

Resultaat van de internetconsultatie
Ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Openbare internetconsultatie van 5 oktober tot en met 2 november 2017

Inhoudsopgave

1. Achtergrond	4
1.1 Aanleiding internetconsultatie	4
1.2 Doel van de internetconsultatie	4
1.3 Vervolgtraject	4
2. Reacties en werkwijze	6
2.1 Ontvangen reacties	6
2.2 Gehanteerde werkwijze	8
3. Suggesties voor de ontwerp aansluitroutes	9
3.1 Scope	9
3.2 Kaders	9
3.2.1 Uitgangspunten	9
3.2.2 Ontwerp aansluitroutes	9
3.2.3 Operationeel kader	10
3.3 Suggesties per aandachtsgebied	11
3.3.1 Aandachtsgebied 1 – Aansluitroute OUT-02/OUT-07 Wezep-Apeldoorn (IJssel)	13
3.3.2 Aandachtsgebied 2 – Aansluitroute IN-06/OUT-07 Ede en omgeving	15
3.3.3 Aandachtsgebied 3 – Aansluitroutes OUT-10/ OUT-12 IJsselmeer en Noord-Holland	17
3.3.4 Aandachtsgebied 4 – Aansluitroute OUT-01 Friesland	19
3.3.5 Aandachtsgebied 5 – Aansluitroute IN-01 Steenwijk en omgeving	21
4. Samenvattend	23
4.1 Algemene terugblik	23
4.2 Vervolgtraject wijzigingsvoorstellen	23

Bijlagedocumenten

Bijlage 1	Beantwoording veel gestelde vragen naar aanleiding van de internetconsultatie ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport
Bijlage 2	Totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes
Bijlage 3	Baan noordoostelijk gebruik (05)
Bijlage 4	Baan zuidwestelijk gebruik (23)
Bijlage 5	Overzicht militaire oefengebieden

Lijst met afkortingen

ATS	Air Traffic Service
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
IenM	(Ministerie van) Infrastructuur en Milieu (van oktober 2010 tot november 2017)
IenW	(Ministerie van) Infrastructuur en Waterstaat (vanaf november 2017)
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
LVC	Luchtverkeerscommissie
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
MER	Milieueffectrapport
MME	Militaire Missie Effectiviteit
TK	Tweede Kamer
TMA	Terminal control Area (het kernluchtruim rondom luchthaven)

1. Achtergrond

1.1 Aanleiding internetconsultatie

De mainportfunctie van Schiphol is van groot belang voor de concurrentiepositie van Nederland en daarmee voor onze internationale bereikbaarheid, welvaart en werkgelegenheid. Om ruimte te creëren op Schiphol voor primair (inter)continentaal hub- en mainport gebonden¹ verkeer heeft het kabinet in 2009 in de Luchtvaartnota besloten dat Lelystad Airport samen met Eindhoven Airport een deel van het vliegverkeer van Schiphol over zal nemen. Het gaat hierbij voornamelijk om point-to-point² vakantieverkeer binnen Europa en andere bestemmingen rond de Middellandse Zee. Dit heeft in 2015 geleid tot de vaststelling van het Luchthavenbesluit Lelystad en sindsdien wordt door partijen gewerkt aan de realisatie van Lelystad Airport en de beoogde opening in april 2019.

Voor de ontwikkeling van Lelystad Airport moeten onder andere vliegroutes voor dit vliegverkeer worden bepaald. De nieuwe vliegroutes van en naar Lelystad dienen voor de eerste paar jaar te worden ingepast in het bestaande luchtruim. Voor de vertrek- en naderingsroutes in de directe nabijheid van de luchthaven is in 2014 door de Alderstafel op basis van onder meer resultaten uit de milieueffectrapportage een unanieme voorkeur uitgesproken voor de zogenoemde B+ routeset. Deze is vervolgens als basis gebruikt voor het Luchthavenbesluit.

De afgelopen periode is door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtmacht (CLSK) gezamenlijk gewerkt aan het ontwerp van de zogenoemde aansluitroutes van de B+ routeset op het ATS-routenetwerk, de 'snelwegen' in het hogere luchtruim. In juni 2017 zijn de concept ontwerpen van de aansluitroutes aangeboden aan de toenmalige Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (IenM).

