

Informatie voor de raad

Onderwerp	-	Ontwikkelingen Lelystad Airport
Portefeuillehouder	-	R.W.J. van Leeuwen (wethouder)
Eenheid	-	Visie en Strategie
Contactpersoon	-	G.R. Doornewaard
Contactgegevens	-	j.doornewaard@dalfsen.nl / 06-34927794
Openbaarheid	-	Openbaar

Behandeld in collegevergadering van
Behandeling in raadsvergadering van

7 december 2021
20 december 2021

Kernboodschap:

Het college van B&W stelt u voor kennis te nemen van: de laatste ontwikkelingen omtrent het dossier Lelystad Airport. In het bijzonder de lagere vlieghoogte boven Lemelerveld, de bijeenkomst op 14 december 2021 en de in regionaal verband opgestelde brief aan de Tweede Kamer.

Toelichting:

Via Raadsmemo d.d. 8 juli 2021 bent u geïnformeerd over een brief van de toenmalige minister van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan de Tweede Kamer. In die brief zijn wij geconfronteerd met het gegeven dat er boven Lemelerveld, in afwijking van eerdere toezeggingen¹, voor een groot deel van de vluchten naar Lelystad Airport niet hoger kan worden gevlogen.

Via motie heeft dhr. Bontenbal (CDA) de regering opgeroepen te onderzoeken hoe het laatste stukje laagvliegroutes toch op een veilige en tijdige wijze kan verdwijnen, en de Kamer hierover voor 1 november 2021 te informeren. Op dinsdag 30 november 2021 is wethouder van Leeuwen door de programmadirecteur Luchtruimherziening van IenW geïnformeerd over de uitkomsten van dit onderzoek. Op 2 december 2021 heeft de minister een brief met het onderzoek naar de Tweede Kamer verzonden.

In onze vergadering van 7 december 2021 hebben wij besloten de regionale brief in reactie op de uitkomst van het onderzoek mede te ondertekenen. De definitieve brief is nog niet beschikbaar. De brief wordt spoedig verzonden en wordt dan ook gepubliceerd.

Op 14 december 2021 zal het ministerie een toelichting op haar onderzoek verzorgen voor provinciale staten en voor gemeenteraden uit betrokken gemeenten. De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zal in die bijeenkomst een uitleg verzorgen. Via de griffie volgt de link naar deze bijeenkomst.

Onderzoek:

Vooruitlopend op deze bijeenkomst willen wij u hierbij informeren over de conclusies uit het onderzoek van LVNL. Zie voor een uitgebreidere toelichting en onze eigen conclusies bijlage 1.

Uit het onderzoek is gekomen dat het niet mogelijk is om hoger te vliegen over Lemelerveld en dat daarmee het verdwijnen van de laagvliegroutes boven het Vechtdal in fase 1 van de herindeling niet mogelijk blijkt. Het ministerie geeft aan dat de drie onderzochte varianten impact hebben op de capaciteit, op de veiligheid of praktisch niet uitvoerbaar zijn.

Op basis van een eigen ambtelijk onderzoek trekken wij de conclusie dat het gegeven van twee

¹ - [Startbeslissing Luchtruimherziening](#) (18-04-2019)

- zoals opgenomen in de [brief](#) van minister aan provincie Overijssel d.d. 5 maart 2020

- zoals opgenomen in de [brief](#) van minister aan de Tweede Kamer d.d. 31 maart 2020

verkeersleidingen met eigen systemen het feitelijke probleem is. Dit komt niet terug in de brief van de minister, echter vanaf 2010 is duidelijk dat de integratie van de luchtverkeersleiders en hun systemen randvoorwaardelijk is voor luchtzijdige inpassing van het vliegveld². Toentertijd is al aangegeven dat wanneer deze integratie niet zou plaatsvinden er problemen zouden ontstaan op het gebied van capaciteit en vliegveiligheid.

Onze regio, onze gemeente en Lemelerveld in het bijzonder wordt hierdoor geconfronteerd met een uiterst ongewenst effect. Samen met de provincie Overijssel en de gemeenten in de regio zijn wij in overleg over het vervolg.

Financiën:

N.V.T.

Communicatie:

Samen met de provincie Overijssel is een persbericht opgesteld als eerste reactie op de brief. Deze is op donderdag 2 december 2021 verzonden. De brief d.d. 7 december 2021 wordt na verzending openbaar gemaakt en na de bijeenkomst van 14 december 2021 wordt nader gecommuniceerd.

Vervolg:

Op basis van de bekende gegevens en de informatie die nog volgt van het ministerie op 14 december 2021 wordt in regionaal verband de balans opgemaakt.

Bijlagen:

1. Memo ambtelijk onderzoek d.d. 7 december 2021
2. Brief minister d.d. 02-12-2021
3. Brief van LVNL d.d. 02-11-2021
4. Persbericht provincie Overijssel en gemeenten d.d. 2 december 2021

Burgemeester en wethouders van de gemeente Dalfsen,

de burgemeester
drs. E. van Lente

de gemeentesecretaris/algemeen directeur
Ing. S.A.D.C. van Geffen

² "van een eenvoudige inpassing van het vliegveld Lelystad geen sprake kan zijn." [Brief Hans Alders inz stand van zaken regionale luchthavens; 1 september 2010](#) en [Brief van de staatssecretaris van IenM en de minister van Defensie 10 september 2012](#)

MEMO

Onderwerp: Achtergrondinformatie dossier Lelystad Airport n.a.v. brief minister over vlieghoogte in de regio.
Portefeuillehouder: R.W.J. van Leeuwen (wethouder)
Datum: 7 december 2021
Informatie: G.R. Doornewaard (0529-438912 / j.doornewaard@dalfsen.nl)
Openbaarheid: Openbaar

Aanleiding:

Via brief d.d. 22-06-21¹ heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) laten weten dat het gebleken is dat vliegtuigen niet hoger kunnen vliegen op de laatste 30 kilometer van de naderingsroute naar Lelystad Airport, zonder consequenties voor de capaciteit in het luchtruim of de vliegveiligheid. Via motie van dhr. Bontenbal (CDA)², is de regering opgeroepen om te onderzoeken *hoe het laatste stukje laagvliegroutes toch op een veilige en tijdige wijze kan verdwijnen, en de Kamer hierover voor 1 november 2021 te informeren*. N.a.v. dit onderzoek heeft de minister op 2 december 2021³ een brief naar de kamer gezonden dat hoger vliegen op dit laatste route deel niet mogelijk is en daarmee het verdwijnen van de laagvliegroutes boven het Vechtdal binnen fase 1 van de herindeling van het luchtruim niet mogelijk blijkt. Dit is in afwijking van eerdere concrete toezeggingen⁴.

Inhoud brief:

In de brief wordt toegelicht dat de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) drie scenario's heeft onderzocht om dit vraagstuk op te lossen en de nadering hoger af te handelen. De conclusie wordt getrokken dat het onderzoek niet heeft geleid tot een andere conclusie dan zoals eerder gemeld in de voortgangsbrief⁵. Dat betekent dat het ophogen van de zuidelijke aanvliegeroute vanaf Lemelerveld richting Lelystad op een tijdige en veilige wijze op dit moment niet mogelijk is zonder een structurele inperking op de capaciteit van Schiphol. Op dit deel van de route (ca. 30 km) zal de oorspronkelijke hoogte van ca. 6.000 voet gevlogen blijven worden.

