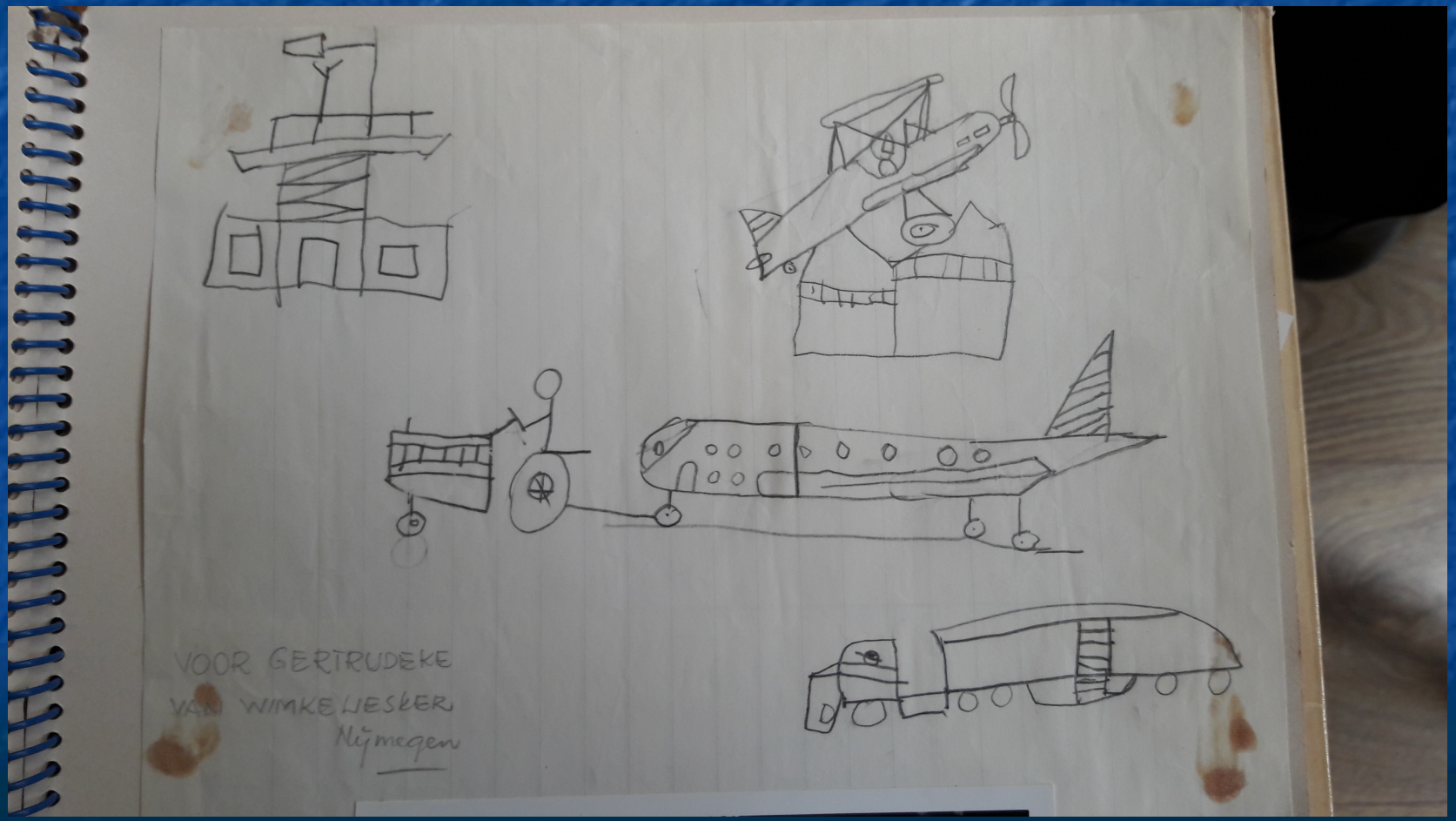
# Lelystad Airport

Zwolle / Stadshagen, 11 juli 2017

# Even voorstellen

- Wim Liesker
- Actief geweest in General Aviation
- Ossenzijl
- Hartje Weerribben
- Bed & Breakfast de Imme
- Yoga retraîtes
- Sterrenwacht
- Pal onder de routes op 6000ft

# Al vroeg interesse in luchtvaart



# Huidige rol

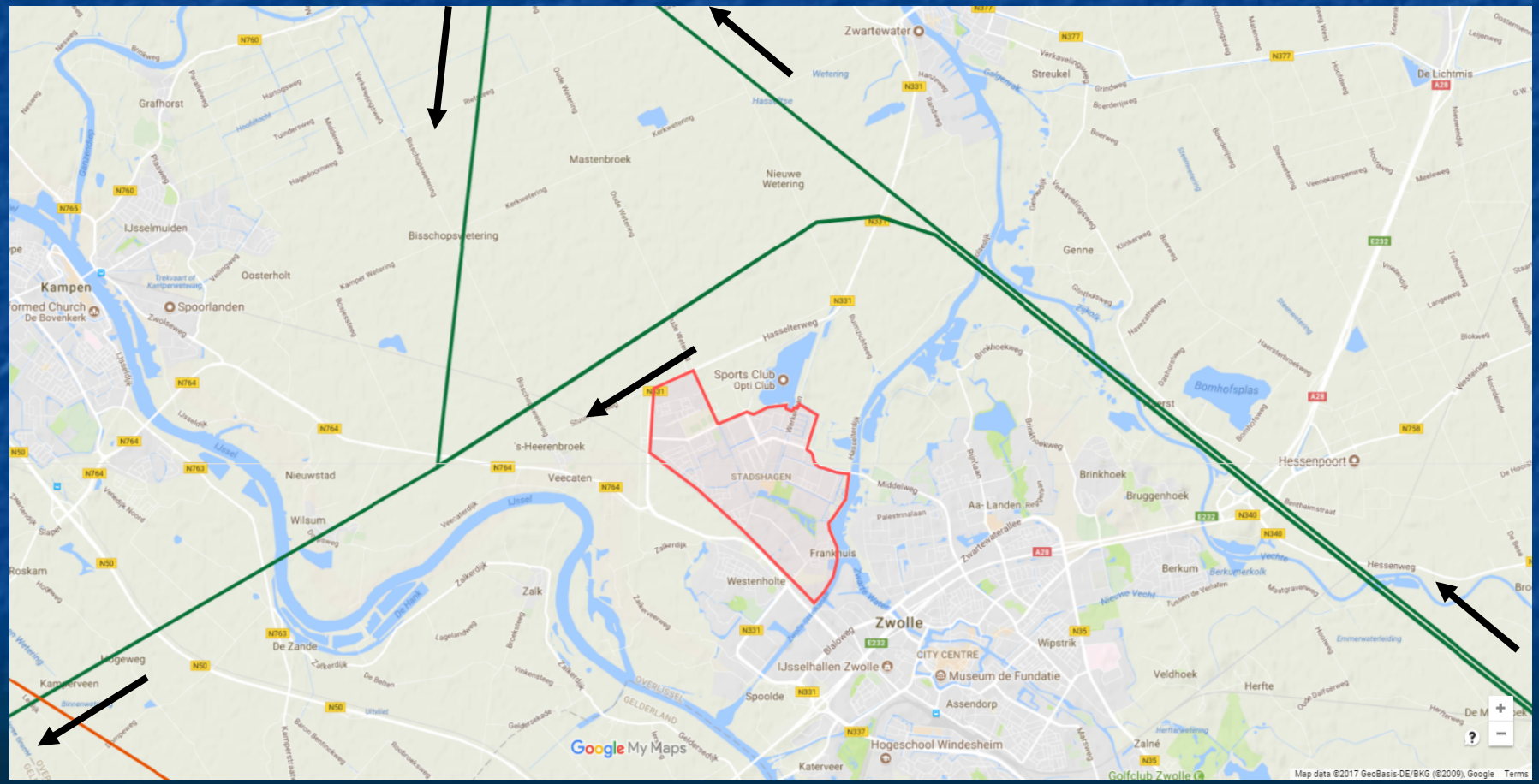
Actiecomité HoogOverijssel

↓

Werkgroep Luchtruim Overijssel

# Gevolgen voor Stadshagen

# Lelystad vliegroutes nabij Stadshagen



# Waarom Lelystad?

# Vliegbewegingen Schiphol I

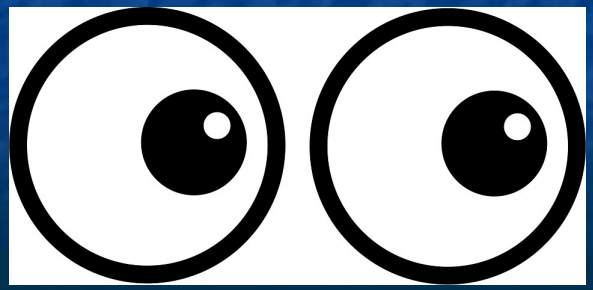
| Jaar | Vliegbewegingen |
|---|---|
| 2014 | 438.000 |
| 2015 | 451.000 |
| 2016 | 479.000 |
| 2017 | **500.000** |

# Vliegbewegingen Schiphol II

| Jaar | Vliegbewegingen |
|---|---|
| 2018 | **500.000** |
| 2019 | **500.000** |
| 2020 | **500.000** |
| 2021 | **500.000+?** |

# 2018: Luchtruim NL zit vol

# Lelystad Airport



# 2009: Alderstafel Lelystad

Comité Direct Omwonenden
Commissie Economische Belangen Lelystad Airport
Gemeente Almere
Gemeente Dronten
Gemeente Zeewolde
Lelystad Airport
Luchtverkeersleiding Nederland
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Ministerie van Defensie / Militaire Luchtvaart Autoriteit
Natuur en Milieu Flevoland
Provincie Gelderland
Provincie Flevoland
Schiphol Group

Sinds maart 2017: Provincie Overijssel
Sinds mei 2017: Provincie Friesland

# Luchtzijdige inpassing Lelystad: 29 maart 2012

ONGERUBRICEERD

**Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium**

National Aerospace Laboratory NLR

## Managementsamenvatting

## Luchtzijdige inpassing Lelystad

Analyse en mogelijke oplossingsrichtingen in het kader van de Alderstafel Lelystad

**Rapportnummer**
NLR-CR-2010-206

**Auteur(s)**
J. H. van Dronkelaar
A.P.R. Gibbs
L. Verhoeff
B. Klein Obbink

**Rubricering rapport**
ONGERUBRICEERD

**Datum**
29 maart 2012

**Kennisgebied(en)**
Luchtverkeersmanagement(ATM)-

**Probleemstelling**
In het Aldersadvies voor het jaar 2020 wordt uitgegaan van maximaal 510.000 mainportgebonden vliegtuigbewegingen op Schiphol en totaal 70.000 niet-mainportgebonden

Lelystad in 2020 geanalyseerd. Vervolgens zijn twee oplossingsrichtingen (Delta en Bravo scenario's) geschetst. Deze scenario's beschrijven de ligging van verkeersstromen, bijbehorende luchtruimindeling en procedures en een kwantificering van het

Een onderzoek naar de knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen van de luchtzijdige inpassing van Lelystad vraagt om een brede en integrale aanpak ten aanzien van het *gehele* Nederlandse luchtruim om de volgende redenen:

- De onderlinge afhankelijkheden van de toekomstige verkeersstromen van/naar nationale- en regionale luchthavens (ook andere dan Lelystad);
- De onderlinge afhankelijkheden van de toekomstige verkeersstromen van luchthavens grenzend aan het Nederlandse luchtruim;
- Militaire behoeftestelling (waaronder missies en trainingen) ;
- Mogelijke veranderingen ten gevolge van internationale ontwikkelingen in het kader van FABEC en SESAR.

Bovenstaande zaken bepalen de indeling, het beheer en het gebruik van het gehele Nederlandse luchtruim teneinde de luchtruimbehoeften van de civiele- en militaire luchtruimgebruikers, inclusief general aviation (klein verkeer) luchtruimgebruikers, veilig en efficiënt te kunnen accommoderen.