1.2 Doel van de internetconsultatie

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft het ontwerpbesluit 'Ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport' opengesteld voor openbare internetconsultatie in de periode van 5 oktober tot en met 2 november 2017. Het doel van de internetconsultatie is om eenieder de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het ontwerpbesluit. Suggesties tot verbetering van de ontwerp aansluitroutes worden in het verdere ontwerptraject ingebracht. Het ontwerptraject is een verantwoordelijkheid van LVNL en CLSK.

1.3 Vervolgtraject

Diverse indieners hebben een mening over de aansluitroutes of wensen hierover meer informatie. Het betreft hier onder andere bewoners, bedrijven, decentrale overheden (gemeenten en provincies) luchtruimgebruikers en diverse belangenorganisaties. De internetconsultatie is erop gericht om met hun inbreng te komen tot het optimaliseren van de aansluitroutes. Parallel hieraan loopt de consultatie specifiek voor de luchtruimgebruikers. Daarnaast brengt een bewonerscomité een advies uit. Aan LVNL en CLSK zal worden gevraagd de verbetervoorstellen, die voortkomen uit deze trajecten, te beoordelen met het verzoek hiermee tot optimalisaties van de routes te komen. De uitkomsten zullen vervolgens in diverse gremia worden besproken, zoals de Alderstafel, de Luchtverkeerscommissie (LVC) en een bestuurlijk overleg met provincies. Daarna zal de Minister van IenW de balans opmaken en de Tweede Kamer (TK) informeren over het beleidsvoornemen over de aansluitroutes³.

¹ Vliegverkeer dat gebonden is aan de hub Schiphol.

² Met een rechtstreekse verbinding.

In het traject dat daarna volgt, worden de voorgestelde aansluitroutes door LVNL en CLSK verder in detail uitgewerkt en in simulaties nader getoetst op operationele effectiviteit en vliegveiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zal vervolgens deze uitwerking aan een veiligheidstoets onderwerpen. Na afloop van dit traject worden de aansluitroutes vastgesteld en gepubliceerd in de Luchtvaartgids. Tegelijkertijd worden de routes verwerkt in de software van het luchtverkeersleidingssysteem en worden de luchtverkeersleiders getraind om met de doorgevoerde aanpassingen om te gaan. De planning is erop gericht om Lelystad Airport per 1 april 2019 open te stellen. Hiertoe dienen luchtverkeersroutes en –procedures uiterlijk 1 april 2019 te worden gepubliceerd. Het proces is in figuur 1 op hoofdlijnen weergegeven.



Figuur 1: Consultatie en advies

Het ministerie maakt de komende periode inzichtelijk wat de milieueffecten zijn van de voorgenomen aansluitroutes en in hoeverre deze passen binnen de milieueffecten zoals opgenomen in het MER en de actualisatie daarvan. Deze analyse wordt door het ministerie voor onafhankelijke toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. zie ook 2.4.

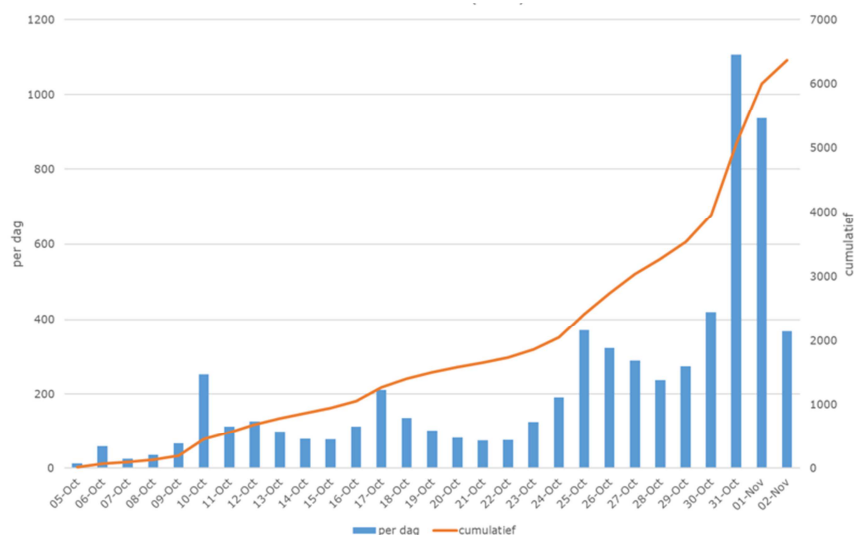
Dit verslag bevat een samenvatting van de ontvangen reacties op de internetconsultatie 'Ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport' en is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 1 licht het doel en de context van de internetconsultatie toe;
- hoofdstuk 2 schetst een kwantitatief beeld van de ontvangen reacties;
- hoofdstuk 3 betreft de toelichting op de suggesties tot verbetering van de ontwerp aansluitroutes.