De minister geeft aan dat in de volgende fase van het programma Luchtruimherziening de hoofdstructuur van het luchtruim nader wordt uitgewerkt. *De huidige routes zijn daarbij geen uitgangspunt. LVNL en CLSK blijven zich derhalve binnen dit kader inspannen om ook voor het laatste deel van de aanvliegeroute een passende oplossing te realiseren. Dit kan enkele jaren in beslag nemen: de realisatie van de hoofdstructuur is gepland voor de periode 2024-2027. In deze periode zal ook het nieuwe verkeersleidingssysteem iCAS worden geïmplementeerd en zal 1ATM, de integratie van de luchtverkeersleiding van CLSK in LVNL, worden gerealiseerd.*

Onderzoek:

LVNL heeft onderzoek gedaan naar aanleiding van de ingediende motie. Hierbij is onderzocht of het mogelijk is om inkomende vluchten vanuit het zuiden hoger te laten vliegen op het traject met de

¹ Voortgang programma Luchtruimherziening: [Brief d.d. 22-06-21](#)

² [Motie Bontenbal](#) over onderzoeken hoe alle laagvliegroutes kunnen verdwijnen, 31936 nr. 866, 8 juli 2021

³ [Brief routes Lelystad van](#) minister aan de Tweede Kamer d.d. 2 december 2021

⁴ - [Startbeslissing Luchtruimherziening](#) (18-04-2019)

- zoals opgenomen in de [brief](#) van minister aan provincie Overijssel d.d. 5 maart 2020

- zoals opgenomen in de [brief](#) van minister aan de Tweede Kamer d.d. 31 maart 2020

⁵ Voortgang programma Luchtruimherziening: [Brief d.d. 22-06-21](#)

zogenaamde routepunten 'TENLI – BADEX – NILMI'.

- TENLI ligt ten westen van Bathmen
- BADEX boven Lemelerveld
- NILMI ligt net ten noorden van Zwolle.

De drie onderzochte varianten variëren van het gebruikmaken van Luchtruim wat onder civiele verkeersleiding valt (Scenario 1), delegatie van luchtruim van civiel naar militair (Scenario 2) en een variant waarbij het vliegverkeer vanuit het zuiden via het Noorden (Friesland/Weerribben) (Scenario 3) wordt afgehandeld.

Scenario 1:

Conclusie van het onderzoek vanuit LVNL is dat scenario 1 complexiteit verhogend is voor de luchtverkeersleider met een mogelijk veiligheidsissue. Dit komt doordat de vlucht uit sector 3 niet bekend is bij de civiele verkeersleiding aangezien de vlucht in sector 2 onder controle staat van de militaire verkeersleiding. Om dit middels een luchtruimaanpassing op te lossen zal voor een klein aantal vluchten naar Lelystad structureel stevig ingeboet worden op de capaciteit voor Schiphol-verkeer.

Scenario 2:

Bij scenario 2 zou één aaneengesloten gedelegeerd gebied gemaakt moeten worden voor het Lelystad-verkeer onder controle van dezelfde militair verkeersleider. Deze delegatie heeft volgens LVNL nog meer dan in scenario 1 consequenties voor de Schiphol-capaciteit omdat de hoogteband van 7000 voet en hoger is niet meer beschikbaar voor Schiphol. Dit terwijl het vliegverkeer naar Schiphol veel hoger dan 7000 voet boven onze regio vliegt.

Scenario 3:

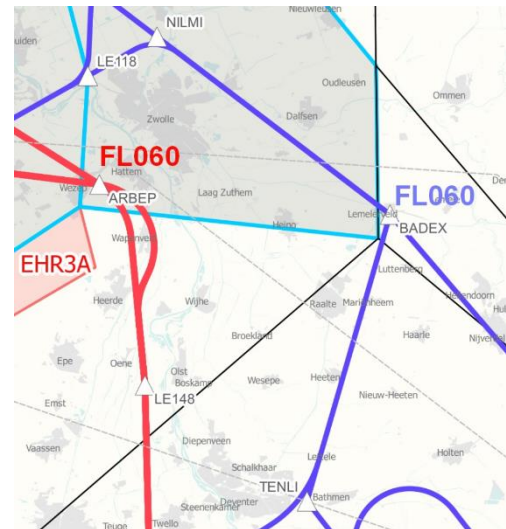
Scenario 3 houdt in dat alle vliegtuigen die nu vanuit het zuiden, via de bovengenoemde route richting Lelystad vliegen (dus via route Bathmen, Lemelerveld, Zwolle) omgeleid worden via Noord-Holland, over het IJsselmeer, naar Friesland en dan via Steenwijkerland de routes naar het vliegveld vervolgen. Zie de link onder figuur 2 voor een detailkaart. In deze variant gaat het om de route via PAPOX en EKNON (Steenwijk).

Onze conclusie:

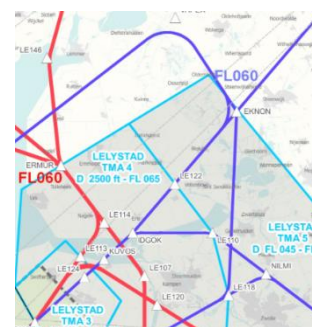
De door LVNL en het ministerie verstrekte informatie wordt op prijs gesteld. Wel is het onduidelijk waarom er onder andere bij het opstellen van de startbeslissing Luchtruimherziening wel de garantie tot verhoging van de route is afgegeven⁶ en deze toezegging niet nagekomen kan worden. *Wat is er anders in 2021 dan in 2019?*

De eerste twee gepresenteerde scenario's zijn scenario's waarbij inzicht wordt gegeven dat hoger vliegen niet kan; ze hebben relatie met de indeling van het luchtruim, de verkeersleiding en de capaciteit voor Schiphol. Opvallend in dat licht is de zinsnede in de startbeslissing:

⁶ Verder richting de luchthaven zullen aanpassingen ontwikkeld worden die het mogelijk maken om de daling later in te zetten zodat ook op de aansluitroute uit het zuiden een continu dalend profiel wordt gerealiseerd. Bijvoorbeeld via het aanpassen van luchtruimgrenzen, delegeren van luchtruim en/of gebruik maken van de civiele sector 2. Dit betekent dat net zoals vanuit de oostelijke sector 2 hoger over het entry point boven Lemelerveld gevlogen zal worden. [Bijlage 4, Startbeslissing herinrichting Luchtruim](#)



Figuur 1 - IFR Routemap Baseline (bron: lvnl.nl/lelystad)



Figuur 2 - IFR Route Baseline (bron: lvnl.nl/lelystad)

Het aanpassen van de uitgangspunten biedt de mogelijkheid voor tussentijdse verbetering van de routes in de bestaande luchtruimstructuur. Dit zal gebeuren door: (1) Het strikte uitgangspunt om altijd voorrang te geven aan Schiphol-verkeer los te laten. De luchtverkeersleiders hebben in deze toekomstige situatie het volledige luchtruim tot hun beschikking om zowel het Lelystad- als het Schiphol-verkeer af te handelen. Op basis van het actuele aanbod aan verkeer (aantal, soort vliegtuig en bestemming/herkomst) en de weersomstandigheden, handelt de luchtverkeersleider het verkeer af door koers-, hoogte- en snelheidsinstructies te geven. (...) Realisatie is gepland uiterlijk in de winter van 2021/2022. De Tweede Kamer wordt op de hoogte gehouden van de voortgang (p30)

Scenario 3 verplaatst de overlast naar elders. Immers eerder ambtelijk onderzoek⁷, waarvan de inhoud door het ministerie als correct is bestempeld, laat zien dat 58% van alle vluchten via deze zuidelijke route binnenkomen. Het verplaatsen van deze vluchten van het Vechtdal naar elders in de provincie is geen reëel alternatief.

Waarom kan het niet?

De vraag: 'waarom kan het nu niet en kon het in de verwachting eerder wel?' wordt volgens ons niet volledig beantwoord. Wij trekken deze conclusie op basis van documenten van de Alderstafel, de minister c.q. staatssecretaris, de luchtruimvisie 2012 etc. Al deze documenten zijn via de voetnoten raadpleegbaar.

