



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Factsheet Lelystad Airport

Toekomstige vliegroutes Lelystad Airport

Lelystad Airport

Schiphol Group ontwikkelt Lelystad Airport 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, waardoor de economische positie van Schiphol versterkt kan worden. Vakantieluchthaven Lelystad opent in april 2019.

Binnen de huidige luchtruimstructuur is ruimte voor 10.000 vliegbewegingen van en naar Lelystad. Deze factsheet gaat in op de vliegroutes voor deze eerste periode.

Voor de doorgroei naar 25.000 en op termijn 45.000 vliegbewegingen is een aanpassing van de hogere luchtruimstructuur nodig. Dan ontstaat ruimte om routes in het hogere luchtruim gunstiger in te passen. Hierbij worden dan ook suggesties en voorstellen uit de regio betrokken. De ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Defensie zijn hiervoor in april 2017 de procedure gestart. Deze gaat enkele jaren duren.

Luchthavenbesluit 2015

In 2014 heeft de Alderstafel Lelystad advies uitgebracht over de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim.

Voor deze routes waren de uitgangspunten:

- 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. Dit uitgangspunt is geformuleerd met het oog op de gebieden die relatief dicht bij de luchthaven liggen. Het gaat hier bijvoorbeeld om de Oostvaardersplassen.

In het advies is steeds aangegeven dat er een uitzondering is op het uitgangspunt dat boven het "oude land" (van Gelderland en Overijssel) niet lager dan 6000 voet gevlogen wordt. Voor naderend verkeer moet eerder gedaald kunnen worden voor een veilige dalhoek richting de luchthaven. De geadviseerde vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim, de zogenaamde variant B+, waren de basis voor het MER en het Luchthavenbesluit Lelystad van 2015. Deze routes en de uitgangspunten zijn een gegeven en blijven dat voor de verdere doorgroei.

Uitleg

6000 voet = ongeveer 1.800 meter

3000 voet = ongeveer 900 meter

Baan 05 en Baan 23 zijn genoemd naar de richting die de graden van een kompasroos aangeven. 05 Graden is starten en landen in noordoostelijke richting. 23 Graden is starten en landen in zuidwestelijke richting.



Aansluitingen op hogere luchtruim

De B+ variant is ook uitgangspunt voor het ontwerp van de aansluiting van de lagere routes op de "snelwegen" in het hogere luchtruim. De ontwerpen, inclusief wachtgebieden en hoogteprofielen, worden gemaakt door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de militaire luchtverkeersleiding, onderdeel van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK).

De routes worden ontworpen binnen de huidige luchtruimstructuur. Er moet o.a. rekening worden gehouden met de huidige ligging van de druk bevolgen routes naar Schiphol en het gebruik van het luchtruim door militairen. De naderingsroute naar Lelystad vanaf Lemelerveld kan bijvoorbeeld niet hoger liggen dan 6000 voet, omdat daar de ondergrens voor het verkeer naar Schiphol op 7000 voet ligt en er altijd minimaal 1000 voet hoogteverschil moet zijn.

Vliegtuigen voor Lelystad komen boven Twente ruim hoger dan 6000 voet het Nederlandse luchtruim binnen. Daarna dalen ze en vliegen bij Lemelerveld op 6000 voet. Om een vergelijking te maken: bij het aanvliegen van de Kaagbaan op Schiphol is het gebruikelijk dat vliegtuigen in de omgeving van Den Haag op een hoogte van 6000 voet zitten. Boven centraal Overijssel wordt in de nadering naar Lelystad standaard op een hoogte van tenminste 6000 voet gevlogen. Met de daling naar 3000 voet wordt zo laat mogelijk begonnen.

In bijzondere gevallen kan een verkeersleider omwille van de veiligheid genoodzaakt zijn af te wijken en een naderend vliegtuig eerder laten dalen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer er gelijktijdig een vertrekkend vliegtuig is dat de route van het naderend vliegtuig kruist.