2. Reacties en werkwijze

2.1 Ontvangen reacties

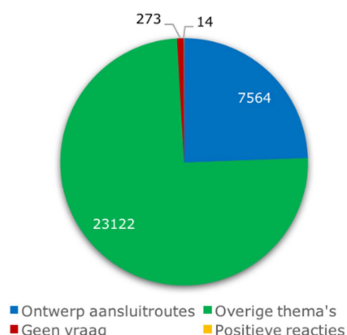
Er zijn tijdens de consultatie 6.718 reacties binnengekomen. Daarvan zijn 3.257 openbaar. De overige reacties zijn ingediend met het verzoek van de indiener om anoniem te blijven. De openbare reacties zijn te lezen op de internetconsultatiesite en blijven daar tot nader order beschikbaar.



Figuur 2: Aantal reacties per dag en totaal

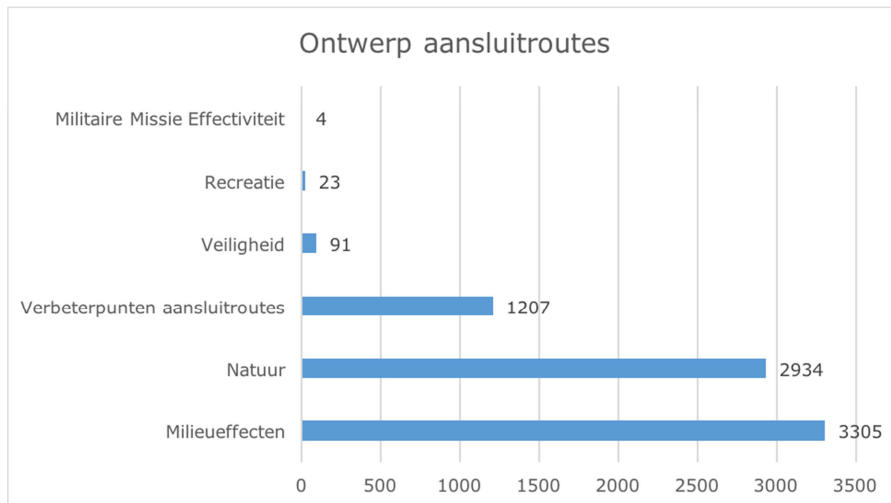
Van het totale aantal reacties is circa 91,7% afkomstig van particulieren en circa 8,3% van groepen, zoals bijvoorbeeld bedrijven uit uiteenlopende sectoren, sport- en recreatieverenigingen, belangenorganisaties op het gebied van mens, natuur en milieu, gemeentelijke en provinciale bestuursorganen en gemeenteraadsfracties. Er zijn veel reacties binnengekomen van leden van actiegroepen. Red de Veluwe neemt van het totale aantal ontvangen reacties bijna 40% voor zijn rekening, HoogOverijssel bijna 16% en HoogoverWezep circa 5%.

De openbare en anonieme geregistreerde reacties bevatten samen 30.973 vragen. Van het totale aantal vragen is circa 24,4% gerelateerd aan de aansluitroutes Lelystad Airport. Overige vragen hebben betrekking op andere thema's die indirect aan aansluitroutes of Lelystad Airport zijn gerelateerd. Beantwoording van deze vragen is opgenomen in het bijlagedocument 1 'Beantwoording veel gestelde vragen naar aanleiding van de internetconsultatie ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport'.