Het gegeven van twee verkeersleidingen met eigen systemen is naar onze overtuiging het feitelijke probleem. Het is een logisch gegeven dat de overdracht van vliegtuigen van de één naar de andere verkeersleiding arbeidsintensief en ook onveilig is. Deze vliegtuigen vliegen immers bijna 500km/h.

De minister geeft in de brief van 2 december nu aan dat pas in de periode 2024-2027 de integratie van de verkeersleiding van CLSK (militair) en LVNL (civiel) zal worden gerealiseerd. Dit terwijl dit onderwerp vanaf 2010 op de agenda staat.

Het probleem van overdracht tussen zogenoemde sectoren/luchtverkeersleidingseenheden is al bekend vanaf de start van de planvorming voor Lelystad Airport. Integratie van luchtverkeersleidingsorganisatie- en systemen was zelfs een **randvoorwaarde voor luchtzijdige inpassing van het vliegveld**⁸. Dit gegeven was in 2010 al bekend⁹.

Staatssecretaris Atsma was ook op de hoogte en heeft in 2011 Alders daarover via Brief¹⁰ geïnformeerd.

Binnen de huidige luchtruim- en routestructuur is het voorts niet mogelijk om voor het Lelystad-verkeer een goede aansluiting te maken naar ACC-sectoren 2 en 3. Dit leidt ertoe dat voor elke Lelystad-vlucht intensief contact (coördinatie) nodig is tussen de verschillende civiele en militaire verkeersleiders met extra werklust als gevolg. Daarnaast is er sprake van een beperking van het civiele luchtverkeersleidingssysteem, waardoor de luchtverkeersleider niet de benodigde informatie met betrekking tot deze vluchten gepresenteerd krijgt hetgeen vanuit het oogpunt van veiligheid niet acceptabel is;

Atsma schetste ook de oplossing aan Alders:

*- De samenwerking, co-locatie en vervolgens integratie van de civiele en militaire luchtverkeersdienstverleningstaken voor het lagere luchtruim.
o Gevolg voor Lelystad: hierdoor wordt het mogelijk om het tot nu toe civiel gecontroleerde en het militair gecontroleerde luchtruim als één geheel te managen en vervallen op termijn huidige problemen met overdracht van verkeer tussen civiele en militaire luchtverkeersleiders.*

⁷ [Memo](#) gemeenteraad Zwolle, d.d. 10 april 2018

⁸ [Brief van de staatssecretaris van IenM en de minister van Defensie 10 september 2012](#)

⁹ "Van een eenvoudige inpassing van het vliegveld Lelystad geen sprake kan zijn." [Brief Hans Alders inz. stand van zaken regionale luchthavens; 1 september 2010](#)

¹⁰ [Brief staatssecretaris Atsma aan Hans Alders 30 juni 2011](#)

-De vervanging van het verkeersleidingssysteem bij LVNL (het zogenaamde AAA-systeem), waardoor de interoperabiliteit met systemen van andere luchtverkeersdienstverleners (zowel nationaal als internationaal) wordt vergroot. Ook komen hiermee nieuwe functionaliteiten beschikbaar ter ondersteuning van het nieuwe operationele afhandelingsconcept.

o Gevolg voor Lelystad: het huidige probleem dat de overdracht van civiel verkeer tussen civiel en militair gecontroleerd luchtruim niet door het verkeersleidingssysteem van LVNL ondersteund wordt, is dan niet meer aan de orde.

In de Luchtruimvisie¹¹ die volgde in 2012 komt de integratie van civiel-militaire luchtverkeersdienstverlening meerdere malen terug.

De luchtzijdige inpassing in het luchtruim van de luchthaven Lelystad is volgens het Rijk en luchtverkeersdienstverleners mogelijk mits aan een aantal condities¹² wordt voldaan. Het Rijk heeft hiertoe samen met de luchtverkeersdienstverleners een voorstudie uitgevoerd waarin duidelijk wordt hoe deze luchtzijdige bereikbaarheid gerealiseerd kan worden binnen de gestelde kader van de Luchtvaartnota, het Aldersadvies Lelystad en deze Luchtruimvisie.

De realisatie van één ATM-systeem en één civiel-militaire geïntegreerde luchtverkeersdienstverlening is een belangrijke randvoorwaarde voor het kunnen realiseren van een veilige en efficiënte afhandeling van het vliegverkeer van en naar Lelystad, waarbij geen negatieve interferentie ontstaat bij de afhandeling van het Schiphol-verkeer. De militaire missie-effectiviteit kan hierdoor ook worden geborgd tesamen met de inspanning van het Rijk om het verlies aan militair oefengebied elders in het Nederlandse luchtruim te compenseren (p13).

Luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad is mogelijk onder de voorwaarde van één ATM-systeem en één civiel-militaire luchtverkeersdienstverlening. Het Rijk zal samen met de luchtverkeersdienstverleners aanvullende afspraken te maken over het invulling geven aan de voorwaarde van één ATM-systeem en één civiel-militaire luchtverkeersdienstverlening (p68).

Door de keuze van het Rijk voor één civiel-militaire geïntegreerde luchtverkeersdienstverlening kan een veilige en efficiënte afhandeling van het vliegverkeer van en naar Lelystad worden geborgd met behoud van de effectiviteit van de militaire missies (p76)

In de jaren 2010 t/m 2012 was het duidelijk: één systeem en één luchtverkeersleiding is noodzakelijk om Lelystad te kunnen ontsluiten. De stroomlijning van de civiele en militaire luchtvaart was belangrijk en hét onderwerp in het bericht van het ministerie van Defensie, gepubliceerd op 10 september 2012, over de luchtruimvisie¹³.

Aldersadviezen 2012 en 2014

In het Aldersadvies van 30 maart 2012¹⁴ wordt verwezen naar het belang van de samenhangende verkeersleiding. In 2014 komt Alders daar in zijn advies¹⁵ ook op terug:

*Bijzondere aandacht vraagt de Tafel in dit verband voor de noodzakelijke voorzieningen voor de luchtverkeersleiding en de aanpassingen in het luchtruim. In het oorspronkelijke Aldersadvies en in de reactie daarop van de kant van het Rijk zijn deze vraagstukken al geadresseerd. Voor twee punten wordt in het bijzonder de aandacht gevraagd van het Rijk voor de bekostiging van de luchtverkeersleiding en voor **de te creëren samenwerking tussen de civiele en militaire luchtverkeersleiding. Beide zaken zijn een belangrijke randvoorwaarde voor de start van de luchthaven en op beide terreinen is het noodzakelijk dat de afgesproken inspanningen tijdig worden geleverd om tot het gewenste resultaat te geraken.** Over de noodzaak voor deze samenwerking*

¹¹ [Luchtruimvisie 2012](#)

¹² [Brief van de staatssecretaris Infrastructuur en Milieu, Luchtruim-problematiek Lelystad, juni 2011.](#)

¹³ [Luchtruimvisie stroomlijnt civiele en militaire luchtvaart](#)

¹⁴ [Aldersadvies 30 maart 2012](#)

¹⁵ [Aldersadvies 22 mei 2014](#)

schreven de Staatssecretaris van IenM en de Minister van Defensie in hun gezamenlijke brief van 10 september 2012: "Geïntegreerde civiel-militaire dienstverlening is een belangrijke voorwaarde om de luchtzijdige inpassing van Lelystad te kunnen realiseren"

Daarbij komt Alders in reactie op de B+ route (de route die start bij Lemelerveld) met een aanvullende randvoorwaarde:

De Tafel voegt aan de uitgesproken voorkeur voor routevariant B+ drie expliciete randvoorwaarden toe: a. Het bevoegde gezag voor de luchtruimindeling (de departementen van IenM en Defensie) zal in samenwerking met de luchtverkeersdienstverleners LVNL en CLSK, zoals opgenomen in de voorstudie, de luchtruimvisie en het kabinetsstandpunt, de randvoorwaarden voor de tijdige inpassing van Lelystad Airport in het luchtruim scheppen;

In 2017 is de toenmalig Staatssecretaris Dijkema door de kamer bevraagd¹⁶ over de integratie van verkeersleiding. In reactie op vragen van kamerlid Van Helvert en anderen geeft zij aan:

Wat is er dan in de afgelopen jaren gebeurd en waarom stokten er dingen? Ik denk dat het Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 31 936, nr. 420 35 goed is om daar iets over te zeggen. Er zijn al een aantal belangrijke stappen gezet in de uitvoering van de herindeling van het luchtruim. Op Schiphol wordt nu alles gereedgemaakt voor de civiel-militaire colocatie per december 2017. U moet zich voorstellen dat de militaire en de civiele luchtverkeersleiders eigenlijk helemaal samen gaan functioneren.