Echter, de vraagstelling van de opdrachtgever is specifiek gericht op de luchtzijdige inpassing van Lelystad in relatie tot Schiphol [Aldersbrief 2010]. Daarnaast is aan de Alderstafel Lelystad de wens uitgesproken om de resultaten van dit onderzoek te kunnen gebruiken als input voor de kabinetsformatie in 2010. Hiervoor dienen de resultaten beschikbaar te zijn ten behoeve van beleidskeuzes in de eerste week van juli 2010. Gezien de gestelde periode en de vraagstelling van de opdrachtgever heeft dit onderzoek zich daarom zoveel mogelijk gericht op het *deelprobleem* Lelystad-Schiphol. De relevante aannames zijn beargumenteerd en

# Uitgelicht 1: het Advies

"Een onderzoek naar de knelpunten en mogelijke oplossingsrichtlijnen van de luchtzijdige inpassing van Lelystad vraagt om een brede en integrale aanpak ten aanzien van het *gehele* Nederlandse luchtruim ..."

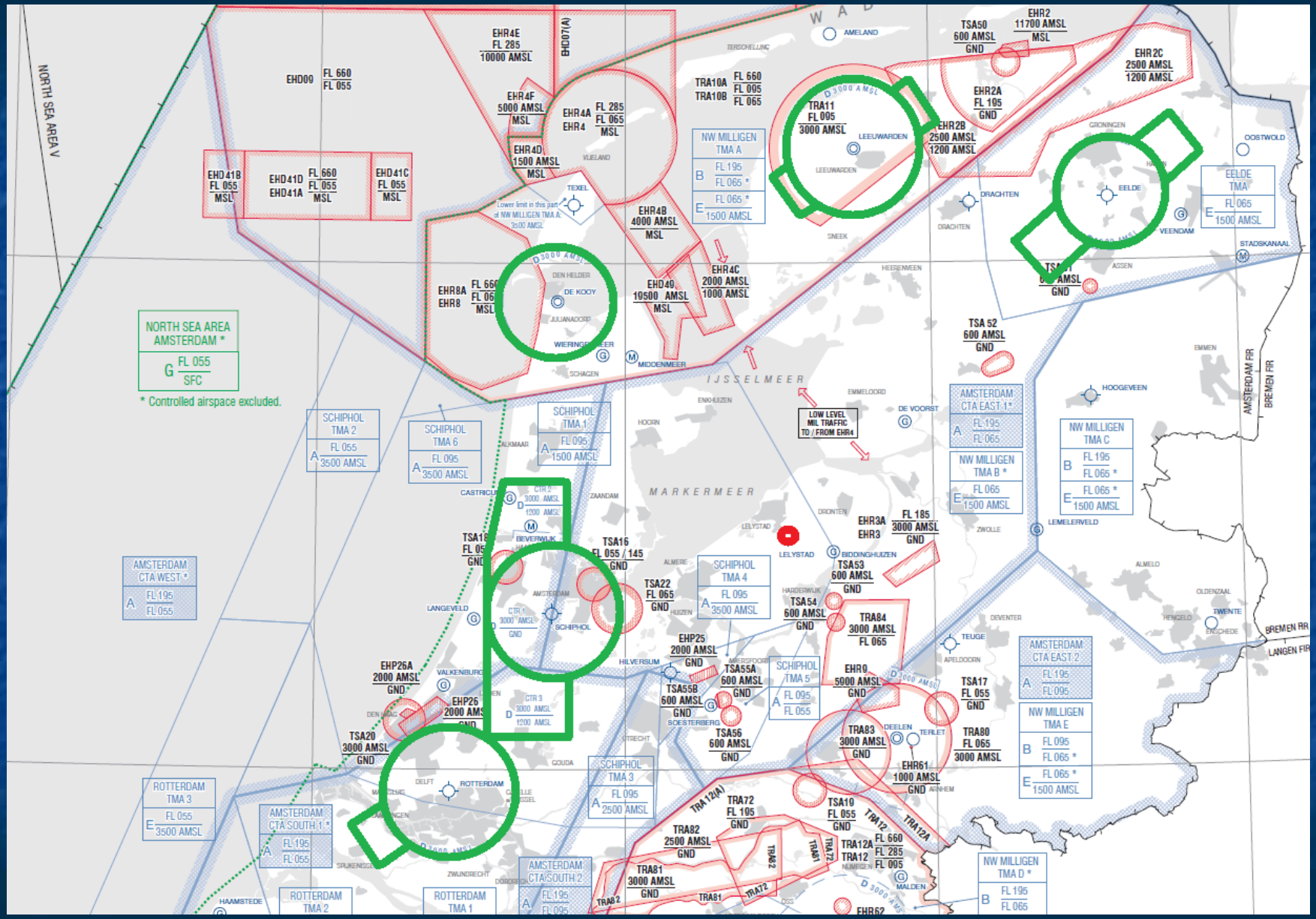
# Uitgelicht 2: de Politiek

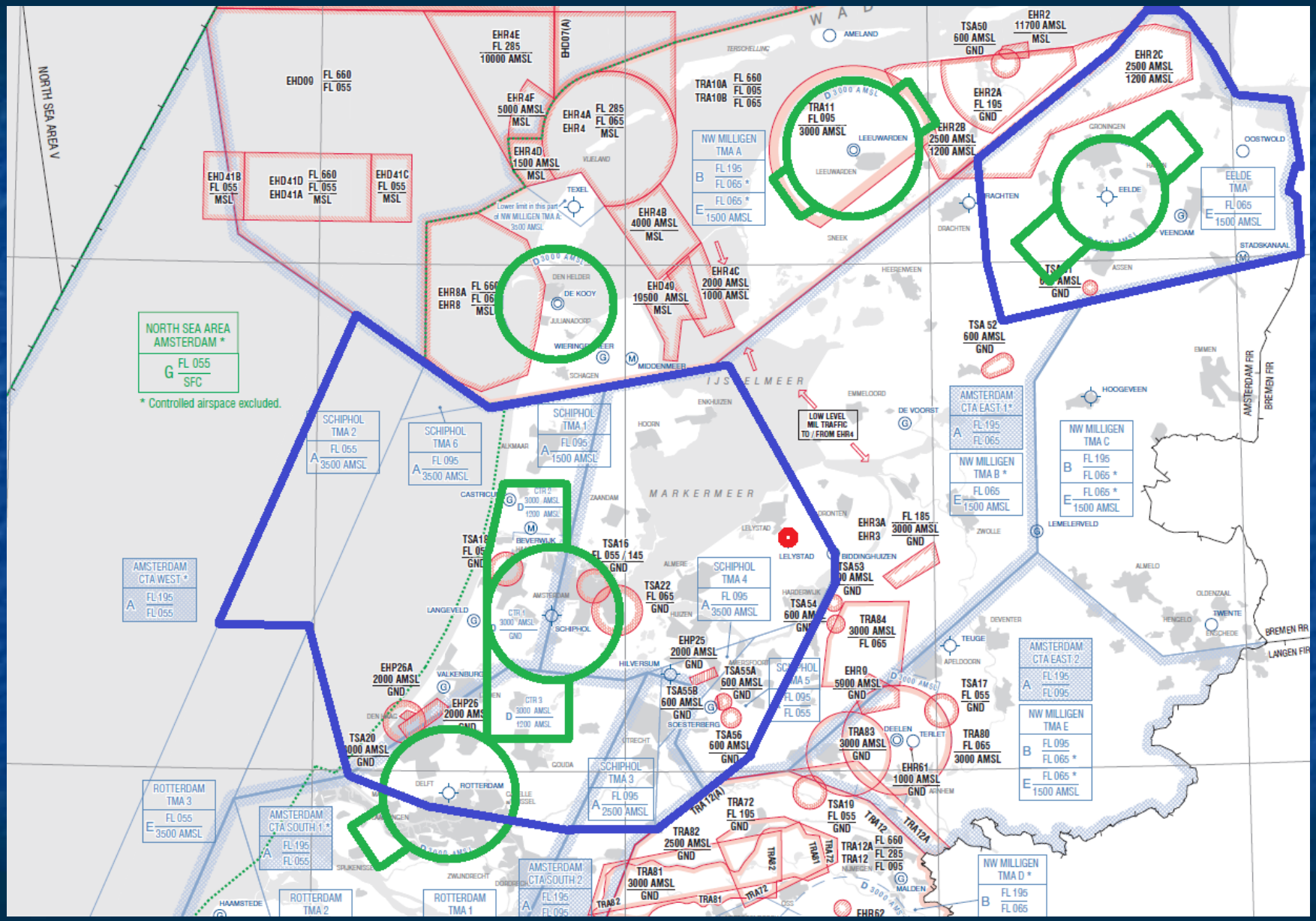
"Echter, de vraagstelling van de opdrachtgever is specifiek gericht op de luchtzijdige inpassing van Lelystad in relatie tot Schiphol .... Daarnaast is ... de wens uitgesproken om de resultaten van dit onderzoek te kunnen gebruiken als input voor de kabinetsformatie in 2010."

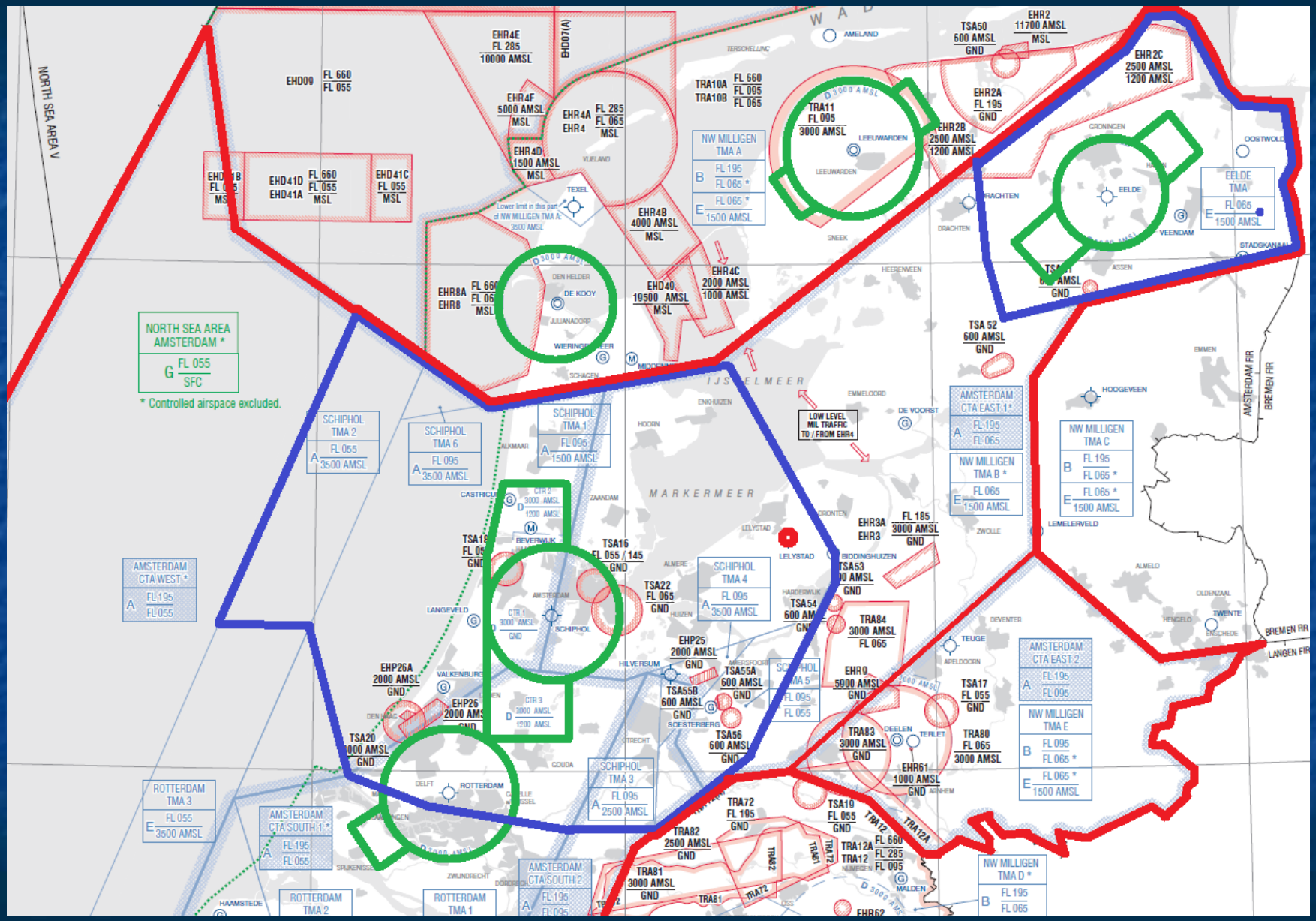
# Kabinet Rutte-I
# 9 juni – 14 oktober 2010