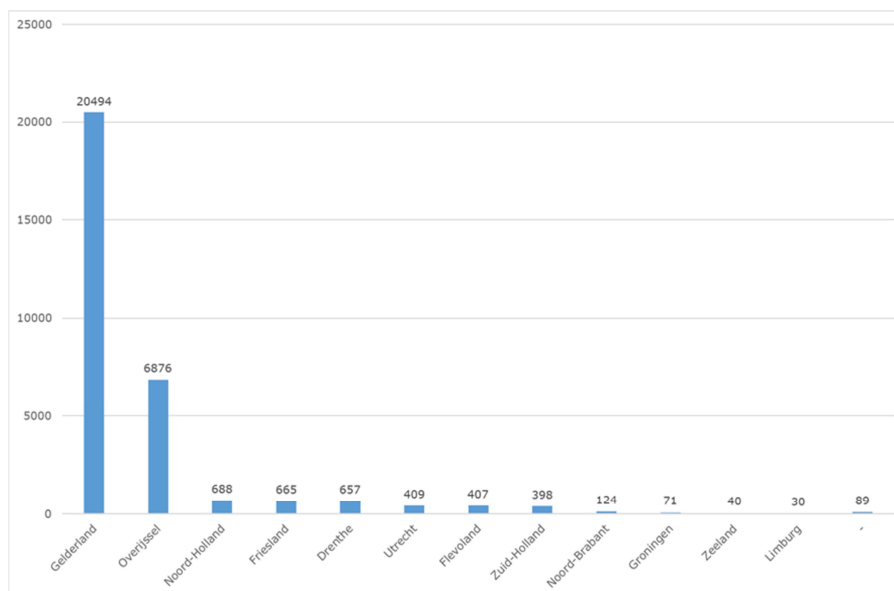
Figuur 3: Verdeling vragen

Van de vragen die specifiek zijn gericht op de ontwerp aansluitroutes, omvat circa 16% potentiële verbeterpunten voor de ontwerp aansluitroutes. De meeste vragen over de aansluitroutes zijn gerelateerd aan milieueffecten (43,7%) en natuur (38,8%). Overige aan de aansluitroutes verwante thema's zijn veiligheid (1,2%), recreatie (0,3%) en Militaire Missie Effectiviteit (MME) (0,1%).



Figuur 4: Verdeling vragen

De meeste reacties zijn afkomstig van inwoners uit de provincie Gelderland (66,2%), gevolgd door inwoners uit de provincie Overijssel (22,2%). Uit de provincies Noord-Holland, Friesland, Drenthe en Flevoland zijn respectievelijk 2,2%, 2,1%, 2,1% en 1,3% van de reacties ontvangen. Ook uit provincies waar geen aansluitroutes overheen lopen zijn reacties ontvangen. Uit de provincies Utrecht en Zuid-Holland respectievelijk 1,3% en 1,2%. Het restant is afkomstig uit Groningen, Zeeland en Limburg.



Figuur 5: Verdeling vragen per provincie

Veruit de meeste reacties zijn binnengekomen van inwoners uit Wezep (33,3%). De top 10 wordt verder ingevuld door Apeldoorn (14,6%), Heerde (10,6%), Epe (10,1%) en Zwolle (9,6%), Olst-Wijhe (7,7%), Ede (6,0%), Hattem (4,7%), en Vaassen (3,5%).

De geschreven brieven die in deze periode per post door het ministerie zijn ontvangen, zijn ingebracht als reactie bij de internetconsultatie.

2.2 Gehanteerde werkwijze

Bij de internetconsultatie is een verwerkingsmodel toegepast, waarbij alle ingekomen reacties een voor een zijn doorgenomen. De suggesties voor de ontwerp aansluitroutes zijn daarbij apart genomen en ingedeeld per aandachtsgebied. De geclusterde suggesties zijn aan LVNL en CLSK voorgelegd. In bijlagedocument 2 is een totaaloverzicht te vinden van alle vragen en suggesties voor de aansluitroutes⁴.

Via de internetconsultatie zijn ook veel vragen gesteld die indirect gerelateerd zijn aan de aansluitroutes en Lelystad Airport. Hoewel het buiten de scope van de internetconsultatie valt, worden deze veel gestelde vragen beantwoord in het eerdergenoemde bijlagedocument 1.

