijn conservatief ontworpen. Dat betekent dat de aangegeven hoogtes de minimale hoogtes zijn die onder alle omstandigheden veilig gevlogen kunnen worden. In de praktijk zullen vliegtuigen op deze routes vaak hoger vliegen.

Verbeteringen Noord-Holland en Friesland

De resultaten van de simulaties laten zien dat er nog enkele verbeteringen aan de aansluitroutes boven Noord-Holland en Friesland mogelijk zijn. Eén inkomende route, route IN-11, die over de kop van Noord-Holland en zuidelijk van Lemmer loopt, kan vervallen. Voor vertrekkende vliegtuigen wordt route OUT-12, over de kop van Noord-Holland, de belangrijkste vertrekroute. Route OUT-10, die een stuk zuidelijker loopt, wordt zo min mogelijk gebruikt. Route OUT-12 ligt voor het grootste gedeelte hoger en zorgt daarom voor minder geluidsoverlast dan route OUT-10.

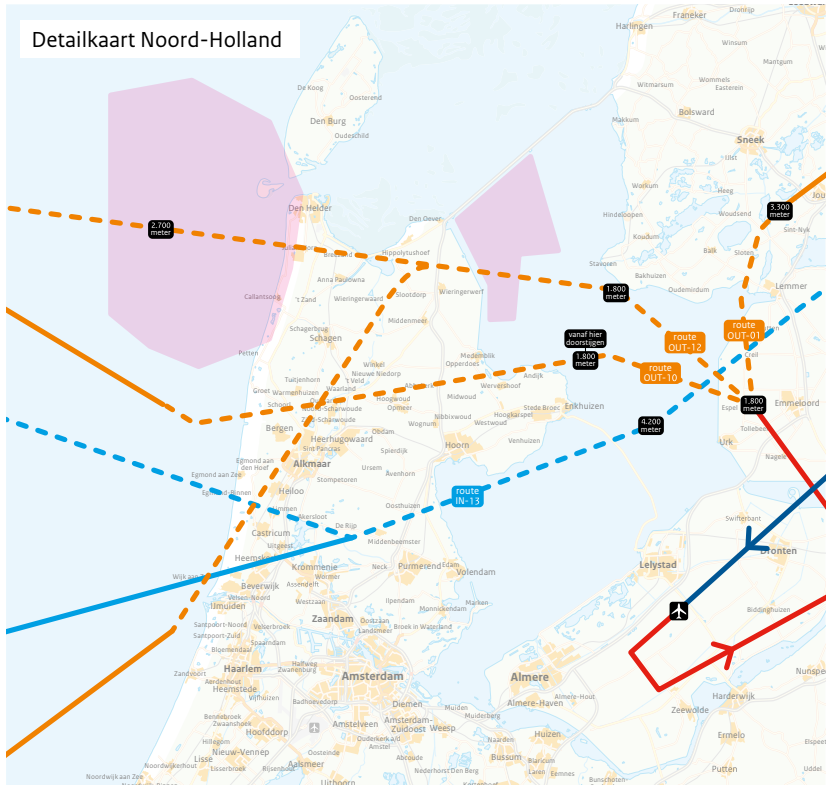
De belangrijkste resultaten kort op een rij:

- Aansluitroute IN-11 voor inkomende vliegtuigen vervalt. Al het inkomende vliegverkeer vanuit het westen (bijvoorbeeld Groot-Brittannië en Ierland) en het noordwesten (bijvoorbeeld IJsland) kan via de veel hoger gelegen route IN-13 richting Lelystad Airport. Deze route ligt boven Noord-Holland op ruim vier kilometer hoogte, boven het verkeer van Schiphol. Het vliegtuig op deze route blijft hoog tot oostelijk boven het IJsselmeer en zet dan pas de geleidelijke daling in.
- Route IN-11, die vervalt, was ontworpen over de kop van Noord-Holland, het IJsselmeer, raakte de Friese kust bij Oudemirdum

en kwam over de Weerribben-Wieden naar het naderingspunt van de vliegroutes van Lelystad Airport bij Steenwijk.