Voor de zomer 2017 is het ontwerp met de aansluitingen op het hogere luchtruim klaar en wordt het ter beoordeling voorgelegd aan de bewindspersonen van Infrastructuur en Milieu en van Defensie. Vervolgens wordt aan luchtruimgebruikers en omgevingspartijen (waaronder Overijssel en Noord-Nederland) om een reactie gevraagd. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu informeert de partijen over dit ontwerp en maakt op tijd bekend hoe ze hun mening kunnen geven.

Baan 23 en Baan 05

Lelystad Airport heeft één start- en landingsbaan die verlengd en verbreed wordt. Deze baan wordt in twee richtingen gebruikt, afhankelijk van de windrichting.

- Deze baan wordt Baan 23 genoemd bij starten en landen in zuidwestelijke richting en wordt naar verwachting 60% van de tijd gebruikt;
- Deze baan wordt Baan 05 genoemd bij starten en landen in noordoostelijke richting en wordt naar verwachting in 40% van de tijd gebruikt.

De start- en landingsbaan mag van 6.00 uur tot 23.00 uur gebruikt worden, met een uitloop tot uiterlijk 24.00 uur bij vertragingen. Eén vliegbeweging is één vertrekkend of landend vliegtuig.

Na de eerste 5 jaar, bij 10.000 vliegbewegingen, zijn er gemiddeld 15 starts en 15 landingen per dag, tussen 6.00 en 23.00 uur. Dat zijn ongeveer 2 tot 3 naderingen vanuit het noordoosten (vanaf Steenwijkerland) en 12 tot 13 vanuit het zuidoosten (vanaf Lemelerveld).

Vliegroutes

- Vliegtuigen komen op grote hoogte Nederland binnen en dalen tot 6000 voet naar de beginpunten van de naderingsroutes bij Steenwijk en Lemelerveld.
- Vliegtuigen zetten de landing zo laat mogelijk in vanaf 6000 voet. Dit doen ze uiterlijk ter hoogte van de oranje omcirkelde gebieden in de kaartjes. Dat is ten noorden van Zwolle en voor vliegtuigen vanuit het noorden, bij gebruik van baan 23, ter hoogte van Steenwijk.
- In bijzondere gevallen moet de landing eerder worden ingezet, bijvoorbeeld als er op dat moment ook een vertrekkend vliegtuig is; dan moet het landende vliegtuig onder het startende vliegtuig geleid worden. Ook weersomstandigheden kunnen een reden zijn voor een eerder in te zetten landing.