Ik denk dat er wel één kink in de kabel is geweest. Toen ik aantrad bleek dat er gewoon te weinig capaciteit beschikbaar was, ook bij LVNL, om hiermee aan de slag te zijn. Dat weet de Kamer ook, want daarom is het openen van Lelystad met een jaar vertraagd. Voor een deel had dat ook nog te maken met een arbeidsconflict over de beloning voor luchtverkeersleiders

Het arbeidsconflict met de verkeersleiders is er dus mede debet aan geweest dat het proces tussen 2012 en 2017 onvoldoende voortgang heeft opgeleverd.

Startbeslissing herindeling Luchtruim

Uiteindelijk is in 2019 de startbeslissing¹⁷ voor de herindeling van het Luchtruim genomen. Deze beslissing is verwoord in een gezamenlijke publicatie van:

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Ministerie van Defensie
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
- Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK)
- Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC)

Uit de startbeslissing luchtruimherziening (18-04-2019):

"Verder richting de luchthaven zullen aanpassingen ontwikkeld worden die het mogelijk maken om de daling later in te zetten zodat ook op de aansluitroute uit het zuiden een continu dalend profiel wordt gerealiseerd. Bijvoorbeeld via het aanpassen van luchtruimgrenzen, delegeren van luchtruim en/of gebruik maken van de civiele sector 2. Dit betekent dat net zoals vanuit de oostelijke sector 2 hoger over het entry point boven Lemelerveld gevlogen zal worden."

Na deze startbeslissing is er nog voldoende gebeurd. Het voert te ver om op elk detail in te gaan. Wel zijn onderstaande brieven nog van belang. Deze bevatten ook duidelijke toezeggingen over het verdwijnen van de laagvliegroutes.

Brief minister aan provincie Overijssel d.d. 5 maart 2020¹⁸

*Ten slotte wijs ik erop dat ik in april 2019, mede naar aanleiding van uw oproep, heb gemeld dat de belemmeringen om ongehinderd te kunnen doorklimmen, kunnen worden weggenomen, waardoor defacto een **einde komt aan wat in de volksmond 'laagvliegroutes'** zijn gaan heten.*

¹⁶ [Verslag Algemeen Overleg Luchtvaart 20 september 2017](#)

¹⁷ [Startbeslissing herindeling Luchtruim](#)

¹⁸ [brief van minister aan provincie Overijssel d.d. 5 maart 2020](#)

Brief minister aan Tweede Kamer d.d. 31 maart 2020¹⁹

*Daarom heb ik besloten om de openstelling van Lelystad Airport met een jaar uit te stellen tot november 2021. Dit heeft als voordeel dat bij opening van de luchthaven de tijdelijke **laagvliegeroutes niet nodig** zijn en het biedt tevens duidelijkheid aan alle betrokken partijen.*

¹⁹ [brief](#) van minister aan de Tweede Kamer d.d. 31 maart 2020

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/325359

Bijlage(n)

1

Datum 2 december 2021
Betreft Routes Lelystad

Geachte voorzitter,

In de voortgangsbrief van het programma Luchtruimherziening van 22 juni jl.¹ heb ik u geïnformeerd over de resultaten van spoor 1 van dit programma (zie bijlage 1). Spoor 1 van het programma vindt plaats binnen de huidige luchtruimstructuur en is gericht op het zoveel mogelijk wegnemen van belemmeringen om ongehinderd door te klimmen op de huidige aansluitroutes van Lelystad Airport. In de Startbeslissing van de Luchtruimherziening is voor spoor 1 ook de ontwerpogave opgenomen om voor het deel van het luchtruim waarin de zuidelijke uit- en aanvliegerichting liggen (de zogeheten Sector 3) aanpassingen te ontwikkelen die het mogelijk maken om de daling later in te zetten zodat ook op de huidige aansluitroute uit het zuiden een continu dalend profiel wordt gerealiseerd. In de overige sectoren was dit al mogelijk.

In voornoemde brief is aangegeven dat het dankzij de resultaten van spoor 1 mogelijk is om richting alle vijf luchtruimsectoren ongehinderd door te klimmen en dat het realiseren van een hogere nadering op de aanvliegeroutes uit het zuiden deels is gelukt. Door voor de aanvliegeroutes een onderdeel van het militaire luchtruim beschikbaar te stellen is het niet langer nodig om standaard tussen Gorinchem en Apeldoorn horizontaal op 9.000 en 10.000 voet (circa 2.700 en 3.000 meter) te vliegen. Het naderend verkeer vanuit het zuiden naar Lemelerveld zal op dit routedeel dalen van een hogere vlieghoogte naar de vlieghoogte van 6.000 voet. Voor de volledigheid is in bijlage 1 van deze brief de tabel met de gerealiseerde verbeteringen van de vertrekroutes en de overzichtskaart van de routes in de betreffende luchtruimsectoren opgenomen. Verder richting de luchthaven Lelystad (vanaf Lemelerveld) is het helaas niet mogelijk gebleken voor het naderend verkeer om hoger te vliegen, zonder consequenties voor de capaciteit in het luchtruim of de vliegveiligheid. Dit deel van de route (ca. 30 km) zal dus op de oorspronkelijke hoogte van 6.000 voet (circa 1.800 meter) gevlogen worden. Bij een situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen zullen ongeveer 8 van in totaal 15 naderende vliegtuigen per dag gebruik maken van deze naderingsroutes². Er is geen effect op de in 2018 reeds doorgevoerde verbetering

1 Vergaderjaar 2020-2021 , 31936 nr. 860

2 Vergaderjaar 2020-2021 31935 nr.871

rondom Zwolle- Stadshagen, om bij gelijktijdig naderend en vertrekkend verkeer het naderende verkeer op minimaal 5000 voet af te handelen.

Uw Kamer heeft door middel van de motie Bontenbal³ gevraagd om te onderzoeken of het laatste stuk, de ca. 30 km, van deze naderingsroute toch op een veilige en tijdige wijze kan verdwijnen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/325359

Invulling motie Bontenbal

Als invulling van de motie Bontenbal heb ik de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) verzocht om nogmaals te bekijken of er mogelijkheden zijn om het zoveel mogelijk continu dalen ook op de 30 km vanaf Lemelerveld voor sector 3 verkeer op een veilige en tijdige wijze te realiseren. LVNL heeft hiertoe de drie ontwikkelde scenario's die in spoor 1 voor dit routedeel zijn onderzocht nogmaals bekeken, waarbij de uitgangspunten van het ontwerp en de conclusies uit de eerdere beoordeling van de betreffende scenario's kritisch zijn beschouwd door luchtruim- en operationeel experts van LVNL.