⁴ Suggesties tot verbetering van onderdelen die buiten de scope van deze internetconsultatie vallen, zoals de B+ routeset, zijn overigens wel ter inzage meegegeven aan het bewonerscomité voor hun adviestraject.

3. Suggesties voor de ontwerp aansluitroutes

3.1 Scope

De internetconsultatie is gericht op het verzamelen van suggesties tot verbetering van de ontwerp aansluitroutes van Lelystad Airport, die in juni 2017 door LVNL en CLSK aan de toenmalige staatssecretaris zijn aangeboden. In dit hoofdstuk worden de ontvangen suggesties beschreven.

Suggesties die specifiek gericht zijn op de ontwerp aansluitroutes worden, indien deze aan de uitgangspunten voldoen, in het verdere ontwerptraject van de aansluitroutes ingebracht, zoals beschreven in 1.3.

3.2 Kaders

In het ontwerptraject van de aansluitroutes zijn uitgangspunten en een operationeel kader gehanteerd. Uit de reacties blijkt dat hierover onduidelijkheid is, daarom worden ze hieronder toegelicht.

3.2.1 Uitgangspunten

De aansluitroutes dienen te voldoen aan de eerder aan de Alderstafel afgesproken en door het kabinet overgenomen routeset B+, inclusief de onderliggende uitgangspunten conform het Alders advies uit 2014. Deze uitgangspunten zijn het zo veel mogelijk vermijden van woonkernen, een vlieghoogte van tenminste 6.000 voet⁵ boven 'het oude land', en een vlieghoogte van tenminste 3.000 voet⁶ boven Natura 2000-gebieden. Daarnaast zijn door het kabinet in het kabinetsstandpunt Lelystad uit 2012 (Ref: Kamerstuk 31936, nr 115) het voorkomen van een negatieve interferentie op de Schiphol operatie en de militaire activiteiten als uitgangspunten vastgesteld.

Een veel gestelde vraag is hoe de voorliggende ontwerp aansluitroutes tot stand zijn gekomen en waarom het nodig is om in alle richtingen aansluitroutes te ontwerpen, terwijl volgens de geplande operatie op Lelystad Airport het merendeel van het verkeer richting een bestemming in het zuiden zal vliegen. Luchthavens dienen te worden ontsloten in verschillende richtingen om vliegers in staat te stellen de luchthaven te naderen of te verlaten onder alle omstandigheden. Derhalve is het noodzakelijk om Lelystad Airport in alle richtingen te ontsluiten ook al zullen sommige aansluitroutes drukker bevlogen gaan worden dan andere.

Voorop staat dat vliegroutes en –procedures te allen tijde zijn gericht op veiligheid. Een veilige operatie is daarom in het ontwerp randvoorwaardelijk, hetgeen onder meer door simulaties gevalideerd wordt.

3.2.2 Ontwerp aansluitroutes

LVNL en CLSK zijn door de Ministeries van IenW en van Defensie gevraagd om aansluitroutes te ontwerpen binnen de gestelde uitgangspunten en passend binnen de operationele kaders. De operationele kaders worden verder toegelicht 3.2.3. Binnen de hierboven genoemde uitgangspunten is geen specifieke rangorde van relevantie aan LVNL en CLSK meegegeven.

LVNL en CLSK hebben stapsgewijs een groot aantal aansluitopties teruggebracht naar één set, waarbij voor elk van de vijf luchtruimsectoren een aansluiting is ontworpen die voldoet aan de uitgangspunten. Dit proces is getoetst

⁵ 6.000 voet ofwel 1.800 meter.

⁶ 3.000 voet ofwel 900 meter.

door het externe bureau Helios⁷. LVNL en CLSK hebben aansluitroutes ontworpen die operationeel werkbaar zijn en die Lelystad Airport in alle richtingen ontsluiten. Daarnaast worden de voor het lagere luchtruim (tot 1.800 meter) afgesproken routeset B+ en de overige in 2014 aan de Alderstafel gemaakte afspraken over vlieghoogtes, gerespecteerd.

