



Lelystad Airport

Met centraal de verkeerstoren



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Factsheet aansluitroutes Lelystad Airport

Aansluitingen tussen de B+ vliegroutes en de snelwegen
in het hogere luchtruim

Lelystad Airport

Schiphol Group ontwikkelt Lelystad Airport tot een luchthaven voor vakantievuchten binnen Europa en andere bestemmingen rond de Middellandse Zee. Lelystad Airport opent in april 2019 voor groot vliegverkeer en neemt dan samen met Eindhoven Airport een deel van het vliegverkeer van Schiphol over. Schiphol heeft op die manier meer mogelijkheden om haar economische positie als mainport te versterken.

B+ routes

Deze factsheet gaat over de aansluitingen tussen de B+ vliegroutes voor Lelystad Airport en de 'snelwegen' (de ATS-routes) in het hogere luchtruim. De Alderstafel Lelystad adviseerde in 2014 unaniem om te kiezen voor de B+ routes omdat deze het minste aantal ernstig gehinderde inwoners oplevert. Deze routes waren de basis voor het Milieu Effect Rapport (MER) en het Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport. Deze routes staan niet meer ter discussie.

Over deze vastgestelde B+ routes heeft IenM in mei 2017 een factsheet uitgebracht. Zie daarvoor: www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/documenten/brochures/2017/05/02/factsheet-lelystad-airport

Groei Lelystad Airport

Via de B+ naderings- en vertrekroutes kunnen 45.000 vliegbewegingen veilig afgehandeld worden. Een vliegbeweging is een startend of landend vliegtuig. De opening van de luchthaven is met één jaar vertraagd (was april 2018). Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtmacht (CLSK) onderzoeken samen met de Schiphol Group of in het eerste jaar 4.000 vliegbewegingen mogelijk zijn, in plaats van de oorspronkelijk voor het eerste jaar van opening geplande 2.000. Vervolgens groeit de luchthaven in de plannen van de Schiphol Group de eerste vijf jaren met ongeveer 2.000 vliegbewegingen per jaar.

Om door te groeien van 10.000 naar 25.000 en uiteindelijk 45.000 vliegbewegingen is een herinrichting van het gehele Nederlandse luchtruim noodzakelijk. Hier wordt op dit moment hard aan gewerkt. De herinrichting is nodig voor verdere groei van Schiphol, Eindhoven Airport, Lelystad Airport en om het militaire luchtruim geschikt te maken voor de nieuwe generatie gevechtsvliegtuigen. In verband met het nieuwe Nederlandse luchtverkeersleidingssysteem, de benodigde afspraken en systeem en luchtruimaanpassingen met de buurlanden zullen de nieuwe wijzigingen in het luchtruim niet voor 2023 klaar zijn. Wijzigingen in het luchtruim zullen gelijktijdig aanpassingen bij onze buurlanden vragen.

Uitgangspunten aansluitroutes

De opdracht aan LVNL en CLSK was om de aansluitingen tussen de B+ routes en de 'snelwegen' te ontwerpen met de volgende uitgangspunten:

- de B+ routes met de daarin aangegeven 'IAF South' bij Lemelerveld en 'IAF North' bij Steenwijk. Dit zijn de punten (Initial Approach Fix) waarop naderende vliegtuigen de B+ routes opkomen;
- de B+ routes met daarin aangegeven de exit points 'LE506' bij Wezep en 'LE521' bij Espel waar vertrekkende vliegtuigen de B+ routes verlaten.

Deze vier punten moeten aangesloten worden op de huidige inrichting van het hogere luchtruim, waarbij:

- er een wachtgebied ontworpen moet worden bij de 'IAF North' bij Steenwijk en één bij de 'IAF South' bij Lemelerveld. Dit is verplicht bij een IAF;
- er zo min mogelijk hinder mag zijn voor Schiphol verkeer. Het is vooral belangrijk dat er genoeg capaciteit voor Schiphol blijft in de piekuren van deze luchthaven;
- de militaire missie effectiviteit behouden blijft. Er moet voldoende ruimte blijven voor militair vliegverkeer;
- de ontwerpen van de aansluitingen zijn in simulaties die de werkelijkheid nabootsen getoetst op veiligheid, effecten voor overig luchtverkeer en op de werkbelasting van de luchtverkeersleiding.