LVNL komt tot de conclusie dat er geen nieuwe inzichten zijn of veranderingen hebben plaatsgevonden, daarom blijven de eerdere conclusies onverkort gelden. Deze conclusies worden in het vervolg van deze brief nader toegelicht.

Vraagstuk

Op het betreffende routedeel komt verkeer naar Schiphol uit het oosten samen met verkeer naar Lelystad vanuit het zuiden. Hierbij wordt Schiphol-verkeer door de civiele verkeersleiding afgehandeld en Lelystad-verkeer door de militaire verkeersleiding. Om dit veilig mogelijk te maken wordt op dit routedeel Lelystad-verkeer onder controle van de militaire verkeersleiding gehouden en het Schiphol-verkeer onder civiele controle. Dat betekent dat de Lelystad-vlucht binnen het militaire luchtruim op 6.000 voet wordt afgehandeld.

LVNL heeft drie scenario's onderzocht om dit vraagstuk op te lossen en de nadering hoger af te handelen. In bijlage 2 treft u de brief van LVNL aan. Kort gezegd kijken scenario 1 en 2 naar een andere wijze van afhandeling van het verkeer op het betreffende routedeel. In scenario 1 wordt al het verkeer door een civiele luchtverkeersleider afgehandeld en in scenario 2 wordt het verkeer door een militaire luchtverkeersleider afgehandeld die daarvoor de beschikking zou krijgen over een stuk luchtruim dat nu wordt gebruikt door Schiphol-verkeer.

LVNL concludeert op basis van het onderzoek dat scenario 1 complexiteit verhogend werkt met een mogelijk veiligheidsissue voor de civiele luchtverkeersleider. Dit komt omdat een afwijkende verkeerstroom met een beperkt aantal Lelystad-vliegtuigen uit het zuiden ingepast moet worden in een grote Schiphol-verkeerstroom uit het oosten. LVNL geeft aan dat een afwijkende verkeerstroom mogelijk leidt tot een veiligheidsrisico. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de verkeerstroom uit het zuiden gebruik maakt van militair luchtruim en dus onder controle van de militaire verkeersleiding staat. LVNL geeft daarbij aan dat de Schiphol capaciteit structureel verlaagd zou moeten worden.

Uit het onderzoek van LVNL blijkt dat scenario 2, nog meer dan in scenario 1, negatieve consequenties heeft voor de Schipholcapaciteit. Dit omdat er niet één verkeerstroom, maar een heel deel van het luchtruim van LVNL naar Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) gedelegeerd moet worden. Dit heeft daarnaast voor het Lelystadverkeer tot gevolg dat er wel een geleidelijke daling mogelijk is, maar

³ Vergaderjaar 2020-2021, 31936 nr. 866

dat de mogelijkheid voor startend verkeer om ongehinderd door te klimmen juist veelvuldig zal moeten worden beperkt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Scenario 3 houdt een volledig herontwerp van de aansluitroute vanuit sector 3 in. De route wordt daarbij over het westen van Nederland gelegd in plaats van het oosten. In dit scenario wordt dalend verkeer verplaatst van de provincie Overijssel en Gelderland naar de provincie Friesland en de Noordoostpolder en komt er meer verkeer in het hart van het Schiphol luchtruim. LVNL constateert dat dit scenario niet op korte termijn gerealiseerd kan worden. Dit scenario gaat namelijk niet uit van de huidige luchtruimstructuur en aansluitroutes, waardoor een nieuw proces voor de routestructuur, de MER en het Luchthavenbesluit doorlopen zal moeten worden.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/325359

Vervolg

De onderzochte scenario's hebben niet geleid tot een andere conclusie dan zoals eerder gemeld in de voortgangsbrief. Dat betekent dat het ophogen van de zuidelijke aanvliegeroute vanaf Lemelerveld richting Lelystad op een tijdige en veilige wijze op dit moment niet mogelijk is zonder een structurele inperking op de capaciteit van Schiphol. Op dit deel van de route (ca. 30 km) zal de oorspronkelijke hoogte van ca. 6.000 voet gevlogen blijven worden. Ik realiseer me dat dit tot vragen kan leiden en teleurstelling voor met name omwonenden. Het is immers niet gelukt om volledig invulling te geven aan het uitgangspunt in de Startbeslissing om ook op dat routedeel een continu dalend profiel te realiseren. Vooruitlopend op het versturen van deze brief, is er contact geweest tussen mijn ministerie en de provincie Overijssel, de gemeenten Zwolle, Dalfsen, en Raalte. Daarbij is afgesproken dat het ministerie samen met LVNL een toelichting verzorgt aan de Provinciale Staten Overijssel en de gemeenteraden uit de regio. Tevens biedt het programma ondersteuning bij het beantwoorden van vragen uit de omgeving.

In de volgende fase van het programma Luchtruimherziening wordt de hoofdstructuur van het luchtruim nader uitgewerkt. De huidige routes zijn daarbij geen uitgangspunt. LVNL en CLSK blijven zich derhalve binnen dit kader inspannen om ook voor het laatste deel van de aanvliegeroute een passende oplossing te realiseren. Dit kan enkele jaren in beslag nemen: de realisatie van de hoofdstructuur is gepland voor de periode 2024-2027. In deze periode zal ook het nieuwe verkeersleidingssysteem iCAS worden geïmplementeerd en zal 1ATM, de integratie van de luchtverkeersleiding van CLSK in LVNL, worden gerealiseerd. Deze projecten maken onderdeel uit de projectenportfolio van LVNL waarover ik u bij brief van 15 oktober jl.⁴ inzake de effecten van COVID-19 voor LVNL heb geïnformeerd. Beide projecten zijn belangrijke randvoorwaarden voor de structurele oplossing in het kader van Lelystad.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