# Wat is het probleem bij Lelystad

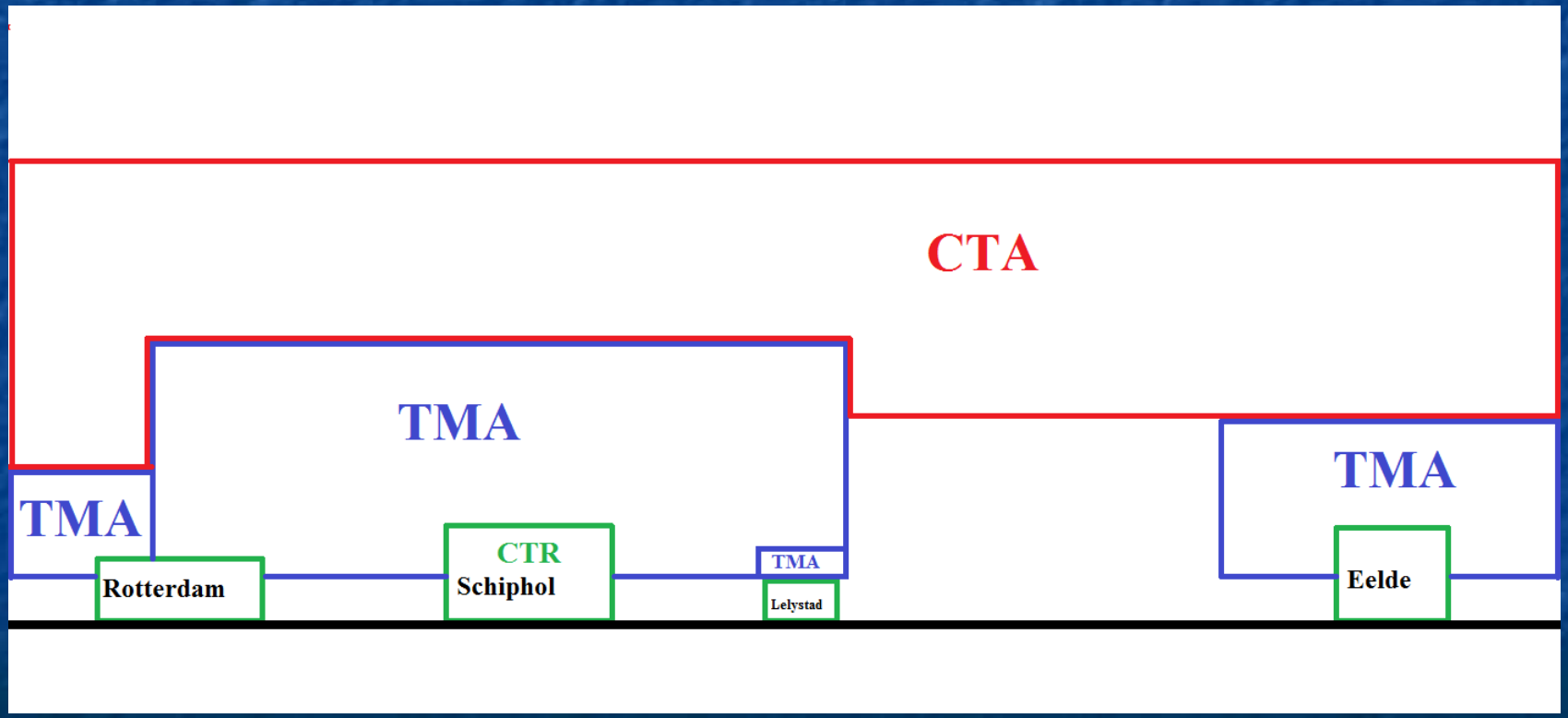
- Luchtruim - Technisch: boven Lelystad Airport vliegt binnenkomend Schiphol verkeer.
- Luchtruim - Organisatorisch: Nederland kent scheiding tussen civiel en militair luchtruim. Lelystad CTR is civiel, Schiphol TMA ook maar ten oosten zit militair luchtruim.


NORTH SEA AREA V
EHD00 FL 660 FL 055
EHR4E FL 285 10000 AMSL
EHD07(A)
EHR4F 5000 AMSL MSL
EHR4A EHR4 FL 285 FL 065 MSL
EHR4D 1500 AMSL MSL
EHD41B FL 055 MSL
EHD41D EHD41A FL 660 FL 055 MSL
EHD41C FL 055 MSL
TEXEL
EHR4B 4000 AMSL MSL
EHR8A EHR8
EHD49 19500 AMSL MSL
EHR4C 2000 AMSL 1000 AMSL
DEN HELDER
DE KOOY
WIERINGERMEER
MIDDENMEER
SCHAGEN
NORTH SEA AREA AMSTERDAM *
G FL 055 SFC
* Controlled airspace excluded.
SCHIPHOL TMA 2 A FL 055 3500 AMSL
SCHIPHOL TMA 6 A FL 095 3500 AMSL
SCHIPHOL TMA 1 A FL 095 1500 AMSL
AMSTERDAM CTA WEST * A FL 195 FL 055
ROTTERDAM TMA 3 E FL 055 3500 AMSL
AMSTERDAM CTA SOUTH 1 * A FL 195 FL 055
ROTTERDAM TMA 2
ROTTERDAM TMA 1
AMSTERDAM CTA SOUTH 2 A FL 195 FL 095
EHP26A 2000 AMSL GND *
EHP26 2000 AMSL GND
TSA20 3000 AMSL GND
TSA18 FL 05 GND
TSA16 FL 055 / 145 GND
TSA22 FL 065 GND
SCHIPHOL TMA 3 A FL 095 2500 AMSL
SCHIPHOL TMA 4 A FL 095 3500 AMSL
SCHIPHOL TMA 5 A FL 095 FL 055
EHP25 2000 AMSL GND
TSA55A 600 AMSL GND
TSA55B 600 AMSL GND
TSA56 600 AMSL GND
TRA10A TRA10B FL 660 FL 095 FL 065
NW MILLIGEN TMA A B FL 195 FL 065 * E FL 065 * 1500 AMSL
TRA11 FL 095 3000 AMSL
EHR4C 2000 AMSL 1000 AMSL
TSA50 600 AMSL GND
EHR2 11700 AMSL MSL
EHR2C 2500 AMSL 1200 AMSL
EHR2A FL 195 GND
EHR2B 2500 AMSL 1200 AMSL
EELDE TMA E FL 065 1500 AMSL
TSA 52 600 AMSL GND
AMSTERDAM CTA EAST 1 * A FL 195 FL 065
NW MILLIGEN TMA B * E FL 065 1500 AMSL
NW MILLIGEN TMA C B FL 195 FL 065 * E FL 065 * 1500 AMSL
LOW LEVEL MIL TRAFFIC TO / FROM EHR4
EHR3A EHR3 FL 185 3000 AMSL GND
TSA53 600 AMSL GND
TSA54 600 AMSL GND
TRA84 3000 AMSL FL 065
EHR0 5000 AMSL GND
TSA17 FL 055 GND
TRA83 3000 AMSL GND
TRA80 FL 065 3000 AMSL
EHR61 1000 AMSL GND
AMSTERDAM CTA EAST 2 A FL 195 FL 095
NW MILLIGEN TMA E B FL 095 FL 065 * E FL 065 * 1500 AMSL
TRA72 FL 195 GND
TRA82 2500 AMSL GND
TRA81 3000 AMSL GND
TSA10 FL 055 GND
TRA12A TRA12 FL 660 FL 285 FL 005
NW MILLIGEN TMA D * B FL 195 FL 065
IJSSELMEER
MARKERMEER
AMSTERDAM FIR
BREMEN FIR
LANGEN FIR


NORTH SEA AREA V
EHD00 FL 660 FL 055
EHR4E FL 285 10000 AMSL
EHD07(A)
EHR4F 5000 AMSL MSL
EHR4A EHR4 FL 285 FL 065 MSL
EHR4D 1500 AMSL MSL
EHD41B FL 055 MSL
EHD41D EHD41A FL 660 FL 055 MSL
EHD41C FL 055 MSL
TEXEL
EHR4B 4000 AMSL MSL
EHR8A EHR8 FL 660 FL 065 MSL
EHD49 19500 AMSL MSL
EHR4C 2000 AMSL 1000 AMSL
TRA10A TRA10B FL 660 FL 005 FL 065
NW MILLIGEN TMA A
B FL 195 FL 065 *
E FL 065 * 1500 AMSL
TRA11 FL 095 3000 AMSL
LEEUWARDEN
TSA50 600 AMSL GND
EHR2 11700 AMSL MSL
EHR2A FL 195 GND
EHR2B 2500 AMSL 1200 AMSL
EHR2C 2500 AMSL 1200 AMSL
EELDE
EELDE TMA
E FL 065 1500 AMSL
OOSTWOLD
STADSKANAAL
TSA 52 600 AMSL GND
NORTH SEA AREA AMSTERDAM *
G FL 055 SFC
* Controlled airspace excluded.
SCHIPHOL TMA 2
A FL 055 3500 AMSL
SCHIPHOL TMA 6
A FL 095 3500 AMSL
SCHIPHOL TMA 1
A FL 095 1500 AMSL
IJSSELMEER
MARKERMEER
LOW LEVEL MIL TRAFFIC TO / FROM EHR4
AMSTERDAM CTA EAST 1 *
A FL 195 FL 065
NW MILLIGEN TMA B *
E FL 065 1500 AMSL
NW MILLIGEN TMA C
B FL 195 FL 065 *
E FL 065 * 1500 AMSL
HOOGEVEEN
AMSTERDAM FIR
BREMEN FIR
EHR3A EHR3 FL 185 3000 AMSL GND
TSA16 FL 055 / 145 GND
TSA22 FL 065 GND
SCHIPHOL TMA 4
A FL 095 3500 AMSL
TSA53 GND
TSA54 600 AMSL GND
TRA84 3000 AMSL FL 065
AMSTERDAM CTA WEST *
A FL 195 FL 055
EHP25 2000 AMSL GND
EHP26A 2000 AMSL GND *
EHP26 2000 AMSL GND
TSA55A 600 AMSL GND
TSA55B 600 AMSL GND
SCHIPHOL TMA 5
FL 095 FL 055
EHR0 5000 AMSL GND
TSA17 FL 055 GND
TSA20 GND
TSA56 600 AMSL GND
TRA83 3000 AMSL GND
TRA80 FL 065 3000 AMSL
EHR61 1000 AMSL GND
AMSTERDAM CTA EAST 2
A FL 195 FL 095
NW MILLIGEN TMA E
B FL 095 FL 065 *
E FL 065 * 1500 AMSL
SCHIPHOL TMA 3
A FL 095 2500 AMSL
ROTTERDAM TMA 3
E FL 055 3500 AMSL
AMSTERDAM CTA SOUTH 1 *
A FL 195 FL 055
TRA72 FL 195 GND
TSA10 FL 055 GND
TRA82 2500 AMSL GND
TRA12A TRA12 FL 660 FL 285 FL 005
TRA81 3000 AMSL GND
AMSTERDAM CTA SOUTH 2
A FL 195 FL 095
ROTTERDAM TMA 2
ROTTERDAM TMA 1
NW MILLIGEN TMA D *
B FL 195 FL 065
BREMEN FIR
LANGEN FIR