De wachtgebieden

De routepunten bij Lemelerveld en Steenwijk heten Initial Approach Fix (IAF). Vanaf deze punten start een vliegtuig de nadering voor de landing. Bij elke IAF is ook een wachtgebied (of 'holding') ontworpen. Een wachtgebied wordt gebruikt als een vliegtuig nog niet mag naderen op de landingsroute voor Lelystad Airport, omdat:

- de baan niet beschikbaar is, bijvoorbeeld als er een defect vliegtuig op de baan staat;
- bij onweer of andere zware weersomstandigheden op de nog af te leggen route, of;
- als het naderende vliegtuig vanuit een richting aanvliegt waardoor de bocht richting de nadering lastig te maken is. Een ronde in het wachtgebied zorgt er dan voor dat wel met de juiste koers Lelystad Airport genaderd wordt.

In deze situaties moet het naderende vliegtuig één of meer rondes op 6000 voet in het wachtgebied maken voordat het kan landen. De luchtverkeersleiding verwacht dat gebruik van de wachtgebieden niet meer dan gemiddeld één keer per drie maanden nodig is. Dit is bijvoorbeeld de ervaring bij Eindhoven Airport, dat in 2016 33.000 vliegbewegingen had.

Nu de routes verder zijn uitgewerkt is duidelijk dat, vanwege ontwerpeisen, wachtgebieden in zeer uitzonderlijke gevallen, twee vliegtuigen moeten kunnen opvangen. De luchtverkeersleiding kijkt eerst of één van de vliegtuigen door kan naar een andere route of bestemming. Is dit niet het geval dan

krijgt het toestel in het wachtgebied de opdracht om een niveau lager te gaan vliegen op 5000 voet. Het tweede toestel maakt dan zijn rondes op 6000 voet.

Aandachtspunten bij de aansluitroutes

Met de aansluitroutes en binnen de huidige inrichting van het Nederlandse luchtruim is er ruimte voor niet meer dan 10.000 vliegbewegingen op Lelystad Airport. Voor verdere groei is een nieuwe inrichting van het Nederlandse luchtruim nodig. Dat moet ook ruimte bieden om de aansluitroutes voor Lelystad Airport verder te ontwikkelen en waar mogelijk te verbeteren.

Met de nu ontworpen aansluitroutes ontstaan er beperkingen voor het zweefvliegen op Vliegveld Salland bij Lemelerveld en ook voor het parachutespringen op Vliegveld Teuge. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gaat samen met LVNL en CLSK de komende maanden in gesprek met deze partijen om te verkennen of er afspraken gemaakt kunnen worden over oplossingen.

De aansluitroutes

Deze factsheet heeft 5 kaarten:

Kaart 1 is een overzichtkaart en laat alle aansluitroutes zien voor groot vliegverkeer. Als het benodigde militaire luchtruim beschikbaar is:

- zijn er vier aansluitroutes voor naderend vliegverkeer:
 - IN-01 en IN-11 sluiten aan op de 'IAF North' bij Steenwijk;
 - IN-02 en IN-06 sluiten aan op de 'IAF South' bij Lemelerveld;
- zijn er vijf aansluitroutes voor vertrekkend verkeer:
 - OUT-01, OUT-12 en OUT-10 sluiten aan op het route-punt LE521 bij Espel;
 - OUT-02 en OUT-07 sluiten aan op het route-punt LE506 bij Wezep.

Kaart 2 is een overzichtkaart die alternatieve routes laat zien. Als het militaire luchtruim in Noord Nederland niet beschikbaar is:

- kunnen gewone vliegtuigen geen gebruik maken van de aansluitroutes OUT-12 en IN-11. Het militaire luchtruim in het noorden is ongeveer 120 dagen per jaar actief;
- zijn voor deze situatie twee aansluitroutes ontworpen: IN-13 voor naderend vliegverkeer en OUT-13 voor vertrekkende vliegtuigen. Deze aansluitroutes hebben als nadeel dat zij door een drukker gebied met veel Schiphol verkeer lopen. Ook kunnen vliegtuigen dan via andere routes van en naar Lelystad Airport vliegen, bijvoorbeeld via IN-01 en OUT-01.