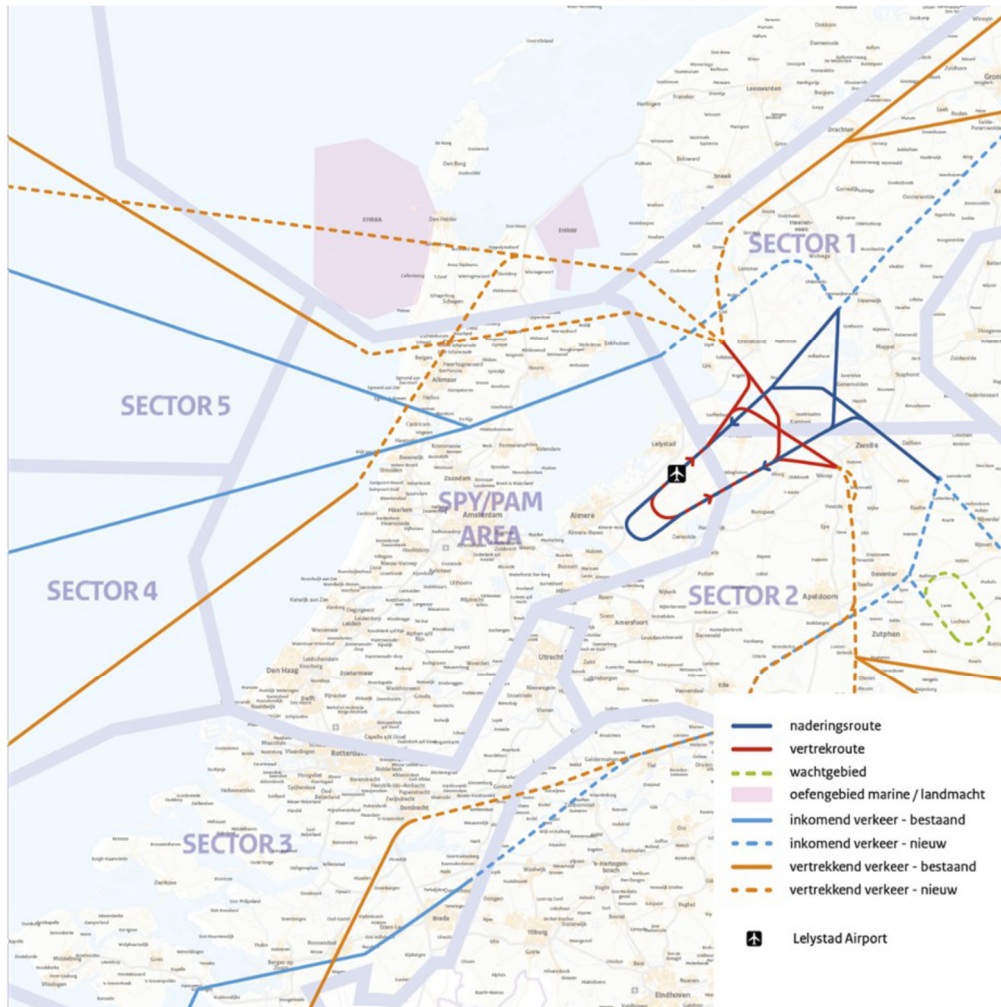
drs. B. Visser

⁴ Vergaderjaar 2021-2022 31 936 nr.887

Bijlage 1: Lelystad routes in de luchtruimsectoren.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/325359



Tabel 1 Gerealiseerde verbeteringen in de sectoren voor de vertrekroutes.**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat****Ons kenmerk**

IENW/BSK-2021/325359

Sector	Verbetering
Noordoost (sector 1)	Op deze route, die vanaf Espel met een bocht om Lemmer loopt, zijn geen belemmeringen om ongehinderd door te klimmen, omdat het Lelystad-verkeer meeklimt met het Schiphol-verkeer.
Oost (sector 2)	Om een ongehinderde klim te faciliteren is een stuk luchtruim dat primair voor Schiphol-verkeer was ingericht, geschikt gemaakt voor gecombineerd gebruik door Lelystad- en Schiphol-verkeer. Hierdoor wordt buiten het B+-gebied na Wezep ongehinderd doorgeklommen tot de bestaande hoge internationale overdrachtshoogte op de Duitse grens. Het horizontale routedeel op 6.000 voet (circa 1.800 meter) aan de oostelijke kant van de Veluwe vervalt hiermee als standaardprocedure.
Zuid (sector 3)	Verkeer naar het zuiden maakt tot voorbij Apeldoorn gebruik van dezelfde route als naar het oosten. Dit verkeer klimt dus ook in het luchtruim dat geschikt gemaakt is voor gecombineerd gebruik door Lelystad- en Schiphol-verkeer. Verder richting het zuiden is een stuk luchtruim dat primair is ingericht voor militair gebruik (TMA-D en TRA12) tevens standaard beschikbaar gemaakt voor Lelystad-verkeer. De horizontale routedelen op 9.000 en 10.000 voet (circa 2.700 en 3.000 meter) vanaf Apeldoorn tot Gorinchem vervallen hiermee als standaardprocedure.
Zuidwest (sector 4): afhankelijk van de actuele verkeerssituatie zijn hier 2 vertrekroutes	Het Schiphol-luchtruim mag gebruikt worden waardoor de militaire en civiele luchtverkeersleiding coördineren om het vliegtuig op deze voorkeursroute ongehinderd te laten klimmen. Dit betekent dat al vóór het binnenvliegen van het militair gecontroleerd luchtruim boven de Kop van Noord-Holland geklommen wordt. Het horizontale routedeel op 6.000 voet (circa 1.800 meter) boven het IJsselmeer wordt niet langer standaard gevlogen. Indien een vliegtuig via de niet-voorkeursroute richting de zuidwestelijke sector 4 langs Andijk vliegt zijn hoogte-eisen aan het vliegplan (14.000 voet, circa 4.200 meter) gesteld om een eerdere klim mogelijk te maken. Het horizontale routedeel op 6.000 voet (circa 1.800 meter) boven het IJsselmeer wordt niet langer standaard gevlogen.
Noordwest (sector 5)	Het Schiphol-luchtruim mag gebruikt worden, waardoor de militaire en civiele luchtverkeersleiding coördineren om het vliegtuig ongehinderd te laten klimmen. Dit betekent dat al vóór het binnenvliegen van het militair gecontroleerd luchtruim boven de Kop van Noord-Holland geklommen wordt. Het horizontale routedeel op 6.000 voet (circa 1.800 meter) boven het IJsselmeer wordt niet langer standaard gevlogen.



Dir.Luchtvaart
Afd Luchtruim en Regionale Luchthavens

Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Postbus 75200
1117 ZT Schiphol
Nederland

T +31(0) 20 40 62 000
F +31(0) 20 64 84 999

Schiphol
2-11-2021

Onderwerp
Naderingsroute Lelystad vanuit sector 3 – motie Bontenbal

Uw brief van
28-9-2021

Uw kenmerk

Ons kenmerk
prj2479-600019854-220

Status
Definitief

Bijlage(n)

Contactpersoon

E-mail contactpersoon

Telefoonnummer

Geachte heer [REDACTED]

Naar aanleiding van de motie van Tweede Kamerlid Bontenbal verzoekt u LVNL, in uw brief van 28 september, om aan te geven welke opties onderzocht zijn om naderingsroutes vanuit sector 3 naar de luchthaven van Lelystad op te hogen. Specifiek gaat het om het laatste stuk vliegroute van 22 km (op het totaal van 1709 km) waar een verhoging, binnen de huidige luchtruimstructuur, niet mogelijk is zonder verstreckende effecten. Tevens vraagt u aan LVNL om aan te geven wat de verwachtingen zijn voor wat betreft de ophoging van deze route in het totale proces van het programma Luchtruimherziening.

Op de onderzoeksvraag om het mogelijk te maken toestellen vertrekkend vanaf Lelystad Airport ongehinderd door te laten klimmen hebben LVNL en CLSK bevestigend geantwoord. Door aanpassingen in de werkwijzen van beide organisaties, en met behulp van een delegatie van luchtruim wordt het doorklimmen vanaf Lelystad gefaciliteerd.

Uw ministerie heeft daarbij gevraagd om ook voor de binnenkomende vluchten continu dalende profielen te garanderen. LVNL en CLSK hebben hierop laten weten dat dit in de huidige luchtruimstructuur mogelijk is voor toestellen uit sectoren 1, 2, 4 en 5, maar niet (volledig) voor sector 3. De aanpassingen aan werkwijze en luchtruim zijn gereed bij openstelling van de luchthaven Lelystad voor handelsverkeer. Het is nog aan de politiek om hierover te besluiten.

Uw vraag naar aanleiding van de motie Bontenbal is voor mij aanleiding geweest om de conclusies van het eerdere onderzoek opnieuw te laten beoordelen met de huidige inzichten. Ik kom daarbij tot de conclusie dat de gemaakte aannames volledig zijn, en de conclusies onverkort blijven gelden.

De beschouwde oplossingsrichtingen betekenen óf een grote extra inbreuk op de capaciteit voor Schipholverkeer óf het ontstaan van een veiligheidsrisico óf de noodzaak voor een volledig nieuw routeontwerp. Binnen de kaders die gesteld zijn in spoor 1 zijn dit derhalve geen opties.

