



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Factsheet routes Lelystad Airport

## Vliegroutes Lelystad Airport

Lelystad Airport ontwikkelt zich in de komende jaren tot een luchthaven voor vakantievluchten 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. In de nieuwe planning is het de verwachting dat de luchthaven in 2020 haar deuren opent. In de eerste jaren is er ruimte voor maximaal 10.000 vliegbewegingen per jaar van en naar Lelystad.<sup>1</sup>

Na de herindeling van het luchtruim in 2023 mag dit oplopen tot maximaal 45.000 vliegbewegingen per jaar. Dit aantal vliegbewegingen loopt geleidelijk op, waarbij zowel bij 7.000 als bij 25.000 vliegbewegingen per jaar is voorzien in een evaluatie. Bij 7.000 bewegingen wordt beoordeeld of de aannames (met name de vlieghoogtes) in de MER bij een heringedeeld luchtruim nog steeds 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 vakantievluchten drie soorten routes:

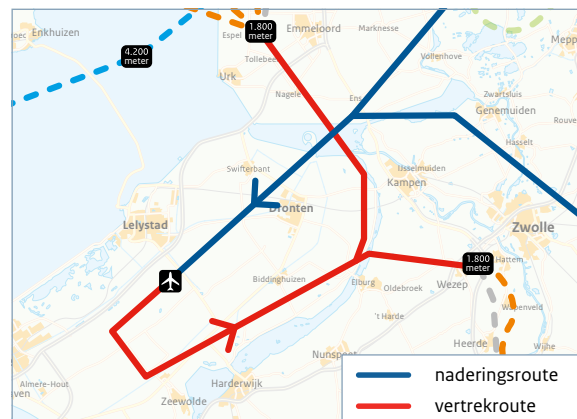
- routes dichtbij de luchthaven (de zogenaamde B+ routes), voor starten en landen vanaf Lelystad Airport;
- de aansluitroutes (in het middelhoge luchtruim), die vliegtuigen naar het hogere luchtruim leiden;
- de zogenaamde snelwegen (in het hogere luchtruim), dit zijn bestaande routes waar veel Schipholverkeer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

In de loop van de eerste jaren vliegen op deze routes gemiddeld 15 vertrekkende en 15 naderende vliegtuigen per dag. 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. Samen telt dit op tot

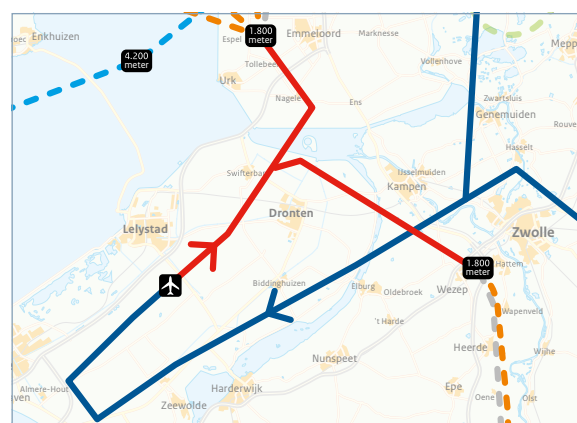
zo'n 10.000 vliegbewegingen per jaar: het maximaal aantal vliegbewegingen dat voor Lelystad Airport in het huidige luchtruim mogelijk is.

## Routes dichtbij de luchthaven

In de Milieu Effect Rapportage (MER) uit 2014 zijn de effecten van vier verschillende varianten in beeld gebracht. In de MER zijn berekeningen gemaakt voor 25.000 en 45.000 vliegbewegingen 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.