NORTH SEA AREA V
EHD00 FL 660 FL 055
EHR4E FL 285 10000 AMSL
EHD07(A)
EHR4F 5000 AMSL MSL
EHR4A EHR4 FL 285 FL 065 MSL
EHR4D 1500 AMSL MSL
EHD41D EHD41A FL 660 FL 055 MSL
EHD41C FL 055 MSL
EHR4B 4000 AMSL MSL
EHR8A EHR8
EHD49 19500 AMSL MSL
EHR4C 2000 AMSL 1000 AMSL
TRA10A TRA10B FL 660 FL 095 FL 065
NW MILLIGEN TMA A
B FL 195 FL 065 *
E FL 065 * 1500 AMSL
TRA11 FL 095 3000 AMSL
TSA50 600 AMSL GND
EHR2 11700 AMSL MSL
EHR2A FL 195 GND
EHR2B 2500 AMSL 1200 AMSL
EHR2C 2500 AMSL 1200 AMSL
EELDE TMA
E FL 065 1500 AMSL
NORTH SEA AREA AMSTERDAM *
G FL 055 SFC
* Controlled airspace excluded.
SCHIPHOL TMA 2
A FL 055 3500 AMSL
SCHIPHOL TMA 6
A FL 095 3500 AMSL
SCHIPHOL TMA 1
A FL 095 1500 AMSL
AMSTERDAM CTA WEST *
A FL 195 FL 055
TSA16 FL 055 / 145 GND
TSA22 FL 065 GND
SCHIPHOL TMA 4
A FL 095 3500 AMSL
TSA53 GND
TSA54 600 AMSL GND
LOW LEVEL MIL TRAFFIC TO / FROM EHR4
AMSTERDAM CTA EAST 1 *
A FL 195 FL 065
NW MILLIGEN TMA B *
E FL 065 1500 AMSL
EHR3A EHR3 FL 185 3000 AMSL GND
TSA 52 600 AMSL GND
NW MILLIGEN TMA C
B FL 195 FL 065 *
E FL 065 * 1500 AMSL
AMSTERDAM FIR
BREMEN FIR
LANGEN FIR
EHP25 2000 AMSL GND
EHP26A 2000 AMSL GND
EHP26 2000 AMSL GND
TSA55A 600 AMSL GND
TSA55B 600 AMSL GND
TSA56 600 AMSL GND
SCHIPHOL TMA 5
FL 095 FL 055
TRA84 3000 AMSL FL 065
EHR0 5000 AMSL GND
TSA17 FL 055 GND
TRA83 3000 AMSL GND
TRA80 FL 065 3000 AMSL
EHR61 1000 AMSL GND
AMSTERDAM CTA EAST 2
A FL 195 FL 095
NW MILLIGEN TMA E
B FL 095 FL 065 *
E FL 065 * 1500 AMSL
TSA20 000 AMSL GND
SCHIPHOL TMA 3
A FL 095 2500 AMSL
ROTTERDAM TMA 3
E FL 055 3500 AMSL
AMSTERDAM CTA SOUTH 1 *
A FL 195 FL 055
TRA72 FL 195 GND
TRA82 2500 AMSL GND
TRA81 3000 AMSL GND
TSA19 FL 055 GND
TRA12A TRA12 FL 660 FL 285 FL 005
AMSTERDAM CTA SOUTH 2
A FL 195 FL 095
ROTTERDAM TMA 2
ROTTERDAM TMA 1
NW MILLIGEN TMA D *
B FL 195 FL 065
IJSSELMEER
MARKERMEER
NORTH SEA
AMELAND
TERSCHELLING
LEEUWARDEN
DRACHTEN
SNEEK
GRONINGEN
OOSTWOLD
EELDE
VEENDAM
STADSKANAAL
ASSEN
HEERENVEEN
EMMEN
HOOGEVEEN
EMMELOORD
DE VOORST
ENKHUIZEN
HOORN
ALKMAAR
ZAANDAM
LELYSTAD
BIDDINGHUIZEN
ZWOLLE
LEMELERVELD
ALMELO
OLDENZAAL
TWENTE
ENSCHEDE
HENGELO
DEVENTER
TEUGE
APELDOORN
DEELEN
TERLET
ARNHEM
NIJMEGEN
MALDEN
AMERSFOORT
SOESTERBERG
HILVERSUM
UTRECHT
GOUDA
DELFT
ROTTERDAM
VLAARDINGEN
SPIJKENISSE
ZWIJNDRECHT
HAAMSTEDE
VALKENBURG
LANGEVELD
CASTRICUM
BEVERWIJK
AMSTERDAM
SCHIPHOL
ALMERE
HUIZEN
HARDERWIJK
DEN HELDER
DE KOOY
JULIANADORP
WIERINGERMEER
TEXEL
VLIELAND
Lower limit in this part of NW MILLIGEN TMA A: 3500 AMSL