Zoals eerder aangegeven in deze brief zal in het kader van het programma Luchtruimherziening opnieuw worden gekeken naar de routes van en naar Lelystad Airport. De huidige routes zijn daarbij geen uitgangspunt. LVNL en CLSK blijven zich derhalve inspannen om ook hiervoor een oplossing te vinden. Hoe de routes na realisatie van de luchtruimherziening eruit zullen zien is nog onbekend, en hangt uiteraard af van de uitwerking van de bredere ontwerpogave die in luchtruimherziening wordt uitgevoerd en de keuzes die daarin, mede voortbouwend op het resultaat van de participatie, door het bevoegd gezag gemaakt worden.

In de bijlage die is toegevoegd aan deze brief vindt u de onderzochte opties om het betreffende routedeel vanuit sector 3 op te hogen met de afwegingen waarom deze uiteindelijk niet in aanmerking zijn gekomen om geïmplementeerd te worden.

Ik vertrouw erop uw vraag hiermee volledig en duidelijk beantwoord te hebben.

Met vriendelijke groet,


General Manager LVNL Procedures

BIJLAGE

De afhandeling van het vliegverkeer wordt geregeld via voorschriften en regels, die procedureel zijn vastgelegd in de luchtvaartgids. In de luchtvaartgids wordt de altijd veilige *fall back* situatie beschreven, ook als er bijvoorbeeld geen radiocommunicatie met het toestel mogelijk is. Middels de instructies van een luchtverkeersleider wordt in de praktijk zo veel als mogelijk op een hoger vluchtniveau gevlogen dan beschreven in de luchtvaartgids. De fallback situatie móet beschreven zijn in de luchtvaartgids, zoals een vluchtstrook onderdeel uitmaakt van een autosnelweg, maar niet standaard bereiden wordt.

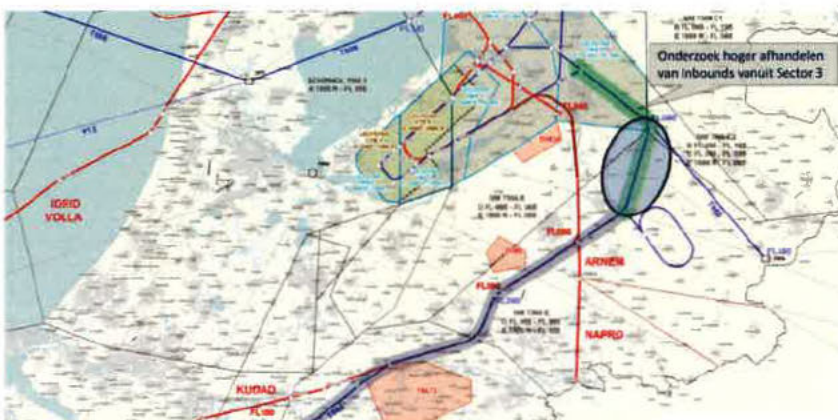
Om ongehinderd klimmen en dalen mogelijk te maken zijn twee essentiële uitgangspunten waarbinnen luchtverkeersleiders instructies kunnen geven, aangepast:

- het uitgangspunt van 'geen interferentie met Schiphol-verkeer' is losgelaten.
- 'gebruikmaken van luchtruim dat is ingericht voor de afhandeling van militair luchtverkeer' is waar mogelijk juist toegestaan.

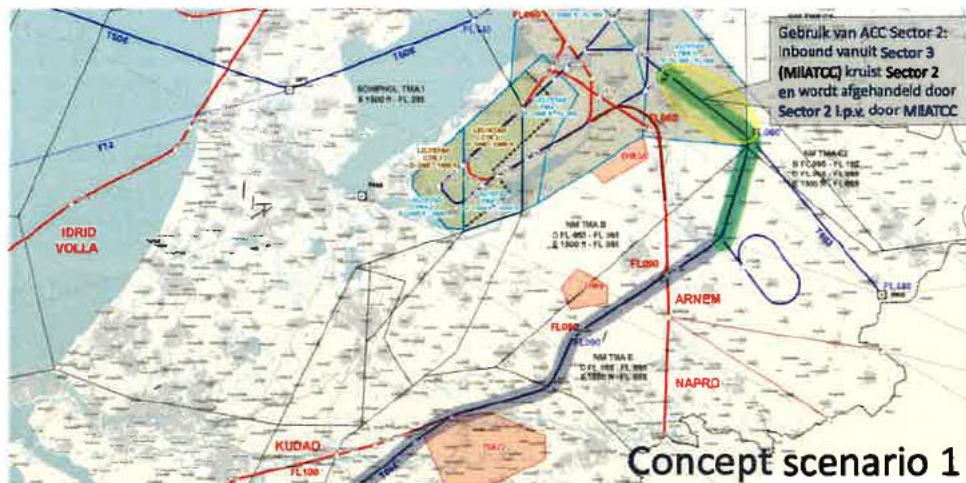
Door deze uitgangspunten aan te passen, kunnen ook de inbounds uit sector 3 hoger naderen. De hele route uit sector 3 standaard ongehinderd dalen is echter niet mogelijk, omdat dit grote consequenties heeft. In het vervolg van deze nota wordt dit nader toegelicht.

Op onderstaand kaartje is blauw en groen gemarkeerd de route weergegeven (naderingsroute sector 3) waar specifiek gekeken is of ook een aanpassing kan worden gedaan die hoger vliegen dan 6.000 voet mogelijk maakt. Op het blauwe gemarkeerde en blauw omcirkelde deel van de route is dit gelukt en kan hoger dan 6.000 voet worden gevlogen als het militaire luchtruim niet actief is. Dat is vaak het geval.

Voor het laatste groene gedeelte (om en nabij 30 kilometer) dichterbij de luchthaven zijn drie scenario's onderzocht om tot een oplossing te komen om op een hogere vlieghoogte te vliegen. Deze scenario's worden hieronder beschreven met de uiteindelijke afweging waarom deze niet in aanmerking komen.



Scenario 1: Afhandelen in Schiphol-luchtruim dat (ook) gebruikt wordt voor Schiphol én Lelystad inbound uit sector 2



Toelichting:

In dit scenario wordt geaccepteerd dat de aankomstroute als afwijkende stroom door Schiphol-luchtruim wordt gelegd in plaats van onder militaire controle te houden. Het verkeer uit sector 3 komt uit een andere richting dan het sector 2-verkeer waar Schiphol-verkeersleiders in dit deel van het luchtruim mee werken, maar wordt voor korte tijd overgedragen van de militaire verkeersleider naar de civiele collega in sector 2, en vrijwel meteen terug naar de volgende militaire verkeersleider.

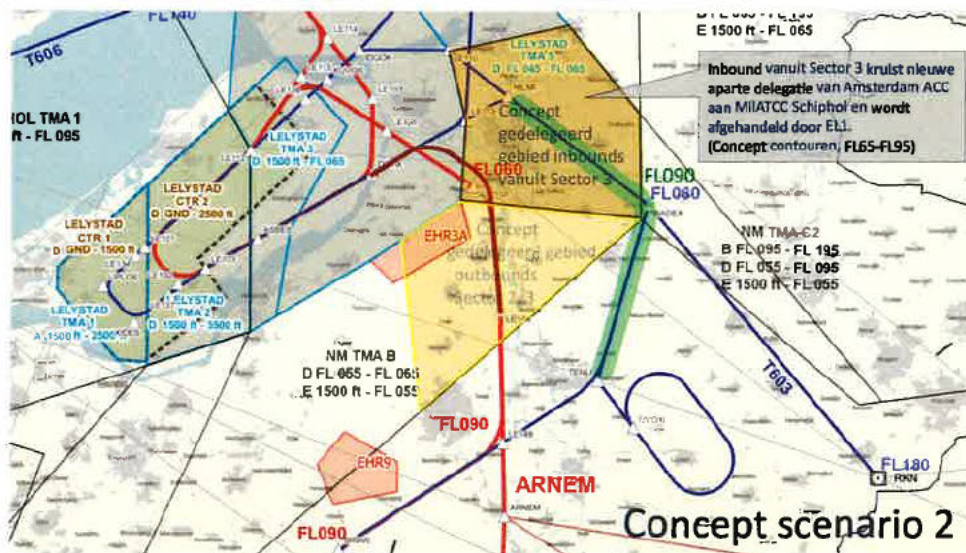
Aandachtspunten:

