

Concept ten behoeve van internetconsultatie oktober 2017

Beleidsvoornemen aansluitroutes Lelystad Airport

Aanleiding

In april 2019 gaat Lelystad Airport open voor vakantievluchten binnen Europa en andere bestemmingen rond de Middellandse Zee. Lelystad Airport neemt samen met Eindhoven Airport een deel van het vliegverkeer van Schiphol over. Zo ontstaat op Schiphol ruimte voor zakelijk vliegverkeer en intercontinentale vluchten die van groot belang zijn voor de concurrentiepositie van Nederland en daarmee onze welvaart.

Lelystad Airport heeft één start- en landingsbaan die in de aanloop naar 2019 wordt verlengd en verbreed. Deze baan wordt straks in twee richtingen gebruikt, afhankelijk van de windrichting. De start- en landingsbaan mag van 6.00 uur tot 23.00 uur worden gebruikt, met een uitloop tot uiterlijk 24.00 uur bij vertragingen. Er komen geen start- en landingsbanen bij.

Vanaf de opening breidt het aantal vluchten zich geleidelijk uit tot gemiddeld 15 starts en 15 landingen per dag. Dat zijn ongeveer 2 tot 3 naderingen vanuit het noordoosten (vanaf Steenwijk) en 12 tot 13 vanuit het zuidoosten (vanaf Lemelerveld). De precieze verdeling is pas bekend als de dienstregeling van de luchthaven is vastgesteld. Dat telt in vijf jaar op tot 10.000 vliegbewegingen per jaar. Eén vliegbeweging is één vertrekkend of landend vliegtuig.

De nieuwe vliegroutes van en naar Lelystad moeten worden ingepast in het bestaande luchtruim. Er moet rekening worden gehouden met de huidige ligging van de druk bevlogene routes naar Schiphol en het gebruik van het luchtruim door militairen. De 'snelwegen' in het hogere luchtruim liggen vast.

Ook de aanvlieg- en vertrekroutes in het lagere luchtruim, vlakbij Lelystad Airport, liggen vast. Deze zogenaamde B+ routes zijn in 2014 aan de Alderstafel¹ bepaald, in overleg met belanghebbenden in de regio. Deze routes leidden in de Milieueffectrapportage tot de minste hinder voor omwonenden en vormen de basis van het Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport (2015).

Onlangs heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de ontwerpen gepresenteerd van de zogenaamde aansluitroutes. Dit zijn de vliegroutes die de B+ routes vlakbij Lelystad moeten aansluiten op de bestaande 'snelwegen' in de lucht van en naar Schiphol. De stippellijnen op de kaarten geven aan waar deze routes komen².

Internetconsultatie

Met deze internetconsultatie wordt u in de gelegenheid gesteld uw zienswijze in te brengen op de *aansluitroutes*. De uitkomsten zijn vanaf medio november 2017 via deze website beschikbaar en

¹ Zie www.alderstafel.nl

² De kaarten en toelichting zijn in de bijlagen opgenomen.

zullen worden samengevoegd met de consultatie van luchtruimgebruikers. Dit kan reden zijn voor aanpassingen. De staatssecretaris is voornemens de ligging van de aansluitroutes in november 2017 te bepalen en zoveel mogelijk rekening te houden met de wensen en zorgen van bewoners, bestuurders en luchtruimgebruikers. Het definitieve ontwerp wordt uiteindelijk vastgesteld door de minister of staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in overeenstemming met de minister van Defensie en gepubliceerd in de Luchtvaartgids.

Uitgangspunten aansluitroutes

De aansluitroutes zijn ontworpen door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de militaire luchtverkeersleiding, onderdeel van het Commando Luchtmacht (CLSK) van het ministerie van Defensie. De routes moeten op vier plekken worden aangesloten op de huidige inrichting van de 'snelwegen' in de lucht: voor naderende vliegtuigen gebeurt dat bij Lemelerveld en Steenwijk, voor vertrekkende vliegtuigen bij Wezep en Espel. Daarbij geldt dat het verkeer van en naar Lelystad onder het verkeer van en naar Schiphol moet vliegen. De naderingsroute naar Lelystad vanaf Lemelerveld kan bijvoorbeeld niet hoger liggen dan 6.000 voet³, omdat daar de ondergrens voor het verkeer naar Schiphol op 7.000 voet ligt en er volgens de internationale veiligheidsregels altijd minimaal 1.000 voet hoogteverschil moet zijn.

Het ministerie baseert de aansluitroutes op een aantal uitgangspunten:

- Voor naderende vliegtuigen moet bij Steenwijk en Lemelerveld een wachtgebied komen waar vliegtuigen in uitzonderlijke situaties moeten kunnen rondcirkelen.
- Schipholverkeer mag geen last hebben van het verkeer van en naar Lelystad.
- Voldoende oefen- en trainingsruimte voor militair vliegverkeer
- Woonkernen moeten zoveel mogelijk worden vermeden, boven het 'oude' land geldt een vlieghoogte van tenminste 6.000 voet, boven Natura 2000 gebieden geldt een vlieghoogte van tenminste 3.000 voet.