# Luchtruim rondom Lelystad



# Aanleg van een vliegveld

# Landen

# Stijgen

# Laag horizontaal alleen wanneer nodig

# Het probleem bij Lelystad

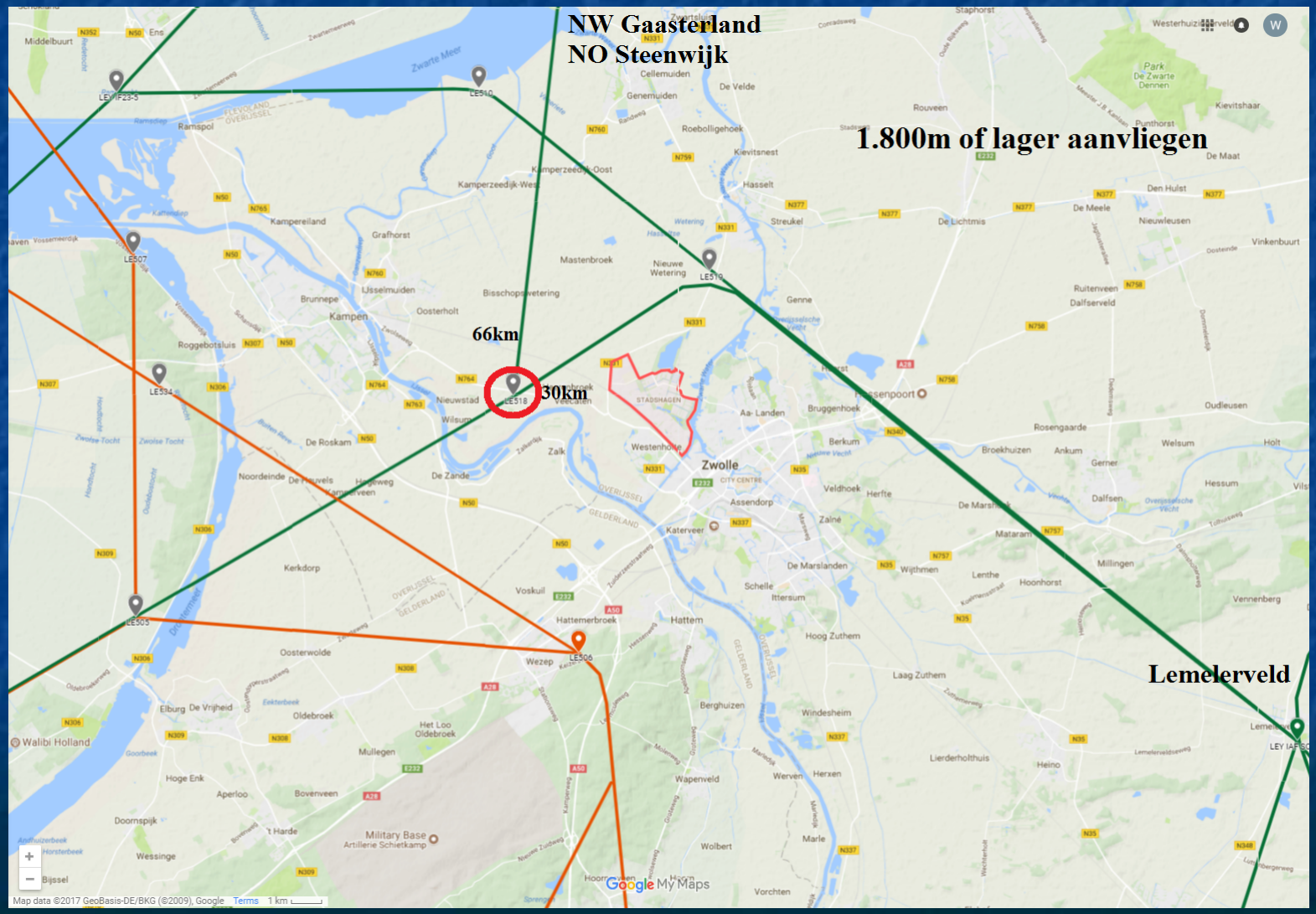
Amsterdam airport
Schiphol

Geen eigen luchtruim dus toch veel horizontaal: dalend

# Het probleem bij Lelystad

Geen eigen luchtruim dus toch veel horizontaal: stijgend

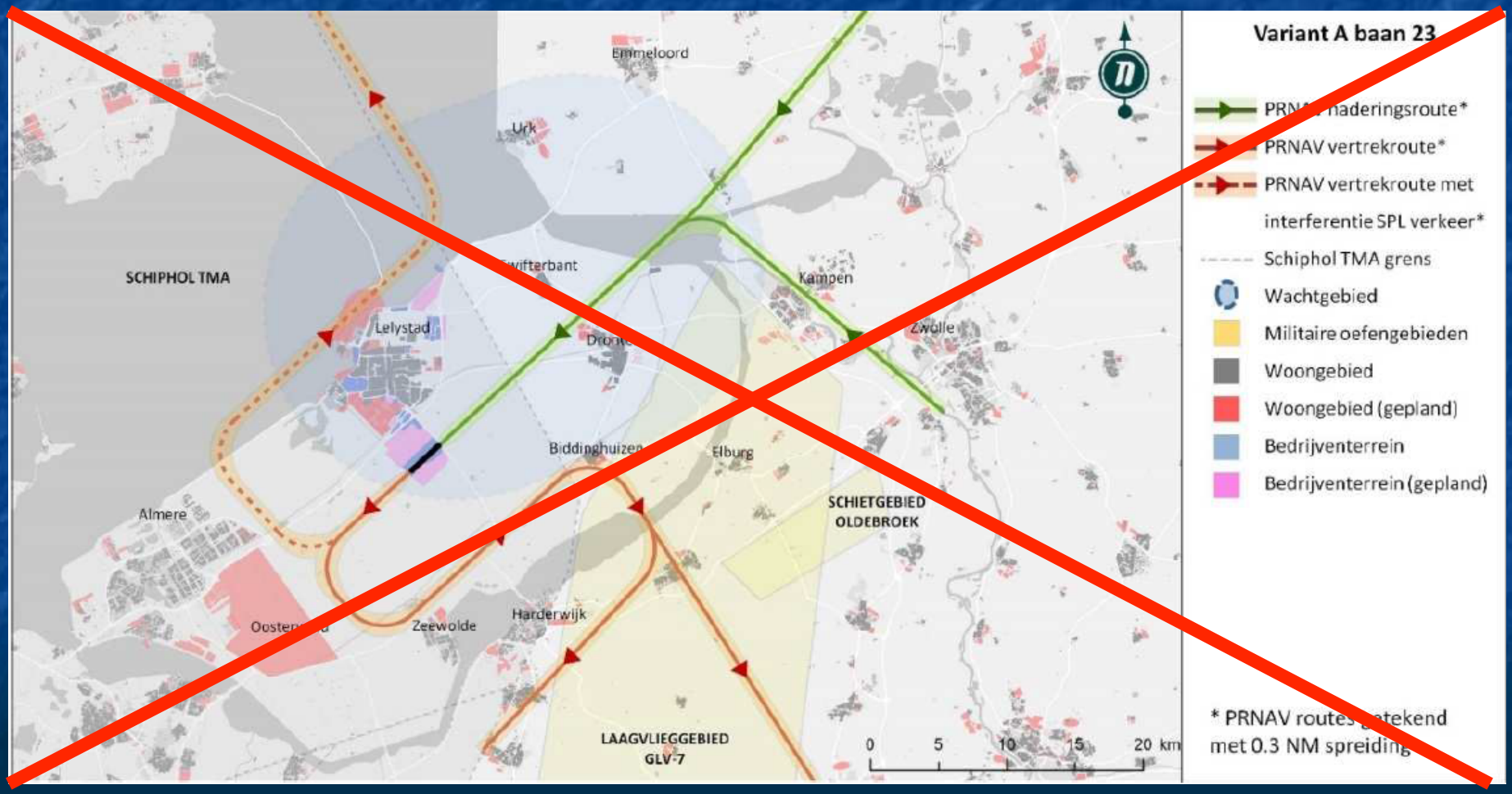
# Bij LE518 al lang op/onder 1800m



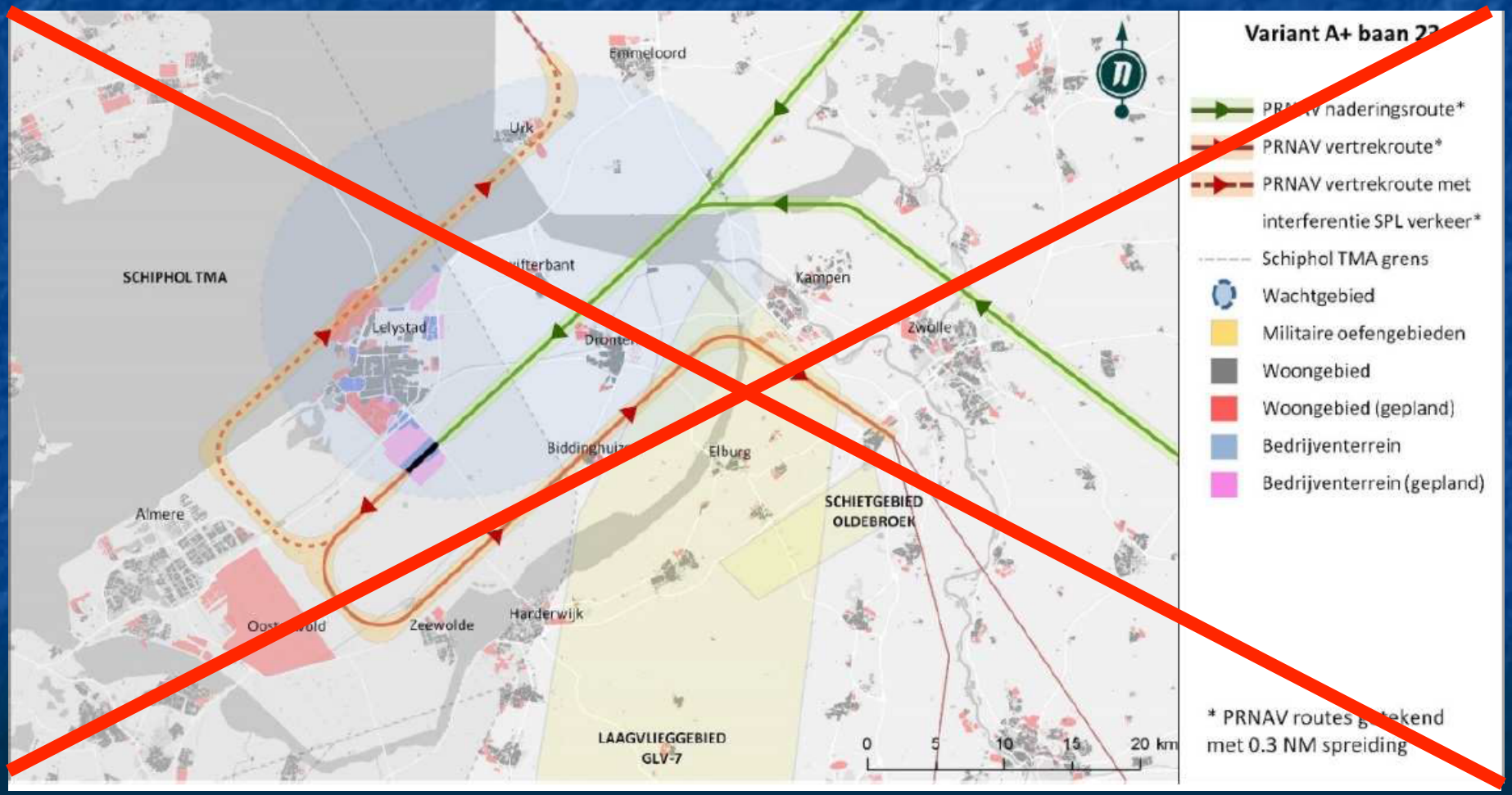
# Routevarianten

- Alderstafel gaat hard aan het werk
- Er worden routevarianten bedacht
- Eisen aan de uiteindelijke routes:
  - Geen interferentie Schiphol verkeer
  - Niet boven Natura2000 onder 3000ft
  - Vermijden van kernen
  - Uitwerken tot 6000ft
  - Minimaal 6000ft boven Oude Land
- Focus ligt wel op Flevoland en directe omgeving
- 6000ft (1800m) minimum bij Zwolle niet haalbaar

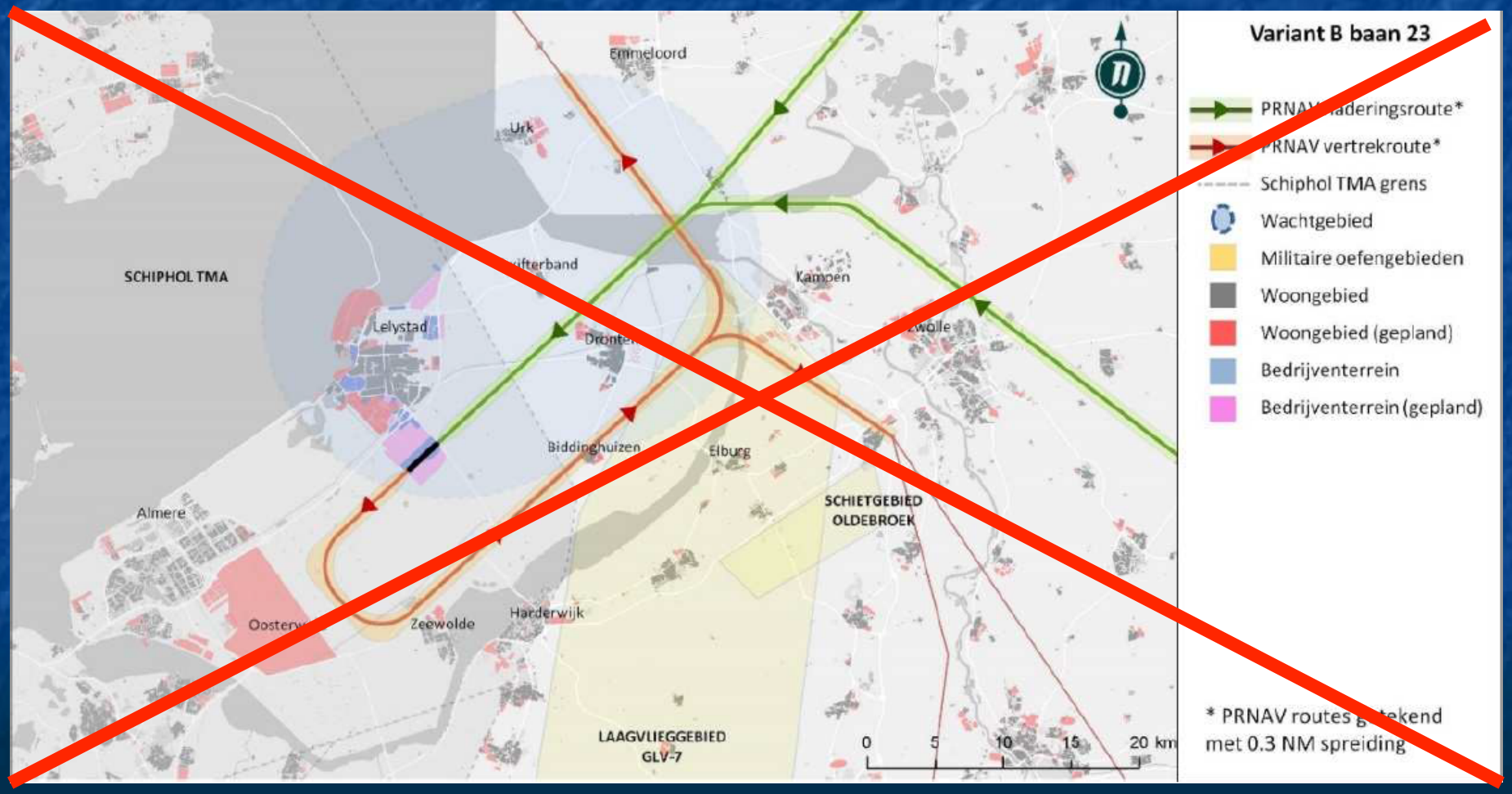
# Routevariant A?



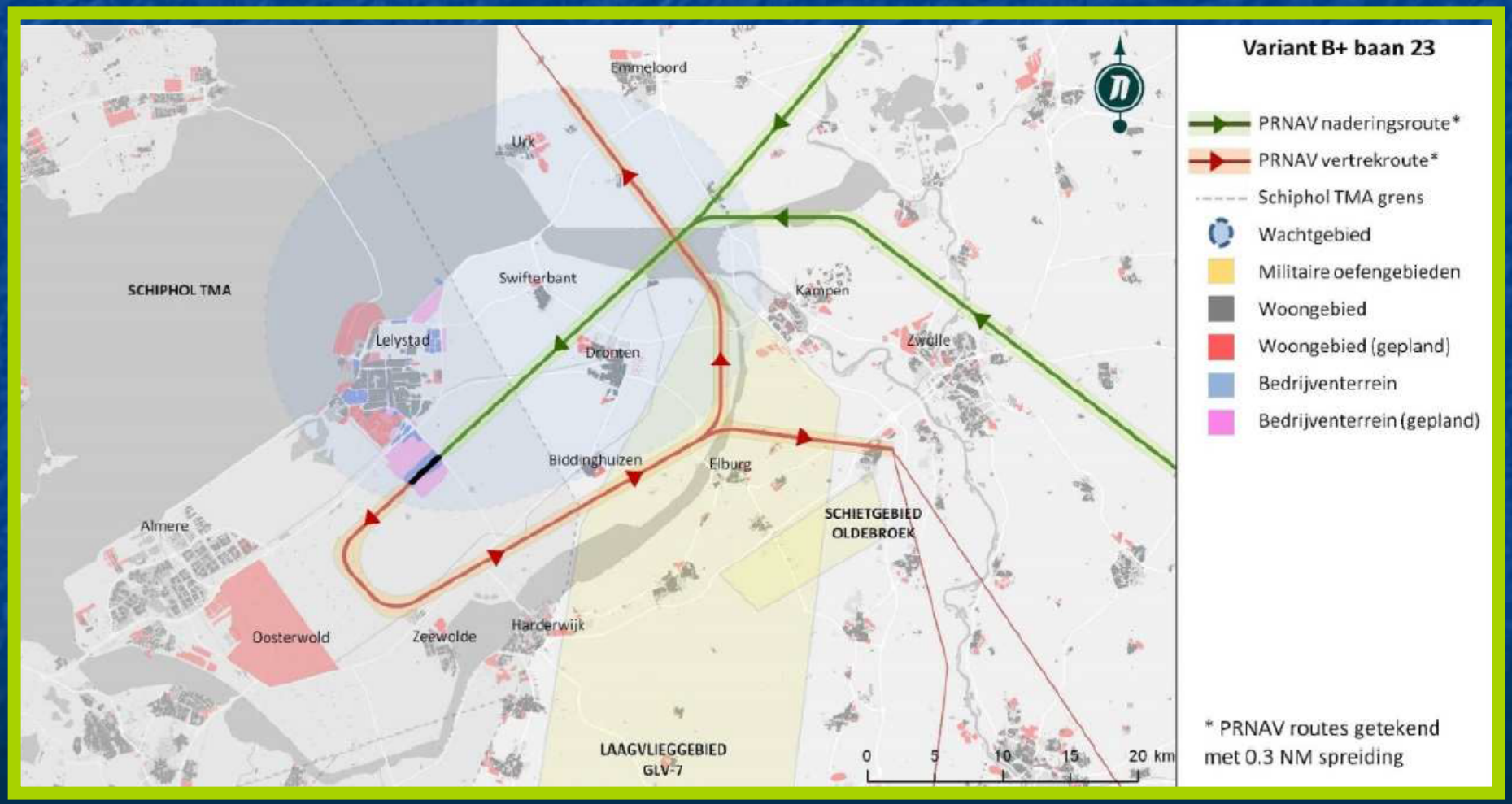
# Routevariant A+?