Wachtgebieden

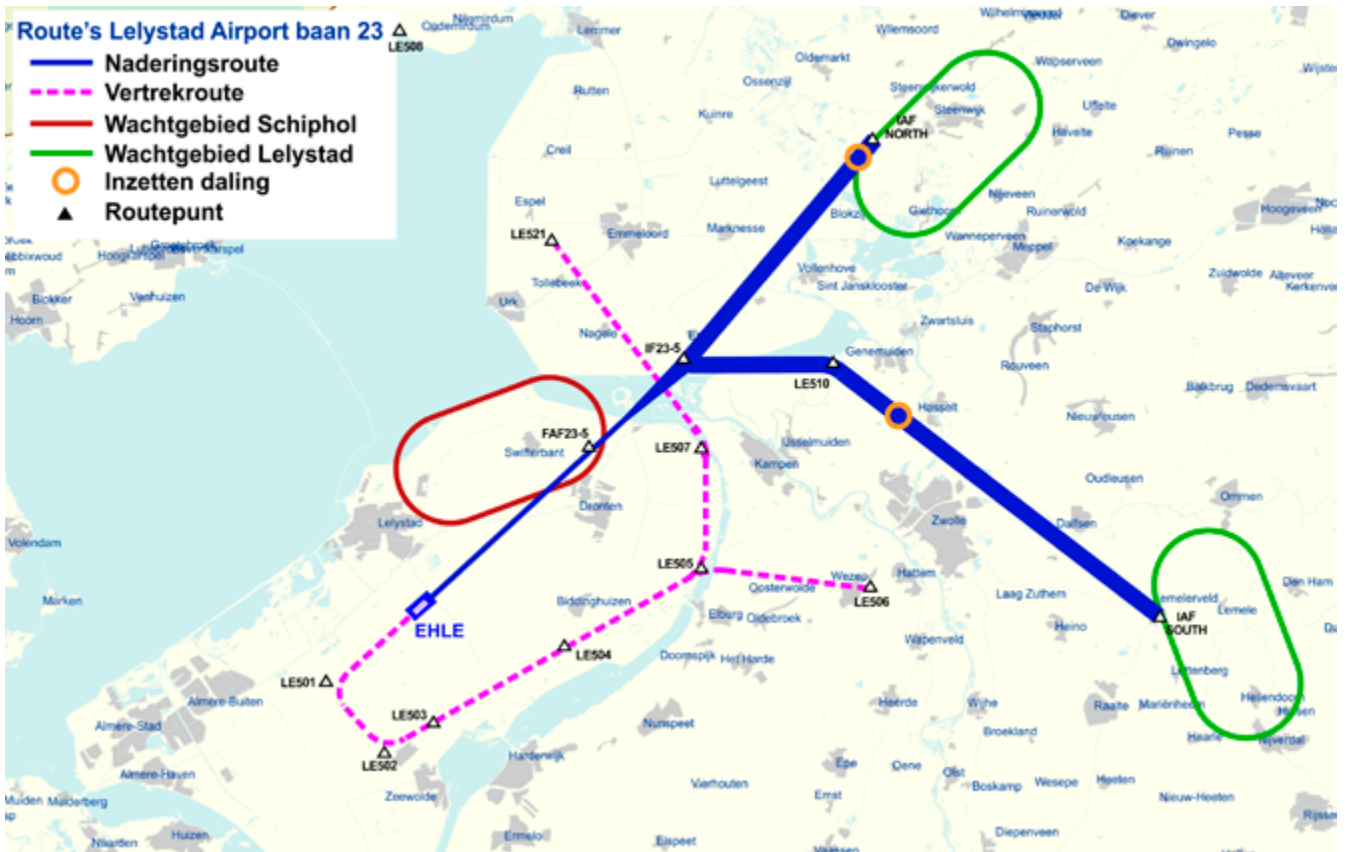
In de ontwerpen wordt rekening gehouden met twee wachtgebieden bij Lemelerveld en Steenwijk. Voor beide wachtgebieden geldt, dat deze in uitzonderlijke situaties gebruikt zullen worden. Alleen in geval van bijvoorbeeld een verstoring op de luchthaven Lelystad (bijvoorbeeld een toestel dat de landingsbaan 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. Ter vergelijking: rond de luchthavens Eelde, Beek en Eindhoven worden wachtgebieden gemiddeld niet meer dan eens per kwartaal gebruikt. Uit veiligheidsoverwegingen wordt in de wachtgebieden beneden 6000 voet een nog nader te bepalen gedeelte van het luchtruim vrij gehouden.