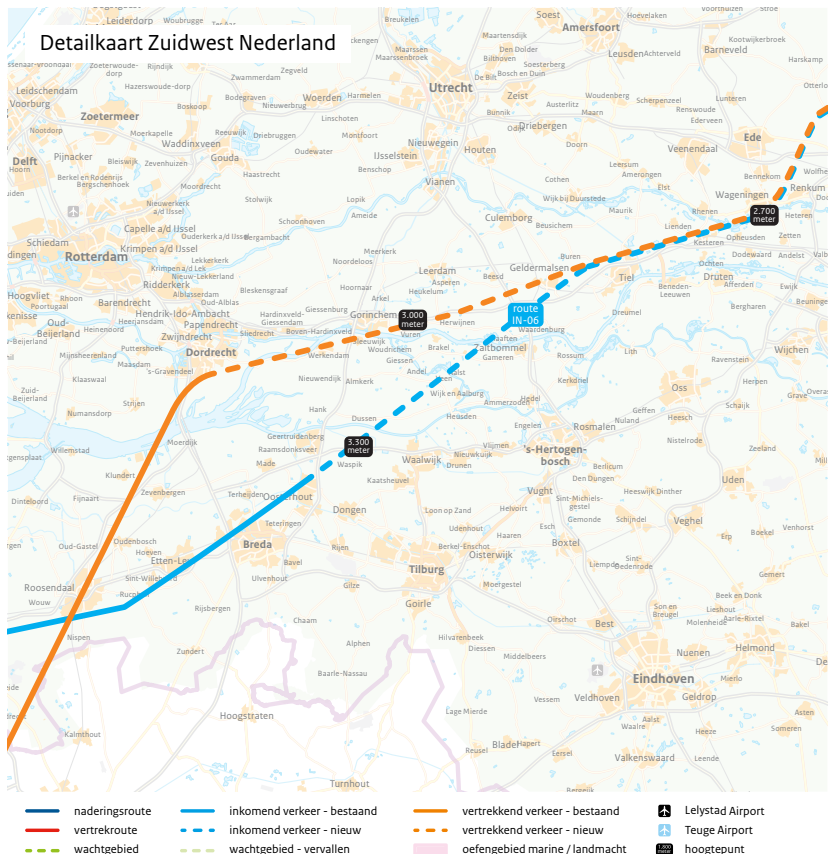
- De aansluitroute OUT-12 voor vertrekkend verkeer kan niet vervallen. Het vliegverkeer van Schiphol wordt te veel gehinderd als alleen vertrekroute OUT-10 wordt gebruikt.
- Voor het vertrekkende verkeer is wel een verbetering mogelijk. Het is de bedoeling om het deel van de route OUT-10 tussen het vertrekpunt bij Espel (Noordoostpolder) en Oudkarspel zo weinig mogelijk te gebruiken. Dit kan door een verbindingroute te maken tussen de uitgaande route OUT-12 noordelijk van Wieringerwerf en Oudkarspel. Voordeel daarvan is dat dit verbindingstuk in ieder geval op 2.700 meter hoogte, maar vaak hoger dan dat gevlogen kan worden. Op deze manier wordt vooral de omgeving van Andijk ontlast, waar vliegtuigen reeds op het IJsselmeer door mogen stijgen vanaf 1.800 meter hoogte.
- Het routegedeelte bij Andijk wordt dan alleen nog gebruikt voor vliegtuigen:
 - richting het noordwesten als het marine oefengebied (EHR8A) voor de kust bij Den Helder in gebruik is (ongeveer 120 dagen per jaar);
 - richting het noordwesten en het zuidwesten als het oefengebied (EHR49) van de landmacht bij de afsluitdijk in gebruik is (ongeveer twee weken per jaar).

Zie bij deze uitleg de detailkaart voor Noord-Holland.



Aanpassingen Zuidwest Nederland

Boven Noord-Brabant en Zeeland vliegt veel verkeer boven tussen ruim 3 en 5 kilometer hoogte voor Schiphol, Rotterdam en Eindhoven van en naar zuidelijke bestemmingen. Het verkeer voor Lelystad Airport naar zuidwestelijke bestemmingen komt daar nog bij. Dit moet veilig en efficiënt samengaan. Uit de simulatie blijkt dat de ontworpen route voor vliegverkeer naar Lelystad Airport het al aanwezige vliegverkeer te veel gaat hinderen. Vliegtuigen vanuit deze richting gaan daarom iets zuidelijker vliegen en daarmee deels dezelfde aangepaste route volgen als het verkeer richting Eindhoven Airport. Dat was een al bestaande vliegroute die bij Zeeuws-Vlaanderen vanuit België komt. Er zal nu ten zuiden van Roosendaal en ten noorden van Breda en Oosterhout worden gevlogen op een ontwerphoogte tussen ruim 3 kilometer en 5 kilometer.