Kaart 3 is een uitvergroting van de aansluitroutes in het noordoosten:

- in de situatie dat het militaire luchtruim boven het noorden van Noord Holland beschikbaar is voor verkeersvliegtuigen.

Kaart 4 is een uitvergroting van hetzelfde gebied:

- in de situatie dat het militaire luchtruim niet toegankelijk is voor verkeersvliegtuigen. Hier zie je een iets andere naderingsroute IN-13 die nadert vanaf het zuidwesten en een bocht maakt tussen Lemmer en Ossenzijl.

Kaart 5 is een uitvergroting van de aansluitroutes in het zuiden en zuidoosten:

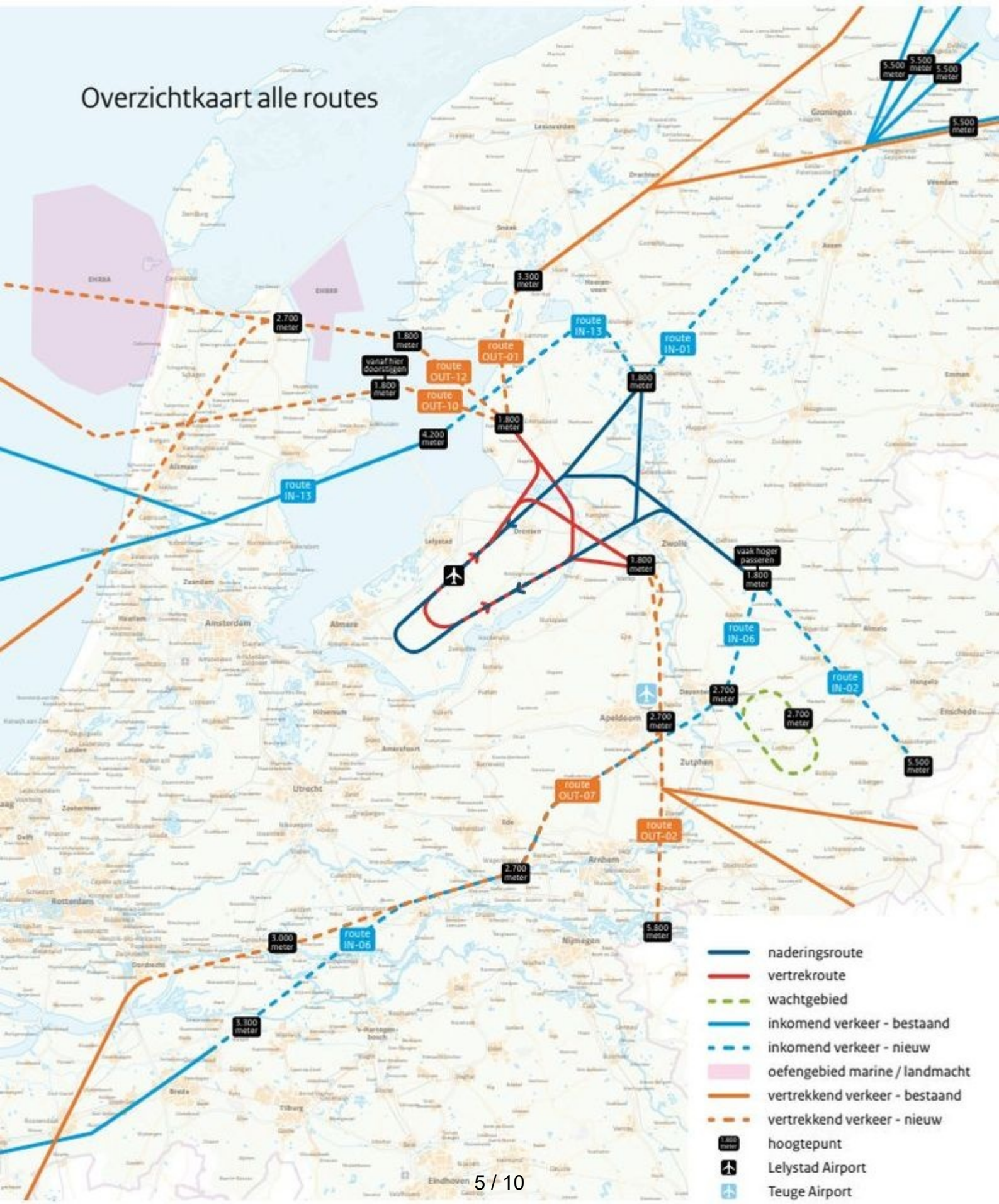
- als het militaire luchtruim boven Noord Brabant in gebruik is door de Luchtmacht zijn de routes IN-06 en OUT-07 hier niet beschikbaar voor Verkeersvliegtuigen.