# Routevariant B?



# Routevariant B+!



# Milieu Effect Rapportage

2013/16g704.03

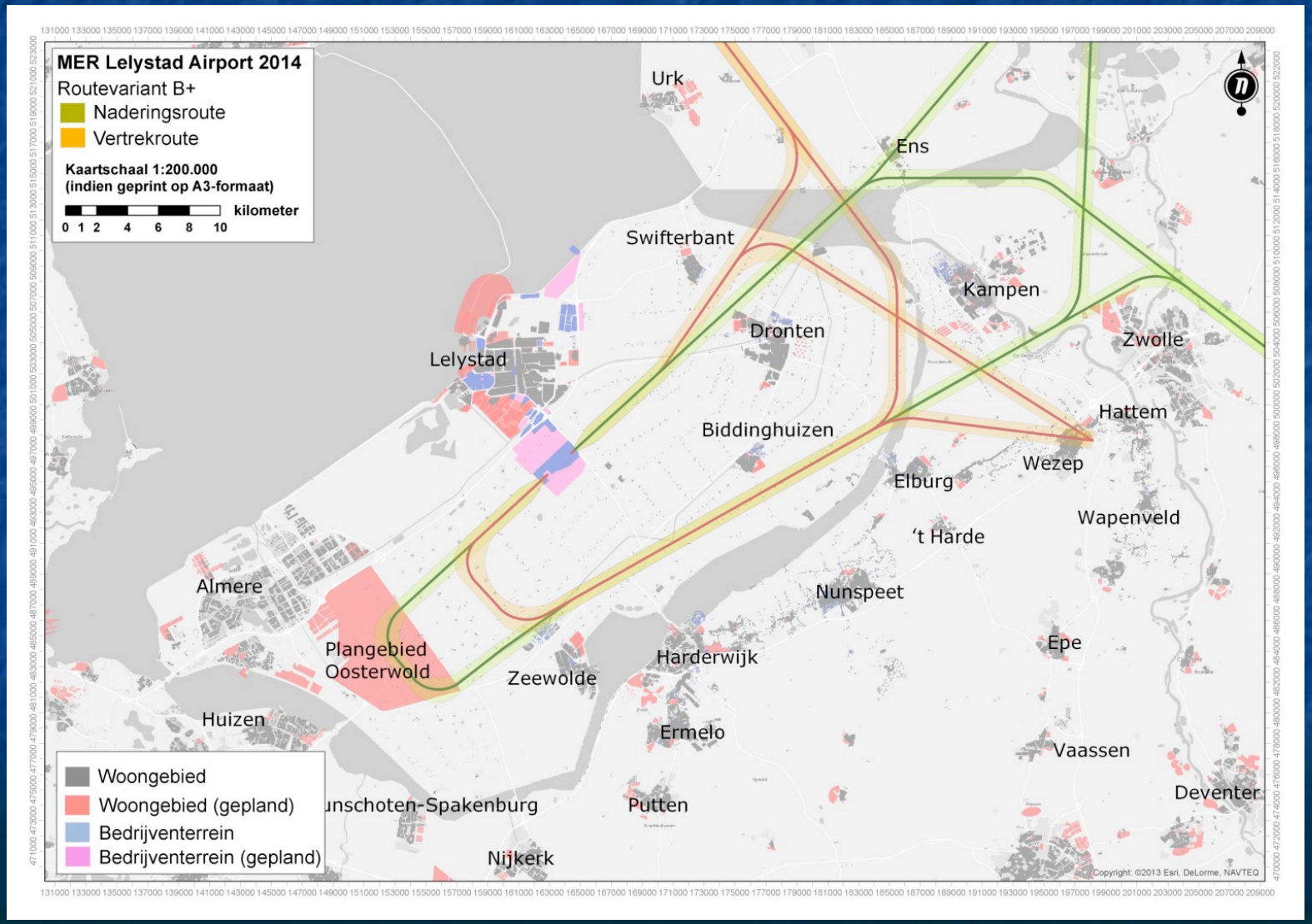
Lelystad Airport
member of Schiphol Group

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU
M.E.R.-PROCEDURE
LUCHTHAVENBESLUIT LELYSTAD
AIRPORT

Juli 2013

Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER procedure Lelystad Airport

# MER gebied


MER Lelystad Airport 2014
Routevariant B+
Naderingsroute
Vertrekroute
Kaartschaal 1:200.000
(indien geprint op A3-formaat)
kilometer
0 1 2 4 6 8 10
Urk
Ens
Swifterbant
Kampen
Dronten
Zwolle
Lelystad
Hattem
Biddinghuizen
Wezep
Elburg
Wapenveld
't Harde
Almere
Nunspeet
Epe
Plangebied
Oosterwold
Harderwijk
Zeewolde
Huizen
Ermelo
Vaassen
Deventer
Putten
Nijkerk
Woongebied
Woongebied (gepland)
Bedrijventerrein
Bedrijventerrein (gepland)
Copyright: ©2013 Esri, DeLorme, NAVTEQ

# Onderzochte milieueffecten

- Geluidsbelasting
- Externe veiligheid
- Vliegveiligheid
- Emissies en luchtkwaliteit
- Ruimtelijke ordening
- Natuurbehoud en biodiversiteit
- Voedselkwaliteit
- Bereikbaarheid en verkeer
- Cultuurhistorie
- Landschap
- Bodem
- Water
- Gezondheid

# Luchthavenbesluit: 12 maart 2015

**Staatsblad**
**van het Koninkrijk der Nederlanden**

Jaargang 2015

## 130

### Besluit van 12 maart 2015 tot vaststelling van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Lelystad (Luchthavenbesluit Lelystad)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 9 december 2014, nr. IENM/BSK-2014/266709, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op artikel 8.70, eerste lid, van de Wet luchtvaart;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 21 januari 2015, nr. W14.14.0462/IV);
Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 10 maart 2015, nr. IENM/BSK-2015/24027, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN**

**Artikel 1 Begripsbepalingen**

In dit besluit wordt verstaan onder:
a. *ATC-slot:* door de luchtverkeersleiding opgegeven aankomst- of vertrektijd (Air Traffic Control-slot);
b. *bedrijfswoning:* woning in of bij een gebouw of op of bij een terrein, slechts bestemd voor het huishouden van een persoon wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van het gebouw of terrein, noodzakelijk is;
c. *bijlage:* bij dit besluit behorende bijlage;
d. *extramurale opslag of verwerking:* opslag of verwerking anders dan in een volledig afgesloten gebouw;
e. *gebouw:* gebouw als bedoeld in artikel 1 van de Woningwet;
f. *geluidsgevoelig gebouw:* gebouw met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie als bedoeld in artikel 1.1 van het Bouwbesluit 2012;

# Democratisch gehalte

Twee terreinen zijn te onderscheiden:

- Totstandkoming Routevariant B+
- Totstandkoming aansluitingen hoger luchtruim

# Democratie – Routevariant B+

- Resultaat intensief overleg Alderstafel.
- Evenwel: gedeputeerde Overijssel delegeerde de plaats aan de Alderstafel aan Gelderland
- Burger “op de grond” niets vermoedend want niet actief geïnformeerd.
- Luchthavenbesluit gepubliceerd in de Staatscourant 16688 van 19 juni 2014
- Zienswijzen mogelijk van 20 juni tot en met 31 juli 2014.

# Functioneert de democratie?

- Er was één informatie avond in Zwolle: op 23 juni 2014.
- Op die avond World Cup 2014: Nederland tegen Chili (uitslag 2-0).
- Zienswijzetermijn (20 juni-30 juli 2014) had forse overlap met schoolvakanties Friesland, Groningen, Flevoland, Overijssel en Drenthe van 5 juli t/m 17 augustus 2014.
- De nu ontstane onrust deels hierop te herleiden: de mensen voelen zich gepasseerd.

# Democratie – aansluiting hoger luchtruim

- Valt onder Luchtvaartwet.
- Geen democratische procedures van toepassing.
- Alleen: consultatierondes van de KNVvL (artikel 5.11) (september-november 2017)
- Als handreiking naar de bevolking: informatierondes in de regio (1e twee weken september).
- Is het mogelijk dat zoveel schade ter plekke wordt aangericht zonder inspraak vooraf?
- Ja dat is mogelijk.

# De Stentor vandaag

dinsdag 11 juli 2017 ▸ sport

▸ Crisisberaad levert niets op

## Omstreden vliegroutes blijven intact

**Het spoedberaad tussen de oostelijke provincies en staatssecretaris Sharon Dijksma over de omstreden vliegroutes van en naar Lelystad Airport heeft gisteren geen concrete toezeggingen opgeleverd. De vliegroutes blijven onaangetast. Wel is afgesproken dat er een toelichting op de keuze komt en dat de staatssecretaris gaat meedenken over de toekomst van vliegveld Teuge.**

de rechter te stappen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft gisteren beloofd in gesprek te gaan met de directie van luchthaven Teuge om samen toekomstperspectieven te onderzoeken. Ook met de zweefvliegers van Aeroclub Salland in Lemelerveld gaat Dijksma in gesprek.

**Verrast**

Josan Meijers, gedeputeerde Gelderland, sprak na afloop van een 'open gesprek'. „We hebben onze teleurstelling

# Lelystad Airport gaat open

Bron: https://www.lelystadairport.nl

# Capaciteit

- Eerste rapporten (2008): 90.000
- Afnemend (2010) naar: 70.000
- B+ routevariant ontworpen tot 45.000
- Echter (blijkt later): luchtruimtechnisch beperkt tot 10.000.
- Dit is zo vastgesteld door LVNL en CLSK.

# Capaciteitsontwikkeling

| Jaar | VB / jaar | VB / dag | Langs Stadshagen |
|---|---|---|---|
| 2019 | 2.000 | 6 | 3 |
| 2020 | 4.000 | 11 | 5 |
| 2021 | 6.000 | 16 | 7 |
| 2022 | 8.000 | 22 | 9 |
| 2023 | 10.000 | 27 | 12 |
| REORGANISATIE LUCHTRUIM VOLTOOID | | | |
| Na 2023 | 25.000 | 68 | 29 |
| Na 2032 | 45.000 | 123 | 52 |

# Kanttekening bij groei Lelystad tussen 2020 en 2023

| Schiphol | Lelystad |
| --- | --- |
| 500.000 | 10.000 |

# Voor Stadshagen bij 45.000

- Alleen binnenkomend verkeer
- Gemiddeld 50 vliegtuigen per dag
- Baan 05 (oostenwind): 20 vliegtuigen
  - Om Stadshagen heen: NO-N-NW
- Baan 23 (westenwind): 30 vliegtuigen
  - Langs Stadshagen: NO
- In clusters: ochtend, middag en avond
- Van 06:00-23:00
- Uitloop tot 24:00 voor vertraagde vluchten

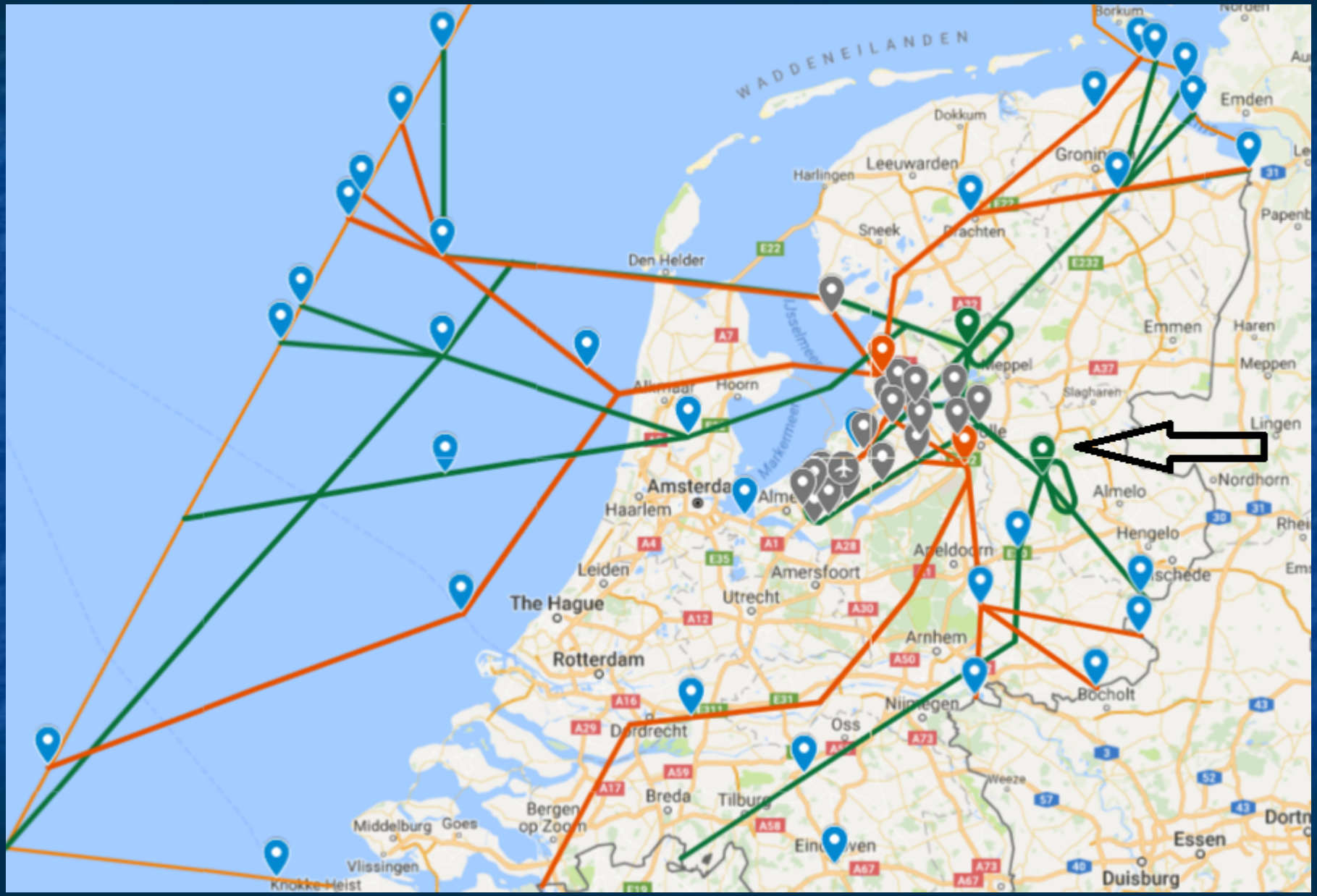
# Wel een luchthavenbesluit maar……

- Er was alleen nagedacht over de routes van/ naar 6000ft (1800m) hoogte.
- Aansluiting hoger luchtruim nog onduidelijk.
- Deze bleek erg moeilijk te realiseren.
- Veel meer laagvliegroutes dan gedacht.
- Ook voor I&M was dit een onaangename verrassing.
- Eigenlijk hadden we een snelweg zonder opritten.