Nadat de ontwerp aansluitroutes in juni 2017 door LVNL en CLSK aan de toenmalige Staatssecretaris van IenM zijn aangeboden, is een aantal optimalisaties doorgevoerd. De ontwerp aansluitroutes zijn, inclusief optimalisaties, in september 2017 toegelicht in informatiebijeenkomsten en vervolgens gepresenteerd in de internetconsultatie. Hoe het verdere traject na sluiting van de internetconsultatie verloopt, is beschreven in 1.3.

3.2.3 Operationeel kader

Bij het ontwerpen van de aansluitroutes moet met veel operationele aspecten rekening worden gehouden. Er moet kritisch worden gekeken naar onderdelen die hierop van invloed zijn.

Het ontwerp betreft de aansluiting van de B+ routeset op het hogere luchtruim. Verkeer van en naar Lelystad Airport dat moet worden ingevoegd op dit hogere luchtruim komt verkeer van en naar andere luchthavens in Nederland tegen. Conflicterende verkeersstromen, dan wel verkeersstromen die veel coördinatie vragen en daarmee een hoge werklast voor de luchtverkeersleider opleveren, worden vanuit een operationeel perspectief zoveel als mogelijk vermeden. Het gebruik maken van conditionele routes⁸ wordt zo mogelijk beperkt.

In het ontwerp zijn directe verbindingen gemaakt en worden (scherpe) bochten vermeden. Het toevoegen van meer bochten in de ontwerp aansluitroutes is operationeel gezien niet wenselijk. Het streven is om startend verkeer ruimte te geven om snel door te klimmen en landend verkeer ruimte te geven om zonder belemmeringen te dalen.

Bij het ontwerpen van de aansluitroutes wordt uitgegaan van *minimaal* gegarandeerde vlieghoogtes, waarop onder alle omstandigheden veilig gevlogen kan worden. Ook onder omstandigheden met bijvoorbeeld slecht zicht of bij wegvallende communicatie tussen piloot en verkeersleider. Daarom worden vliegroutes bewust conservatief ontworpen. In de praktijk zal vaak optimaler gevlogen kunnen worden. Zo zal indien het overige verkeer dit toestaat sneller naar grotere hoogte geklommen worden. Dit leidt tot efficiënter vliegen en minder hinder op de grond. Ook een verkeersleider wil het vliegverkeer zo snel mogelijk laten stijgen. In de overzichtskaarten 'Baan noordoostelijk gebruik (05)' en 'Baan zuidwestelijk gebruik (23)' staan de minimale vlieghoogtes aangeven. Deze overzichtskaarten waren onderdeel van de internetconsultatie en zijn opnieuw als bijlagedocument opgenomen bij dit document (bijlagedocumenten 3 en 4).

Naast optimalisaties in de hoogte kan het ook voorkomen dat afgeweken wordt van de route in het horizontale vlak. Een vliegtuig is niet in staat een voorgeschreven route exact te volgen zoals bijvoorbeeld een trein de rails volgt. Dit leidt ertoe dat veelal gevlogen wordt binnen een bandbreedte van enkele kilometers van de ontworpen route. Naarmate een vliegtuig hoger vliegt, kan de afwijking van de ontworpen route groter zijn. Dit hangt onder andere af van het overige verkeer in het luchtruim, de behoefte om vliegtuigen zo kort mogelijke routes te laten vliegen en de werklast voor piloot en/of luchtverkeersleiding. Voorwaarde is steeds dat de vliegveiligheid te allen tijde kan worden gegarandeerd.

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/02/17/helios-realisation-of-atc-to-lelystad>

⁸ Alleen onder bepaalde voorwaarden beschikbaar, zoals routes door militaire oefengebieden.

3.3 Suggesties per aandachtsgebied

Van het totale aantal reacties dat is binnengekomen, bevat een deel verbeter suggesties die specifiek gericht zijn op de ontwerp aansluitroutes. Deze suggesties zijn getoetst aan de uitgangspunten en het operationeel kader die genoemd zijn in 3.2. Bij de analyse van de suggesties zijn bepaalde voorstellen gebundeld omdat deze van dezelfde strekking zijn, dan wel in elkaars verlengde liggen. Als bijlagedocument is een lijst opgenomen van alle vragen die betrekking hebben op de ontwerp aansluitroutes (bijlagedocument 2).