Figuur 1: Vertrek- en aankomstroutes bij westenwind



Figuur 2: Vertrek- en aankomstroutes bij oostenwind

Bij het tot stand komen van de routes is een aantal uitgangspunten gehanteerd. Zo heeft Lelystad Airport één start- en landingsbaan. Deze baan wordt in twee richtingen gebruikt. De richting voor aankomst of vertrek is afhankelijk van de windrichting, zie figuur 1 en 2. Bij westenwind vertrekken en landen vliegtuigen richting het zuidwesten (richting Almere). Bij oosten-

<sup>1</sup> Een vliegbeweging is één vertrekkend of landend vliegtuig.

wind richting het noordoosten (richting Dronten). Bovendien mag de start- en landingsbaan alleen van 6.00 uur in de ochtend tot en met 23.00 uur in de avond worden gebruikt. Als er sprake is van vertraging(en), dan mag er een uitloop tot uiterlijk 24.00 uur worden gehanteerd.

### Aansluitroutes

De tijdelijke aansluitroutes zijn ontworpen binnen de huidige indeling van het luchtruim. Daarbij moet er rekening worden 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 in 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 uitgangspunt is dat zo min mogelijk mensen geluidshinder ervaren.

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

Het ministerie neemt de voorgestelde aanpassingen van de vliegroutes over van de luchtverkeersleiding. Uitgangspunt daarbij is dat het aantal inwoners dat geluidshinder ervaart afneemt.

#### Luchtverkeersleiding Lelystad Airport

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) gaan het vliegverkeer van Lelystad Airport begeleiden. Vanaf december 2017 zitten de civiele en militaire luchtverkeersleiders samen op één zaal in het gebouw van LVNL op Schiphol. Deze zogenaamde colocatie maakt dat de benodigde overdracht van vliegtuigen soepel verloopt.

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.

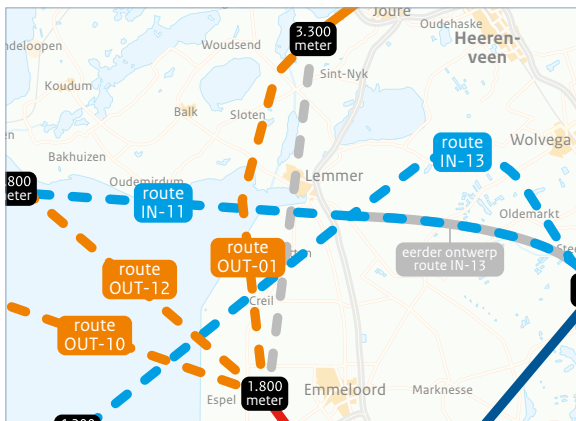
Op het moment dat vliegtuigen van de tijdelijke aansluitroutes door mogen stijgen naar de 'snelwegen', draagt de militaire luchtverkeersleider het vliegtuig over aan een collega van LVNL. Omgekeerd draagt een civiele luchtverkeersleider vliegtuigen aan zijn militaire collega over als deze van de 'snelweg'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

#### Aanpassingen vliegroutes

Er zijn 10 aanpassingen gedaan:

- 1) Vliegtuigen zullen bij de Zwolse woonwijk Stadshagen minimaal op 1500 meter hoogte vliegen. Daardoor hoeft het landende vliegtuig niet meer op 900 meter te vliegen als er tegelijkertijd een vliegtuig opstijgt.
- 2) De luchtverkeersleiding kan vliegtuigen bij het gebruik van de startbaan bij westenwind eerder laten doorstijgen. Hierdoor vliegen toestellen straks op ongeveer 1.350 meter hoogte bij Biddinghuizen. Dit was in de eerdere voorstellen op 900 meter hoogte.
- 3) Pal na Wezep ligt het navigatiepunt waar vliegtuigen de routes dichtbij de luchthaven verlaten. Daar gaat de route over in de aansluitroute voor vertrek naar het zuiden. De luchtverkeersleiding gaat hier nog verder bestuderen hoe de routes daar te optimaliseren zijn. Doel is daarbij om de woonkernen van de gemeenten Oldebroek, Hattem en Heerde minder te belasten. Bij de verbeteringen worden deze gemeenten actief betrokken.

- 4) De vertrekkende route naar het noorden (route OUT-01) krijgt een bocht om Lemmer. Het oorspronkelijke routeontwerp lag over de woonkern van Lemmer. De aangepaste aansluitroute voert nu met een ruime bocht om deze woonkern.