# Aansluitingen hoger luchtruim

- Sinds 26 juni zijn ook de aansluitingen met het hoger luchtruim bekend.
- Aan maanden durende onzekerheid en speculaties is een einde gekomen.
- Maar: nieuwe onrust is ontstaan.
- Teuge, Lemelerveld.
- Diverse stiltegebieden.

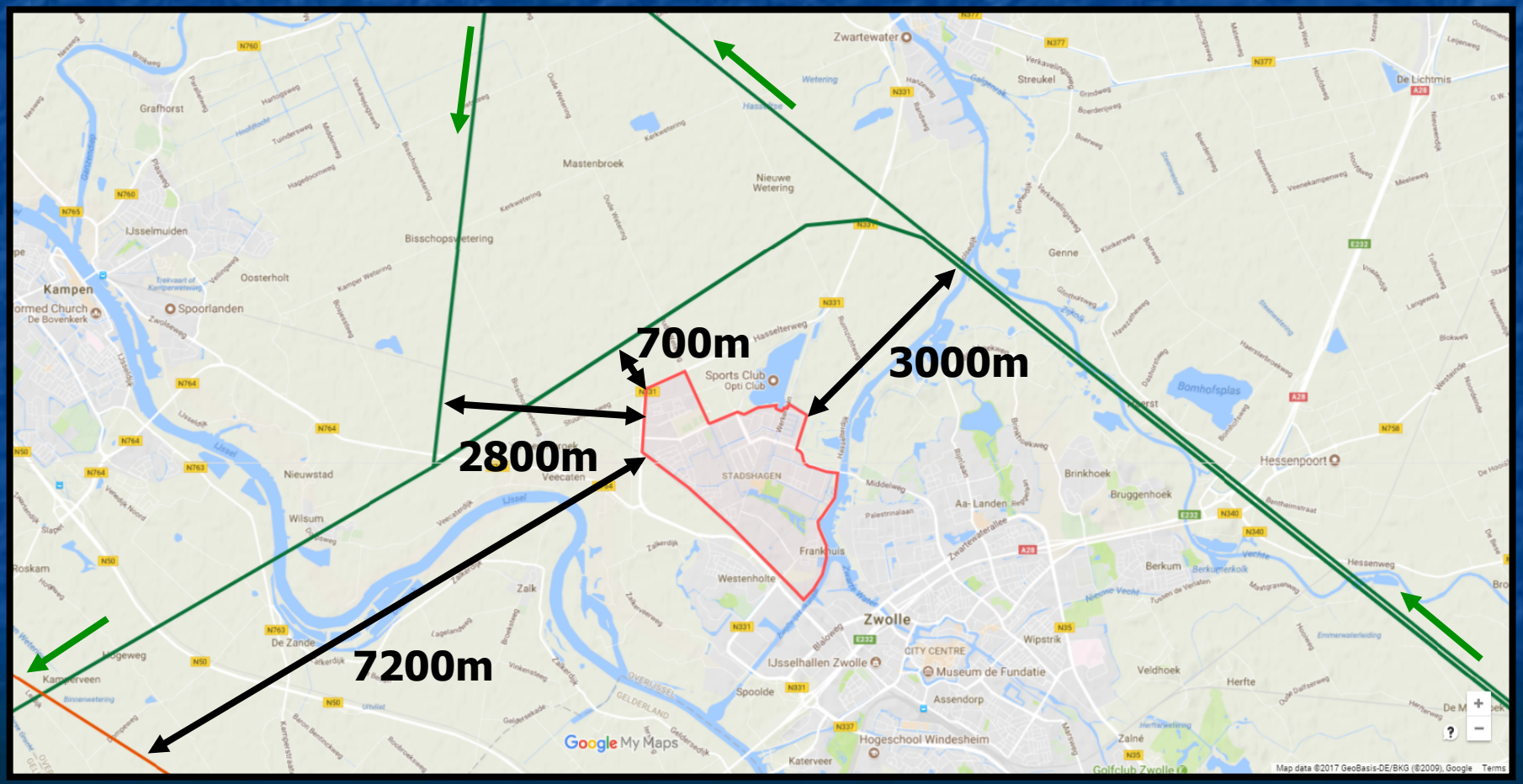
WADDENEILANDEN
Borkum
Emden
Dokkum
Leeuwarden
Harlingen
Sneek
Drachten
Den Helder
Hoorn
Emmen
Haren
Meppen
Slagharen
Lingen
Nordhorn
Almelo
Hengelo
Haarlem
Leiden
The Hague
Utrecht
Amersfoort
Arnhem
Rotterdam
Dordrecht
Breda
Tilburg
Oss
Bocholt
Weeze
Essen
Duisburg
Middelburg
Goes
Vlissingen
Knokke-Heist


WADDENEILANDEN
Borkum
Emden
Dokkum
Leeuwarden
Harlingen
Sneek
Drachten
Den Helder
Hoorn
Emmen
Haren
Meppen
Slagharen
Lingen
Nordhorn
Almelo
Hengelo
Haarlem
Leiden
The Hague
Utrecht
Amersfoort
Arnhem
Rotterdam
Dordrecht
Nijmegen
Oss
Bocholt
Breda
Tilburg
Bergen op Zoom
Middelburg
Goes
Vlissingen
Knokke-Heist
Essen
Duisburg

# Relevante vliegroutes binnenkomend

- INBOUND I Van Lemelerveld naar baan 23
- INBOUND II Van Lemelerveld naar baan 05
- INBOUND III Van Scheerwolde naar baan 05

# SITUATIE STADSHAGEN

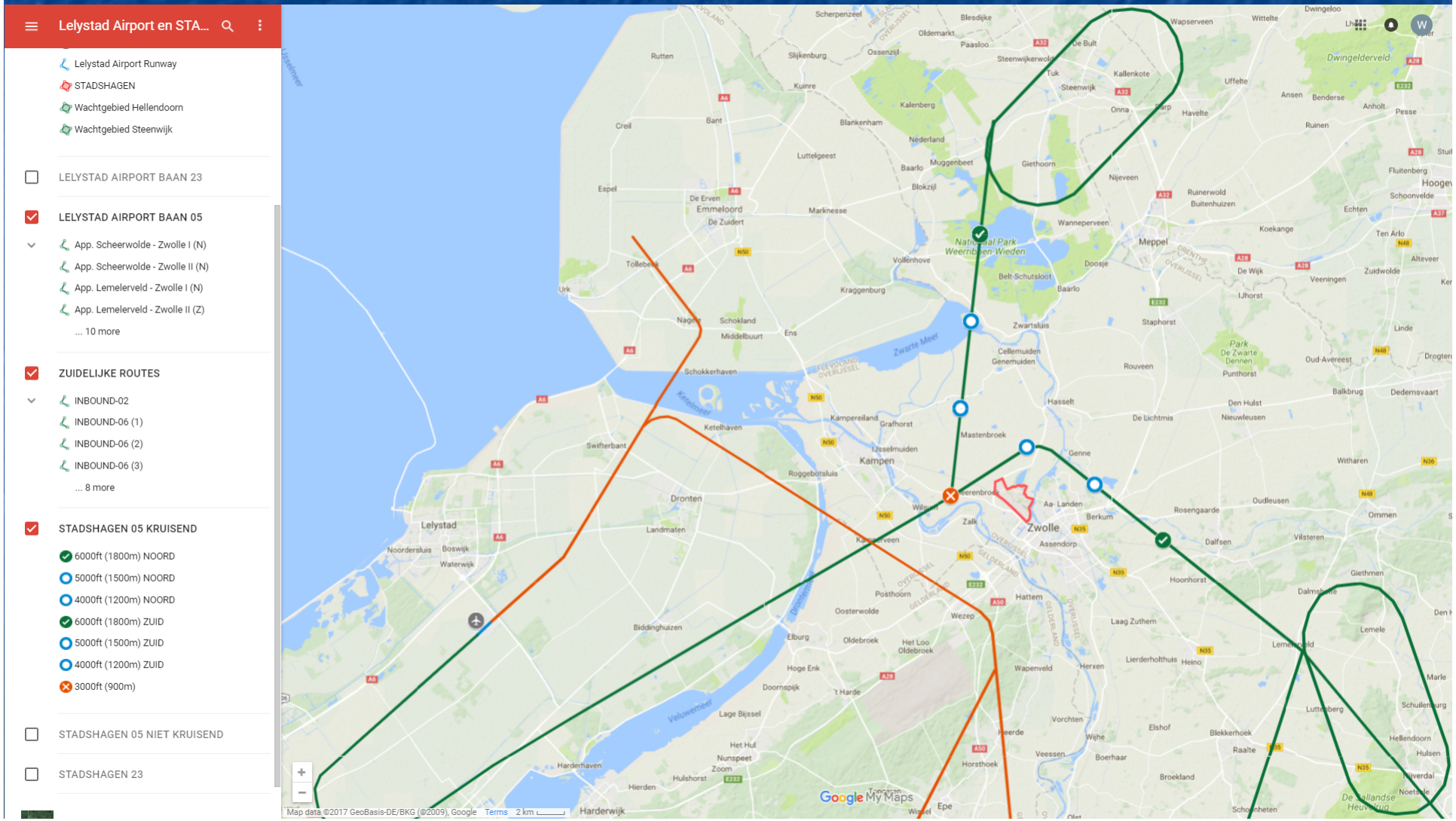


# INBOUND I: hoogteprofiel

# INBOUND I: evaluatie

- Passeert ten NO op 1800m
- Bij westelijke windrichtingen
- Circa 60% van al het vliegverkeer
- 11.250 per jaar (gemiddeld 30 per dag)
- Geen extreme overlast

# INBOUND II: hoogteprofiel



# INBOUND II: evaluatie ZO

- Ten oosten van Stadshagen op circa 1500 m hoogte, 5 km afstand
- Maakt een dalende bocht om Stadshagen heen: oost – noordoost – noord – noordwest van 1500 naar 900 m hoogte
- Circa 40% van al het vliegverkeer
- 7.500 per jaar (gemiddeld 20 per dag)
- Bij oostelijke windrichtingen
- Geluid komt naar Stadshagen toe
- Behoorlijke overlast

# INBOUND III: evaluatie N

- NW van Stadshagen op circa 900 m hoogte, 2800 m afstand
- Circa 8% van al het vliegverkeer
- 1.500 per jaar (gemiddeld 4 per dag)
- Bij oostenwind, van Stadshagen af
- Geringe overlast