Verbindingsroute voor wachtgebied

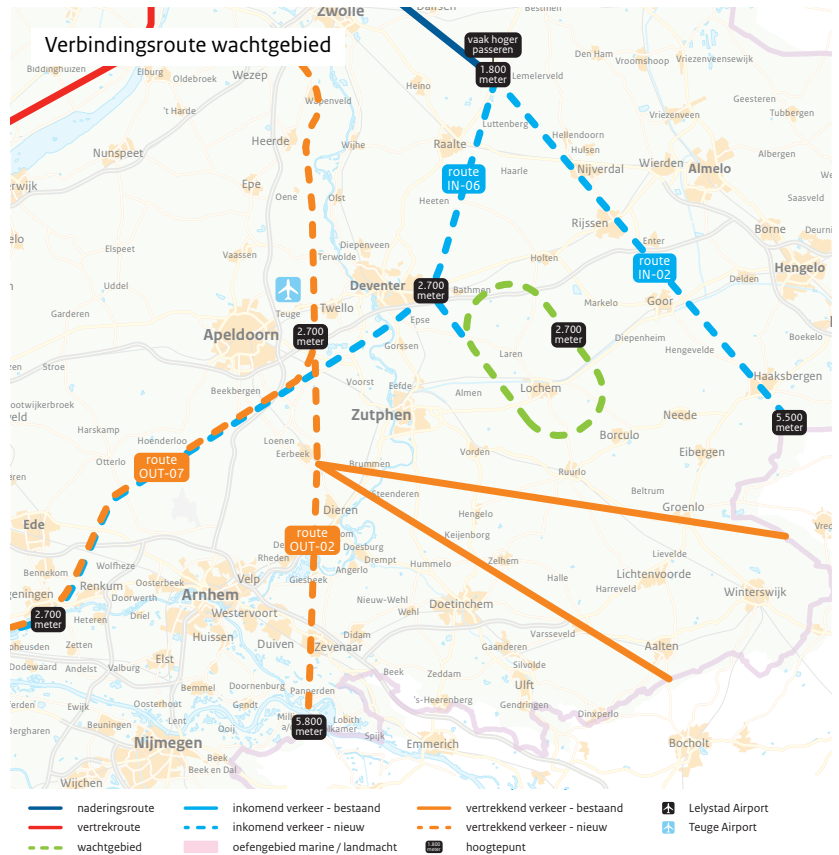
De luchtverkeersleiding heeft een korte verbindingsroute ontworpen tussen het wachtgebied voor Lelystad Airport bij Lochem en de inkomende aansluitroute die zuidoostelijk van Deventer loopt. Dit verbindingsstuk is nodig als in een zeer uitzonderlijk geval de communicatie tussen de luchtverkeersleiding en een vliegtuig in het wachtgebied uitvalt. Vliegtuigen moeten dan wel een route in hun navigatiesysteem hebben om het wachtgebied te kunnen verlaten zodat ze op de inkomende aansluitroute bij Deventer terecht komen. Dit verbindingsstuk is net als het wachtgebied ontworpen op 2.700 meter hoogte. Zie detailkaart wachtgebied Deventer.

Verdere procedure vliegroutes

De ontwerpen van de vliegroutes voor Lelystad Airport heeft de luchtverkeersleiding met de aanpassingen uit de simulaties naar de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) gestuurd. Deze toetsen de vliegroutes aan alle regels voor veiligheid en andere belangrijke eisen. Als de inspecties dat goedkeuren, worden de routes vertaald in regelgeving en het proces daarmee afgerond.

Gevolgen van de vliegroutes

De gevolgen van alle vliegroutes van Lelystad Airport zijn in beeld gebracht in de geactualiseerde Milieueffectrapportage. De Commissie voor de m.e.r. heeft in april een positief advies uitgebracht over deze milieueffectrapportage. De volledige rapporten van de MER vindt u via deze [link](#).



Deze uitgave van het **Ministerie van Infrastructuur en Milieu** 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
Juli 2018
Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.