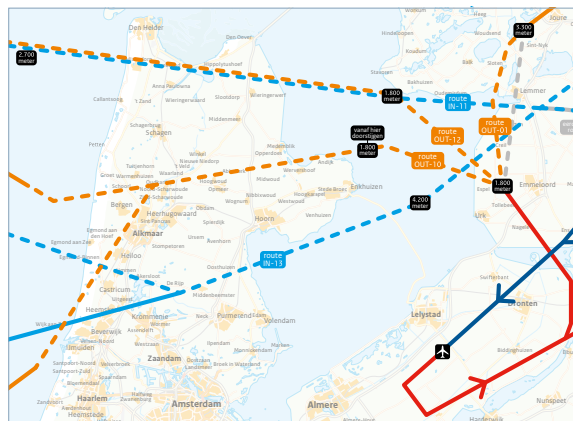
Figuur 3: Bocht om Lemmer

- 5) Er komt een ruime bocht om de Weerribben in de aansluitroute die hoog over het IJsselmeer vanuit het westen komt. Deze aansluitroute (route IN-13) ontziet dit natuur- en stiltegebied zo veel mogelijk.



Figuur 4: Bocht om de Weerribben

- 6) De luchtverkeersleiding gaat beoordelen of de inkomende route (route IN-11) en de uitgaande route (route OUT-12) over de kop van Noord-Holland kunnen vervallen. Als dat kan, worden voor die richting alleen de aansluitroutes die hoog over Noord-Holland en het IJsselmeer aankomen en vertrekken gebruikt. De komende tijd toetst de luchtverkeersleiding in een simulator of dit mogelijk is.



Figuur 5: Kop van Noord-Holland

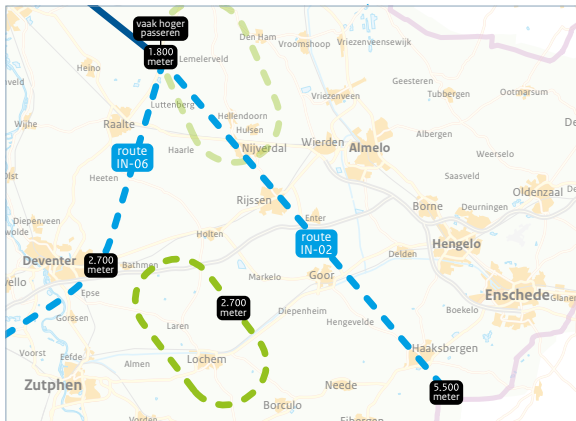
- 7) In een eerder ontwerp was er sprake van twee wachtgebieden op 1800 meter hoogte (respectievelijk bij Steenwijk en bij Lemelerveld). Er komt nu één hoger gelegen wachtgebied. Dit wachtgebied ligt grotendeels boven de gemeente Lochem op een hoogte van 2700 meter. De luchtverkeersleiding verwacht (op basis van ervaring bij andere regionale luchthavens zoals Eelde, Beek en Eindhoven) dat het wachtgebied in de eerste jaren gemiddeld één keer per kwartaal gebruikt zal worden.



Figuur 6: Wachtgebied Lelystad Airport

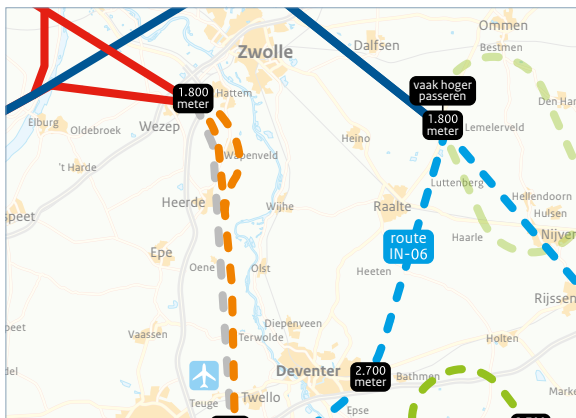


- 8) Bij de nadering vanuit het oosten naar Lelystad zullen vliegtuigen Lemelerveld hoger passeren dan 1800 meter. Over het algemeen krijgen piloten de mogelijkheid om deze route (route IN-02) vanaf de Duitse grens op 5,5 kilometer hoogte met een glijvlucht af te leggen. Als ze uit deze richting komen, kunnen ze ook langer hoger vliegen tussen Lemelerveld en Zwolle (bij oostenwind) en bij Hasselt (bij westenwind).