# ANIMATIE AANVLIEGEN 23

# ANIMATIE AANVLIEGEN 05

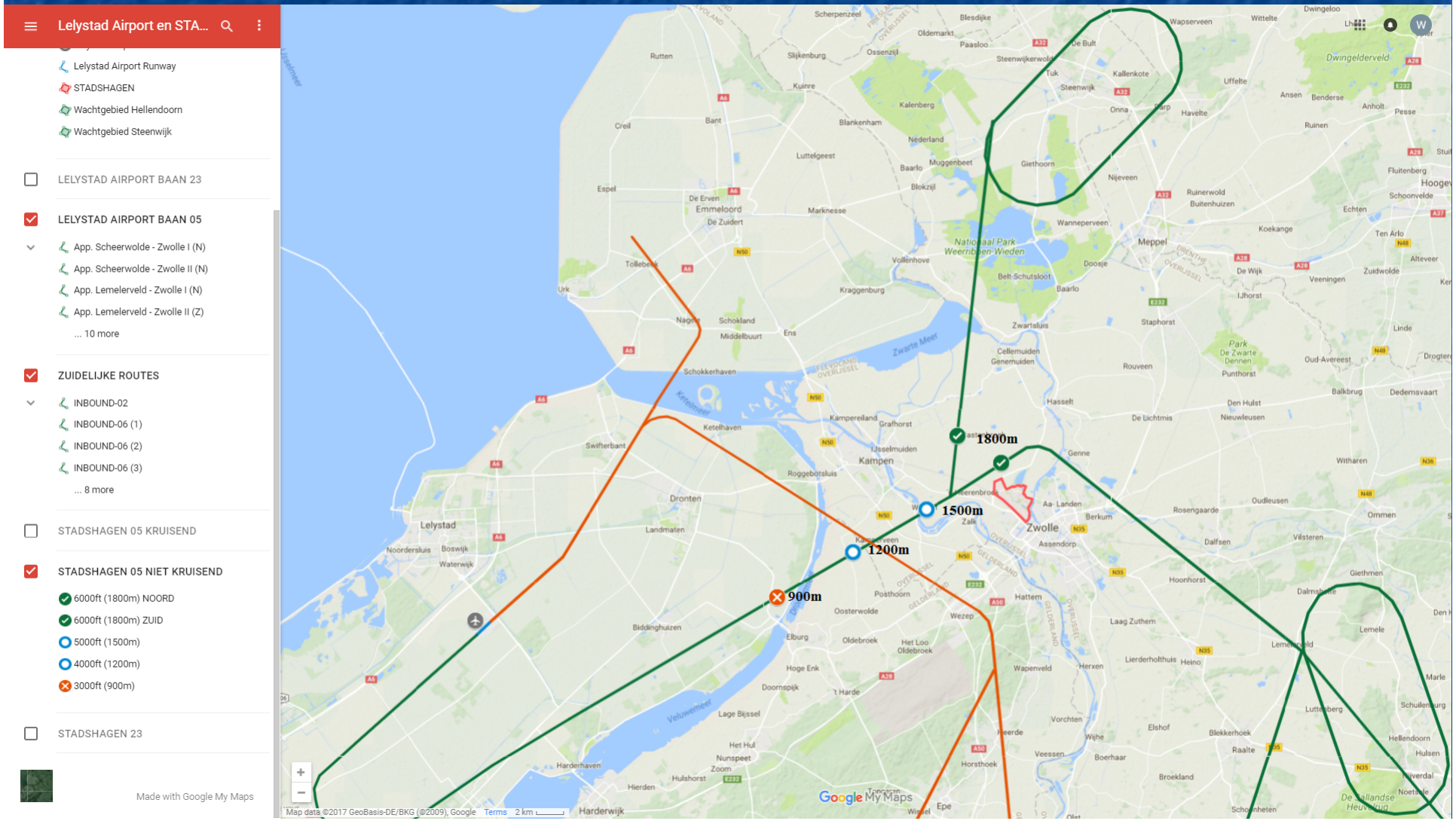
# Wel of geen kruisend verkeer

- De route die om Stadshagen heen loopt
- Kruisend verkeer vanaf Lelystad: geen soelaas
- Geen kruisend verkeer: wel enig soelaas

# INBOUND-II met kruisend verkeer

- 900 meter hoogte bij ‘s-Heerenbroek is noodzakelijk
- Vanwege separatie met kruisend stijgend verkeer naar het zuiden
- Rondom Stadshagen vliegverkeer dalend van 1800-900m is onvermijdelijk.

# INBOUND II geen kruisend verkeer



# INBOUND II geen kruisend verkeer

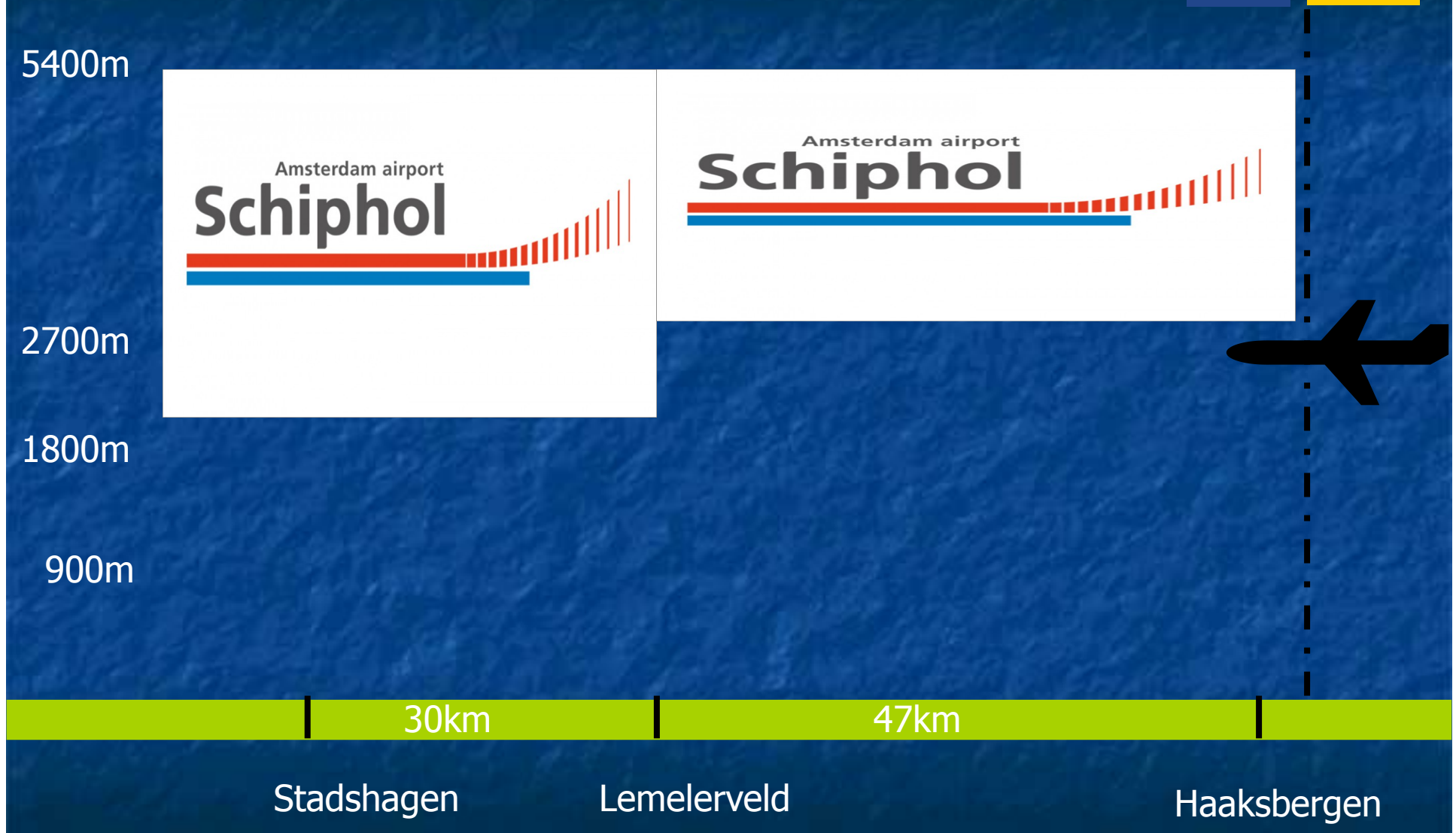
- Minder overlast dan de variant met kruisend verkeer
- Echter afhankelijk van afwezigheid van kruisend verkeer
- Minder toepasbaar bij toename vliegbewegingen

# Lichtpuntjes

- Verbeter het daalprofiel
- Bundel belangen
- Reorganisatie luchtruim (?)

# Daalprofiel

# Daalprofielen optimaliseren




CONTINOUS DESCENT APPROACH (CDA)

# Bundel belangen

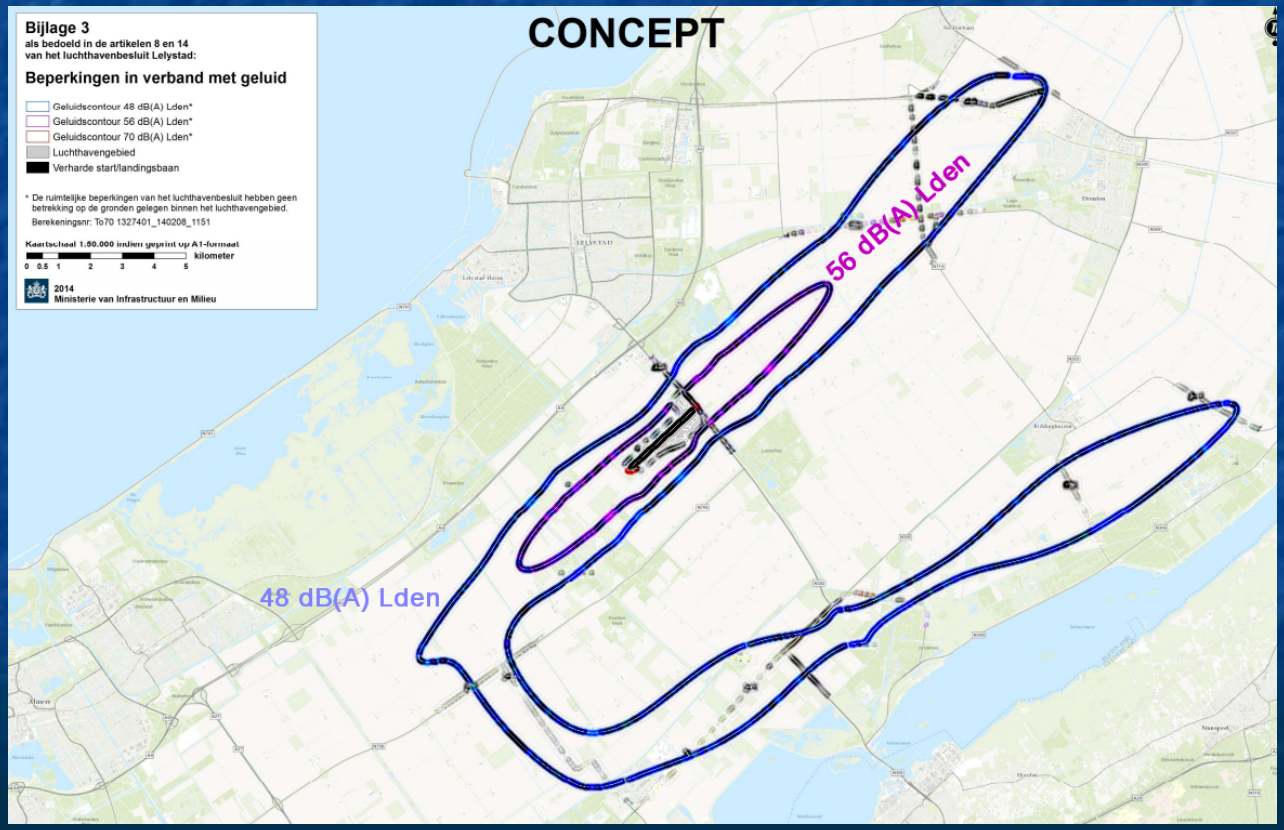
- Oosterwold nog aan te leggen wijk aan de oostkant van Almere
- Daar vliegt Lelystad verkeer dwars overheen bij gebruik 05
- Dalend van 600 naar 500 meter
- Zij hebben baat bij zo min mogelijk baan 05.
- Pleit voor gebruik van baan 23 als het even kan (zelfs bij een beetje rugwind)

# Reorganisatie luchtruim

- Daar is wellicht veel te halen maar pas op.
- I&M zegt dat routevariant B+ “een gegeven” is, ook na reorganisatie.
- In dat geval is er voor Flevoland en onmiddellijke omgeving weinig hoop.
- Hier moeten we zeer alert zijn en B+ zeker ter discussie stellen al was het maar in verticale zin.
- Nog liever krijgt Lelystad een volwaardig luchtruim boven zich zoals elke normale luchthaven.
- Anders betekent reorganisatie eigenlijk alleen: meer overlast.

# Stichting HoogOverijssel:
# 4e lichtpuntje?

**TEKEN DE PETITIE OP HOOGOVERIJSSEL.NL**

# VRAGEN

# Het woord is aan Leon Adegeest uit Dalfsen over geluidscontouren