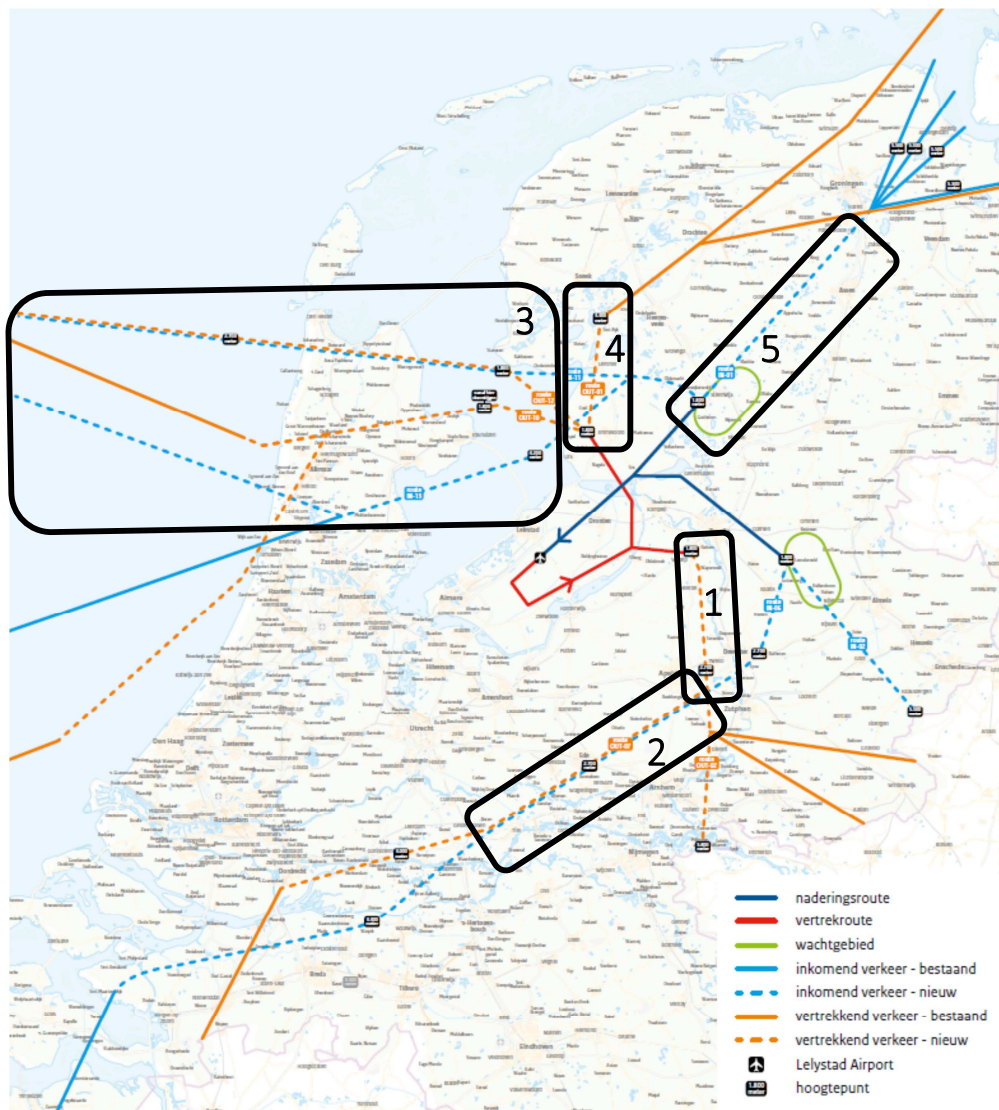
Alle verbeter suggesties zijn geclusterd in vijf aandachtsgebieden, zie figuur 7. Het aandachtsgebied waar de meeste suggesties voor zijn ingediend, betreft de routes OUT-02/OUT-07 tussen Wezep en Apeldoorn. Daarnaast zijn er veel suggesties gedaan voor de routes IN-06/OUT-07 en specifiek ter hoogte van Ede. Dan volgen routes OUT-10/OUT-12, OUT-01 en IN-01. Er zijn geen suggesties ingediend die betrekking hebben op de route IN-02.