Vlieghoogtes

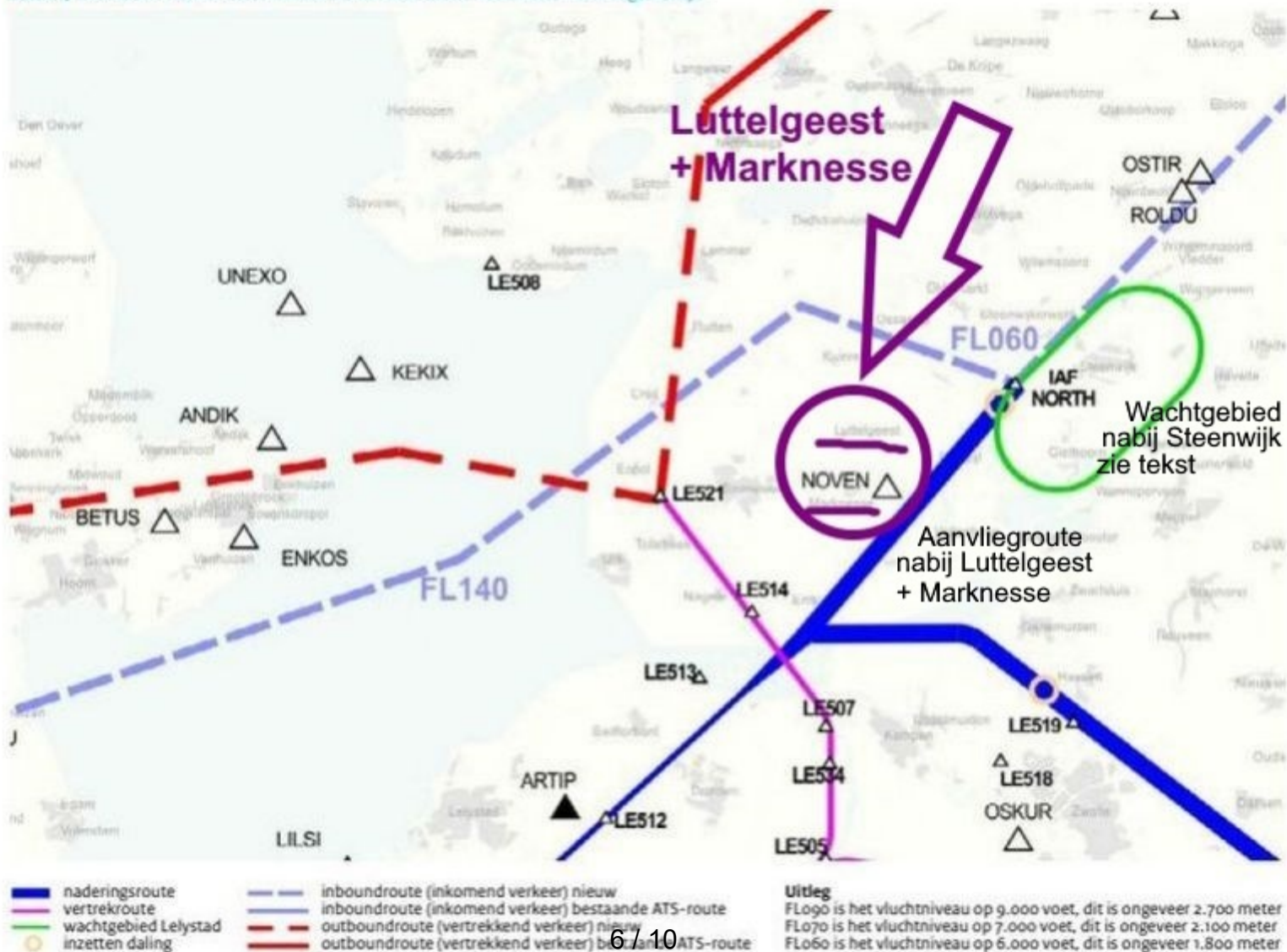
De vlieghoogte is bij de IAF's en het verlaten van de B+routes 6000 voet, dat is 1800 meter. Vertrekkende vliegtuigen klimmen daarna naar de hogere snelwegen in het luchtruim. Op sommige plekken zijn specifieke vlieghoogtes bepaald, bijvoorbeeld om onder het Schiphol verkeer te vliegen, of het zijn hoogtebeperkingen in het militaire luchtruim. Deze hoogtes zijn in de kaarten aangegeven. Op de snelwegen klimmen vliegtuigen zo snel mogelijk.