Figuur 7: Passage Lemelerveld

- 9) Er is een aantal aanpassingen gemaakt om de woonkernen Heerde en Oene te vermijden. De oorspronkelijke aansluitroute (route OUT-02) liep over de kern Heerde en raakte de woonkern Oene. Er is nu gekozen om de route daar iets oostelijker te leggen. Hierdoor wordt niet meer over de woonkernen Heerde en Oene gevlogen.



Figuur 8: Aanpassing bij Heerde en Oene

- 10) In de route (route OUT-07) voor vertrekkend verkeer en de route voor inkomend verkeer (route IN-06) over Ede-Bennekom is een aanpassing gedaan. Deze vertrekkende route maakt nu voor Ede-Bennekom een knik en gaat over het landelijk gebied tussen de woonkernen van Renkum en Wageningen door. De inkomende route heeft dezelfde bocht gekregen en gaat dus ook niet meer over Ede-Bennekom. Beide routes liggen op 2700 meter hoogte. Uit de validatie van de routes door LVNL en CLSK moet blijken of dit alternatief ook operationeel werkbaar is.



Figuur 9: Knik bij Ede, Bennekom, Renkum en Wageningen

### Wat gebeurt er in de aankomende maanden?

De luchtverkeersleiding zal de aangepaste routes de komende tijd in een simulator testen. Daarbij wordt gekeken naar vliegbaarheid en veiligheid, waarbij de werkbelasting van de luchtverkeersleiding van groot belang is. Tot slot wordt gesimuleerd hoe verschillende typen vliegtuigen de bochten kunnen nemen. Als alles klopt en ook de inspectie leefomgeving en transport (ILT) haar goedkeuring heeft gegeven, kan het ministerie de routes opnemen in regelgeving.

Voor de zomer van 2018 wordt een zogenaamde belevingsvlucht georganiseerd, waarbij routes met een Boeing-737 gevlogen gaan worden. Voor deze belevingsvlucht komt een apart plan.

### Factsheets MER en proces luchthavenbesluit

Lees voor meer informatie over de MER de 'Factsheet MER Lelystad Airport' en voor meer informatie over het hele proces rondom het luchthavenbesluit de 'Factsheet proces Luchthavenbesluit Lelystad Airport'. Zie [www.rijksoverheid.nl/lelystadairport](http://www.rijksoverheid.nl/lelystadairport)

### Herziening luchtruim

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, van Defensie en de Luchtverkeersleiding Nederland zijn bezig met de herziening van het Nederlands luchtruim. Deze herziening is in 2023 afgerond.

Bij die herziening wordt het Nederlandse luchtruim opnieuw ontworpen. Hierbij is het doel om de gevolgen voor de omgeving te verkleinen (bijvoorbeeld geluidsoverlast) en de capaciteit en efficiëntie van het luchtruimgebruik veilig te verhogen. De aansluitroutes voor Lelystad Airport komen dan aanmerkelijk hoger te liggen.

Eerst moet een nieuw Nederlands luchtverkeersleidingssysteem ingevoerd worden. Ook zijn er afspraken nodig over luchtruimaanpassingen en het op elkaar aansluiten van routes met onze buurlanden. Al deze wijzigingen in het luchtruim zullen niet voor 2023 klaar zijn. Aanpassingen en verbeteringen zullen stap voor stap aangebracht worden.

### Legenda

-  naderingsroute
-  vertrekroute
-  wachtgebied
-  wachtgebied - vervallen
-  inkomend verkeer - bestaand
-  inkomend verkeer - nieuw
-  vertrekkend verkeer - bestaand
-  vertrekkend verkeer - nieuw
-  vervallen
-  Lelystad Airport
-  Teuge Airport
-  hoogtepunt



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](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

Maart 2018

Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.