- Zonder luchtruimaanpassing en verlegging van Schiphol-stromen is deze optie complexiteit verhogend voor de verkeersleider met een mogelijk veiligheidsissue (door een afwijkende verkeersstroom) tot gevolg. Dit komt doordat de vlucht uit sector 3 niet bekend is bij de civiele verkeersleiding aangezien de vlucht hiervoor anders dan in sector 2 onder controle staat van de militaire verkeersleiding (zie gele ovaal boven gebied van militairen).
- Om dit middels een luchtruimaanpassing op te lossen zal voor een klein aantal vluchten naar Lelystad, structureel stevig ingeboet worden op de capaciteit voor Schiphol-verkeer en de doorwerking hiervan in de rest van het netwerk (dit luchtruim zou dan exclusief voor Lelystad-vluchten gereserveerd moeten worden). De belangrijke piekruurcapaciteit voor het hub-model voor Schiphol neemt hiermee af.
- Deze beperking komt bovenop de al verlaagde Schiphol-capaciteit als gevolg van de ongehinderd klimmende outbounds van Lelystad.

Consequentie van dit scenario:

Schiphol-capaciteit zou structureel verlaagd worden voor het hoger dan nu laten aanvliegen van een gering aantal Lelystad-vluchten.

Scenario 2: Net als bij de outbounds gedelegeerd luchtruim creëren.



Toelichting:

In dit scenario wordt de route niet door Schiphol-luchtruim gelegd, maar wordt Schiphol-luchtruim gedelegeerd aan de militairen. Zo blijft de vlucht grotendeels onder militaire controle.

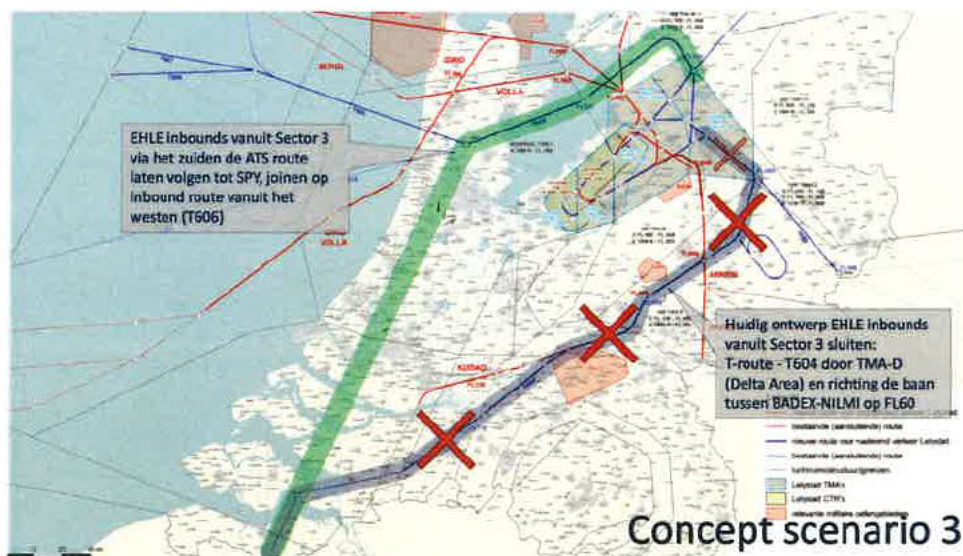
Aandachtspunten:

- Om de hiervoor genoemde afwijkende verkeersstroom buiten sector 2 te laten en de veiligheid beter te borgen, is bekeken of, net als voor vertrekkend verkeer van Lelystad, luchtruim van LVNL naar CLSK gedelegeerd kan worden.
- Hiervoor zou dan één aaneengesloten gedelegeerd gebied gemaakt moeten worden voor zowel aankomend als vertrekkend Lelystad-verkeer onder controle van dezelfde militaire verkeersleider.
- Delegeren aan de militairen heeft nog meer dan in scenario 1 consequenties voor de Schiphol-capaciteit, want de hoogteband van 7.000 voet en hoger is dan helemaal niet meer beschikbaar voor Schiphol.
- Alternatief is dat de delegatie in het hele gebied tijdelijk gemaakt wordt om Schiphol-capaciteit zo veel mogelijk te behouden. Aangezien het één groot gebied betreft, zal daarbij de beschikbaarheid van het geheel voor vertrek en aankomst juist afnemen. Het gaat bij de inbounds namelijk om een gebied waar veel Schiphol-verkeer naar het drukste naderingspunt van Nederland (ARTIP) vliegt en waar dus luchtruim voor nodig is. Consequentie daarvan is dat delegatie vaak niet zal plaatsvinden en daarmee de Lelystad outbounds ook niet meer ongehinderd klimmen.

Consequentie van dit scenario:

De mogelijkheid om ongehinderd door te klimmen zal veelvuldig worden beperkt.

Scenario 3: Afwijkende naderingsroute over bestaande Schiphol-route over Zeeland, Zuid- en Noord-Holland



Toelichting:

Ontwikkeling van en afwijkende naderingsroute t.o.v. de huidige aansluitroute.

Aandachtspunten:

- Deze optie verplaatst dalend vliegverkeer richting de luchthaven Lelystad van de provincie Gelderland en Overijssel naar de provincie Friesland en de Noordoostpolder.
- Strijdig met de opdracht om de huidige aansluitroutes als basis te nemen.
- Deze optie zou aanpassing van het MER verlangen vanwege verplaatsing van het verkeer.
- Deze optie leidt tot meer verkeer in het hart van het Schiphol-luchtruim waardoor nader onderzoek gedaan moeten worden naar de sectorcapaciteit en veiligheid. Dit betekent in feite het starten van een volledig nieuw ontwerp.

Consequentie van dit scenario:

Los van het feit dat dit scenario een volledig nieuw ontwerp vraagt levert het een discrepantie op met het MER Lelystad, waardoor nieuwe MER-berekeningen en aanpassing van het wijzigingsbesluit luchthavenbesluit nodig zijn voor de implementatie.

Provincie Overijssel en gemeenten teleurgesteld over besluit laagvliegroutes

Gepubliceerd op 2 december 2021

De provincie Overijssel en de betrokken gemeenten zijn teleurgesteld dat het niet mogelijk blijkt om de laagvliegroute boven het Vechtdal, van Lemelerveld naar Zwolle, alsnog aan te passen. Vandaag heeft de minister aangegeven dat de belofte om de laagvliegroute over het Vechtdal richting Lelystad Airport weg te nemen, niet kan worden nagekomen.

Gedeputeerde Tijs de Bree -die zich samen met de wethouders in de regio heeft ingezet om het probleem van de laagvliegroutes op te lossen- : "Er is steeds de belofte gedaan dat het probleem van de laagvliegroutes opgelost wordt. Dat was de voorwaarde voor een opening van Lelystad Airport. Dat de minister nu aangeeft dat het toch niet lukt, vind ik teleurstellend. Ook gezien de toezeggingen die hierover eerder zijn gedaan".

De Gedeputeerde heeft er bij het ministerie op aangedrongen om zelf in de regio een toelichting te komen geven op het besluit.

Op 8 juli 2021 had de Tweede Kamer een motie aangenomen die oproept om te onderzoeken of de laagvliegroute kan worden opgelost. Die motie heeft de minister nu beantwoord met de reactie dat het onmogelijk blijkt.