Een vliegtuig bepaalt zijn hoogte aan de hand van luchtdruk. Omdat de luchtdruk overal verschillend is, gebruikt men in de luchtvaart een standaardluchtdruk om op grote hoogte te vliegen. Deze hoogtes worden uitgedrukt als Flightlevels. De precieze hoogte van een Flightlevel in voet/meter is afhankelijk van de plaatselijke luchtdruk. FL060 is in Nederland in 90% van de tijd ongeveer 150 meter meer of minder dan 6000 voet (ongeveer 1.800 meter).

Vluchtniveau	Voet	Meters
FL060	6.000	1.800
FL070	7.000	2.100
FL090	9.000	2.700
FL100	10.000	3.000
FL110	11.000	3.300
FL180	18.000	5.500

[illegible]

Kaart 4 Detailkaart Noord-Oost militair luchtruim Noord Nederland niet toegankelijk



Persbericht

Bedrijfskring Lelystad | 22 mei 2025

De vereniging van bedrijven in Lelystad, Bedrijfskring Lelystad (BKL), doet een dringend beroep op het kabinet nu definitief te besluiten dat Lelystad Airport voor groothandelsverkeer (10.000 vakantievluchten per jaar) open kan.

Al jaren wachten wij op het groene licht voor deze zo nodige versterking van de economische infrastructuur in onze regio.

De bevolking van Lelystad heeft zich in grote meerderheid ook positief hierover uitgesproken, zo blijkt uit een recent uitgevoerd opinieonderzoek van Marktonderzoeksbureau Kiekendief Perspectief.

Het zou voor de BKL onbestaanbaar zijn wanneer wel de F35 op Lelystad Airport zou worden gestationeerd en niet tegelijkertijd groen licht is gegeven aan vakantievluchten.

Voor informatie:

Cees Okkerse

Voorzitter BKL

06- 53 39 65 29

PERSBERICHT:

Lelystad, 22 mei

Lelystad Airport alleen openstellen voor F-35's is een onaanvaardbaar besluit: 'Maak van het vliegveld een succes voor Defensie en commerciële burgerluchtvaart'.

De Economic Board Flevoland roept het kabinet op om de combinatie van commerciële luchtvaart en het stationeren van F-35's voor Lelystad Airport niet los te laten. 'Militaire jachtvliegtuigen toelaten en commerciële luchtvaart op de lange baan schuiven is een onaanvaardbaar besluit', aldus Femke Rientsma, voorzitter van de Economic Board Flevoland. Aanleiding voor deze oproep is dat het kabinet deze week een besluit neemt over de toekomst van het vliegveld. Binnen het kabinet en de coalitiepartijen is er onenigheid over Lelystad Airport. Coalitiepartijen BBB en NSC verzetten zich tegen de opening van commerciële burgerluchtvaart.

Lelystad Airport kan als dit écht moet een functie vervullen in het toenemende belang van de nationale veiligheid. Door het stationeren van F-35 gevechtsvliegtuigen wordt de militaire capaciteit van Nederlandse luchtmacht versterkt. De provincie Flevoland stemde in met het plan van Defensie, maar alleen met als harde eis dat het vliegveld ook opengaat voor de burgerluchtvaart. En deze voorwaarde staat nu binnen het kabinet ter discussie. Rientsma: 'Het kan niet zo zijn dat deze regio alleen de lasten draagt zonder dat daar ook iets positiefs voor de regio tegenover staat.'