Alderstafel Lelystad

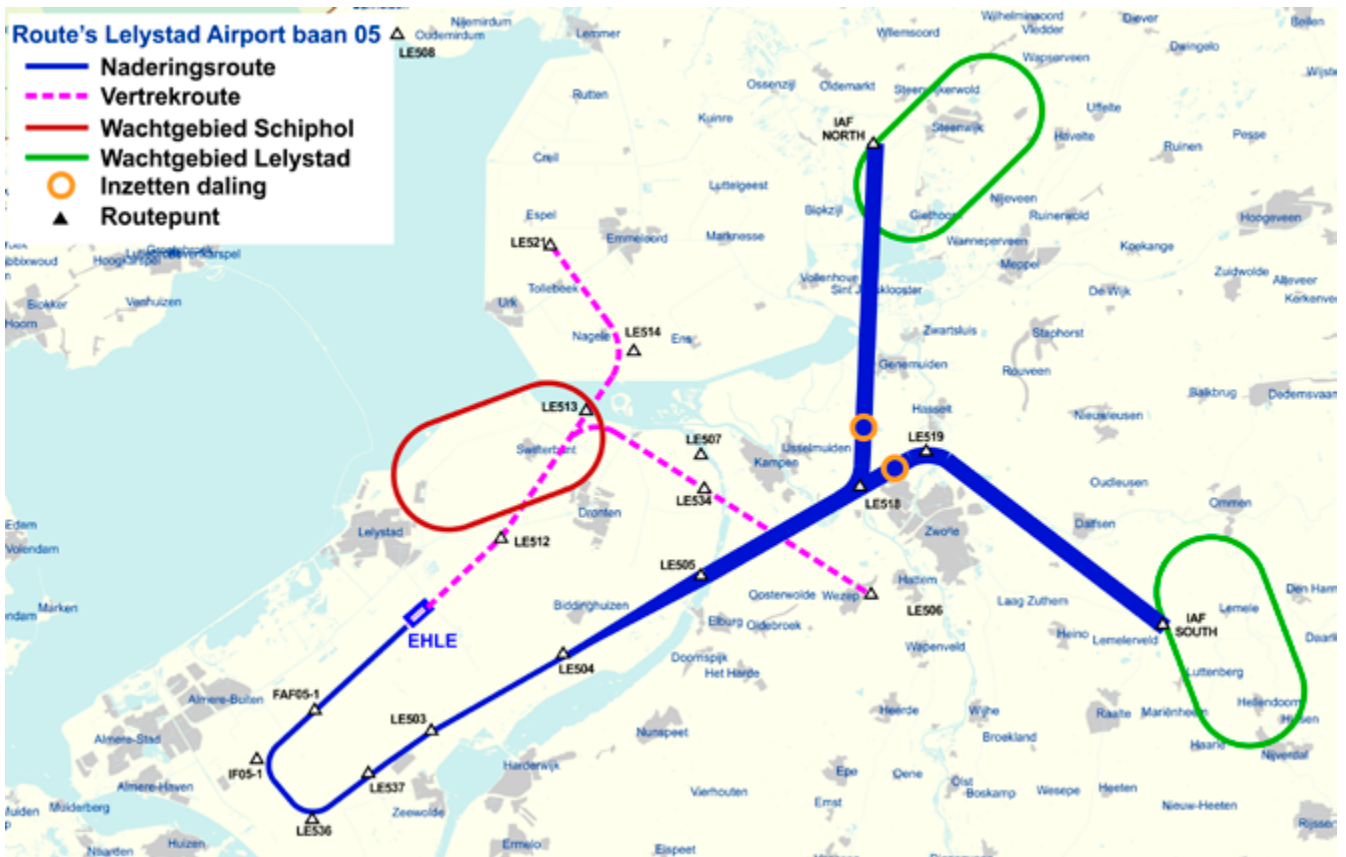
De Alderstafel Lelystad bewaakt de uitvoering van de eerder vastgelegde afspraken.

Deelnemers Alderstafel Lelystad:

- Direct omwonenden
- Commissie Economische Belangen Lelystad Airport
- Gemeenten Almere, Dronten, Lelystad, Zeewolde
- Lelystad Airport
- Luchtverkeersleiding Nederland
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Ministerie van Defensie, Militaire Luchtvaart Autoriteit
- Natuur en Milieu Flevoland
- Provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel



Naderings- en vertrekroute bij gebruik Baan 23 Lelystad



Naderings- en vertrekroute bij gebruik Baan 05 Lelystad



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/ienm

Mei 2017; aangepaste versie na vragen om onderdelen te verduidelijken.