In de praktijk wordt vaak hoger gevlogen dan in het ontwerp is vastgelegd. De aangegeven vlieghoogte is de *minimale* hoogte waarop een piloot moet kunnen terugvallen, bijvoorbeeld bij zware weersomstandigheden of verstoringen. In de praktijk laten de omstandigheden het vaak toe sneller te stijgen, later te dalen en dus langer hoger te vliegen. Dit is efficiënter voor luchtvaartmaatschappijen, minder belastend voor de luchtverkeersleiding en leidt tot minder geluidshinder op de grond.

De voorkeursroute voor de aansluitroutes in westelijke en noordwestelijke richting voert door militair luchtruim dat tijdens (schiet)oefeningen niet beschikbaar is voor de burgerluchtvaart. Dat is zo'n 120 dagen per jaar het geval. Daarom is voor deze richting ook een alternatieve route ontworpen. Die wordt gebruikt als de voorkeursroute niet beschikbaar is.

³ Dit komt overeen met circa 1800 meter.

Met het voorliggende ontwerp zijn de effecten voor het zweefvliegen op Vliegveld Salland bij Lemelerveld minimaal. Het parachutespringen op Vliegveld Teuge heeft vanaf de opening van Lelystad Airport geen mogelijkheden meer. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu gaat in gesprek over verplaatsing van de parachutespringers en het aantrekken van nieuwe klanten voor Vliegveld Teuge.

Voorgeschiedenis

De besluitvorming over de ontwikkeling van Lelystad Airport kent een lange geschiedenis. In de periode 2006-2008 heeft het Rijk uitgebreid onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. Dat leidde in 2008 tot het 'Aldersakkoord', een advies aan het Kabinet over de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met Lelystad en Eindhoven. Het Kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht capaciteit te vinden voor 70.000 vliegbewegingen op Eindhoven en Lelystad. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het Kabinet Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegbewegingen om Schiphol te ontlasten. In 2015 trad het Luchthavenbesluit voor Lelystad in werking.

Informatiebijeenkomsten

Tussen 18 september en 5 oktober 2017 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor bewoners en regionale bestuurders informatiebijeenkomsten georganiseerd in Dalfsen, Zwolle, Steenwijk, Apeldoorn, Ede, Twello en Balk. De bijeenkomsten waren bedoeld om antwoorden te geven op de vragen die de afgelopen maanden zijn ontstaan over de beoogde aansluitroutes. Het ministerie heeft een zo compleet en concreet mogelijk beeld geschetst van wat bewoners kunnen verwachten, inclusief geluidssimulaties van vliegtuigen op verschillende hoogten.

Toekomst

Binnen de huidige luchtruimstructuur is ruimte voor maximaal 10.000 vliegbewegingen van en naar Lelystad op de nu voorgestelde aansluitroutes. Voor de doorgroei naar 25.000 en op termijn 45.000 vliegbewegingen moeten de routes in de lucht worden aangepast. Dat betekent dat ook de 'snelwegen' van en naar Schiphol op de schop gaan. Dan ontstaat ruimte om de aansluitroutes voor omwonenden van Lelystad Airport gunstiger in te passen. De herindeling van het luchtruim is een prioriteit voor de komende jaren. Ook hierbij worden suggesties en voorstellen uit de regio betrokken. Gezien het ingrijpende karakter van de aanpassing is de herinrichting van het luchtruim niet eerder dan in 2023 operationeel.

Milieueffecten

De milieueffecten van het vliegen van en naar Lelystad Airport zijn voor 45.000 vliegbewegingen in kaart gebracht in het MER⁴ voor het Luchthavenbesluit Lelystad. Onderzocht zijn de emissies van stikstof, fijnstof (PM10 en PM 2, 5) en de uitstoot van broeikasgas (CO₂), en de effecten op de (lokale) luchtkwaliteit. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat de emissies van stikstof en fijnstof beperkt zullen toenemen, en dat daarbij geen wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden

⁴ MER is te vinden op www.alderstafellelystad.nl/besluitvorming-2009-2014.html

overschreden.

Het voorliggende ontwerp routeaansluitingen geldt voor maximaal 10.000 vliegbewegingen. Dit is dus minder dan 45.000 vliegbewegingen en zal dus niet leiden tot overschrijdingen van de wettelijke normen voor de luchtkwaliteit. Een indicatie van de mate van vliegtuiggeluid die bij de ontwerp aansluitroutes wordt verwacht, is beschreven in de factsheet 'Geluid' die in de bijlagen is opgenomen⁵.

Voor de aansluitroutes hoeft geen MER te worden gemaakt. De Staatssecretaris heeft in het overleg met de Tweede Kamer op 4 oktober 2017 aangegeven de geluidseffecten van het ontwerp aansluitroutes te bespreken met de Commissie MER en na te gaan of de effecten goed in beeld zijn gebracht.

⁵ Zie factsheet geluid en www.nlr.nl