'Zonder groen licht voor commerciële burgerluchtvaart, staat het vertrouwen in de politiek op het spel, zeker nu de aanleg van de Lelylijn ook op de langere baan is geschoven,' waarschuwt Femke Rientsma. 'Maak van het vliegveld een succes voor Defensie én commerciële luchtvaart.' Flevoland wacht al meer dan 15 jaar op de uitvoering van een belofte die eerder door de rijksoverheid is gedaan. Het is nu essentieel dat alle betrokken partijen hun verantwoordelijkheid nemen om deze langverwachte stap te zetten. Het Hoofdlijnenakkoord benadrukt dat elke regio meetelt en dat de overheid betrouwbaar moet zijn. De inwoners en ondernemers van Flevoland vertrouwen erop dat de overheid haar beloften nakomt. Dit is hét moment om te laten zien dat afspraken nagekomen worden en om bij te dragen aan de brede welvaart die centraal staat in de nationale beleidsdoelen.

Sinds 2018 is het vliegveld al klaar voor de commerciële luchtvaart. Diverse bedrijven hebben hier al op geanticipeerd en geïnvesteerd. Het vliegveld is cruciaal voor de economische groei, innovatie en de ontwikkeling van de regio. 'Lelystad Airport heeft een aanzuigende werking voor de regionale economie en Flevoland verdient het met een bestendig beleid vanuit Den Haag behandeld te worden', aldus Rientsma. Samen met ondernemers in de regio benadrukt de

organisatie dat opening van de luchthaven van groot belang is. Met de opening van Lelystad Airport voor het groothandelsverkeer zal veel bedrijvigheid tot stand komen. En dat heeft een aanzuigende werking op andere bedrijvigheid en een positieve invloed op zaken als werkgelegenheid en de ontwikkeling van onderwijsfaciliteiten.

De Economic Board is een gezamenlijk initiatief van bedrijfsleven, (beroeps)onderwijs, gemeenten en provincie Flevoland. Deelnemende organisatie zijn: FEM Advocatuur, Provincie Flevoland, VNO-NCW Flevoland, Firda, Lelystad Airport, Rabobank, Horizon Flevoland, Vereniging Bedrijfskring Almere, Aeres, hogeschool Windesheim, Farm Dairy, Engie, gemeente Urk, Yanmar en Innovatiecluster Noordoostpolder. De Board zet zich in voor ondernemerschap en duurzame groei in Flevoland.

NOOT VOOR DE REDACTIE

Voor meer informatie over dit persbericht kunt u contact opnemen met Erwin van der Weide - Economic Board Flevoland via 06 46 23 62 04 of erwin@horizonflevoland.nl



PERSBERICHT

Actiegroep Lelystad Airport moet door!:

Lelystad Airport moet open voor vakantievluchten én F35's

De actiegroep Lelystad Airport Moet Door! reageert met zorg op de berichtgeving van gisteren over mogelijke kabinetsplannen om Lelystad Airport alleen uit te breiden voor militair gebruik – in het bijzonder voor F35's. Daarbij zou geen besluit worden genomen over de commerciële passagiersvluchten ('groothandelsverkeer').

Dat is volgens de actiegroep een ernstige koerswijziging die geen recht doet aan de jarenlange voorbereiding en het maatschappelijk belang.

"Lelystad Airport heeft al 80.000 vliegbewegingen per jaar" aldus de actiegroep. "Met de General Aviation is het al een van de drukste luchthavens van Nederland. Maar commerciële vakantievluchten zijn een essentiële volgende stap in de ontwikkeling."

De actiegroep benadrukt dat zij niet tegen militaire inzet is, maar de komst van F35's is alleen acceptabel als er ook vakantievluchten komen. Het weer niet beslissen over de komst van passagiersvluchten ondermijnt het vertrouwen van ondernemers, inwoners en regionale overheden.

"De kracht van Lelystad Airport zit juist in de combinatie van civiel en militair gebruik. Alleen dan benutten we de infrastructuur, werkgelegenheid en economische potentie ten volle."

Voor meer informatie of interviews:

- Bart Jan Binnerts
- E-mail: info@lelystadairportmoetdoor.nu
- Tel: 06-21808200