De onderdelen 3.3.1 tot en met 3.3.5 gaan in op elk van deze aandachtsgebieden:

1. Wezep - Apeldoorn (IJssel) - Routes OUT-02/OUT-07
2. Ede en omgeving - Routes IN-06/OUT-07
3. IJsselmeer en Noord-Holland - Routes OUT-10/OUT-12
4. Friesland - Route OUT-01
5. Steenwijk en omgeving - Route IN-01

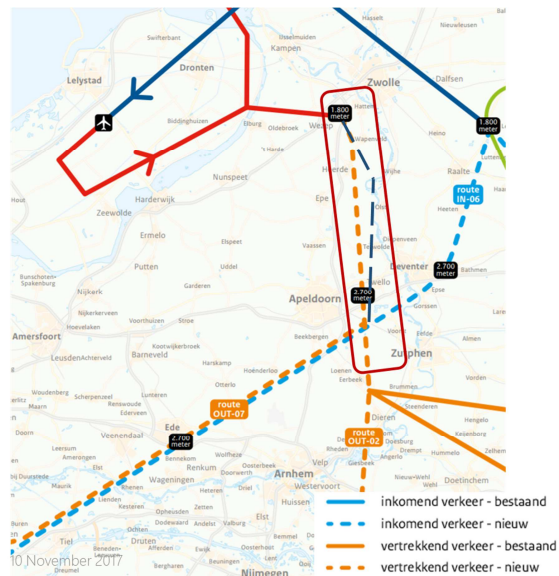
In elk onderdeel wordt uiteengezet op basis van welke overwegingen het voorliggende wijzigingsvoorstel in het betreffende aandachtsgebied is voorgesteld. Daarna wordt kort samengevat welke suggesties binnen dit aandachtsgebied zijn ingediend.

De verbeter suggesties binnen deze vijf aandachtsgebieden worden ter beoordeling overgedragen aan het ontwerptraject van LVNL en CLSK, zie figuur 6.



Figuur 6: Vijf aandachtsgebieden

3.3.1 Aandachtsgebied 1 – Aansluitroute OUT-02/OUT-07 Wezep-Apeldoorn (IJssel)



Figuur 7: Aansluitroute OUT-02/OUT-07

Overwegingen

De locatie van het eindpunt van de vaste vertrekkroute nabij Wezep is onderdeel van de reeds overeengekomen B+ routeset. De vlieghoogte op dat eindpunt (exit point) is 1.800 meter. Ten tijde van het ontwerpen en het optimaliseren van de B+ routeset is een analyse uitgevoerd naar de optimale vlieghoogte richting deze locatie nabij Wezep. Dit heeft geresulteerd in een vliegprofiel, waarbij de klim na Biddinghuizen ingezet wordt. Gegeven deze situatie en de uitgangspunten voor de aansluitroutes, is de minimale hoogte bij de vaste vertrekkroute nabij Wezep overeengekomen.

De ligging van de aansluitroute wordt grotendeels bepaald door de omliggende militaire oefengebieden en andere luchtverkeersstromen in deze regio. Ten zuiden van Wezep en ten westen van Heerde bevinden zich het militaire schietgebied Oldebroek (EHR3) en een militair laagvlieggebied (GLV VII). In bijlagedocument 5 is een overzichtskaart opgenomen met de militaire oefengebieden. Dit beperkt de ruimte voor laterale⁹ verschuivingen richting het westen.

Hierbij moet worden vermeld dat bij het intekenen van de vliegpaden een grote verschuiving van de route richting het oosten interfereert met verkeer dat vertrekt vanuit Düsseldorf, naderend verkeer voor Schiphol via holding ARTIP en zware vliegtuigen die van Schiphol naar luchtruimsector 2 vliegen. Een routewijziging verder naar het oosten kan tevens inhouden dat de geluidsbelasting wordt verplaatst naar andere woonkernen, zoals die van Deventer.

Wijzigingsvoorstel

Ter hoogte van Wezep bevindt zich het eindpunt van de vaste vertrekkroute van de B+ routeset en start de ontwerp aansluitroute richting het zuiden en verder. Voorbij dit punt, met een minimale vlieghoogte van 1.800 meter, zal verder geklommen worden tot minimaal 2.700 meter ter hoogte van Apeldoorn. Vlak na Apeldoorn vindt er een

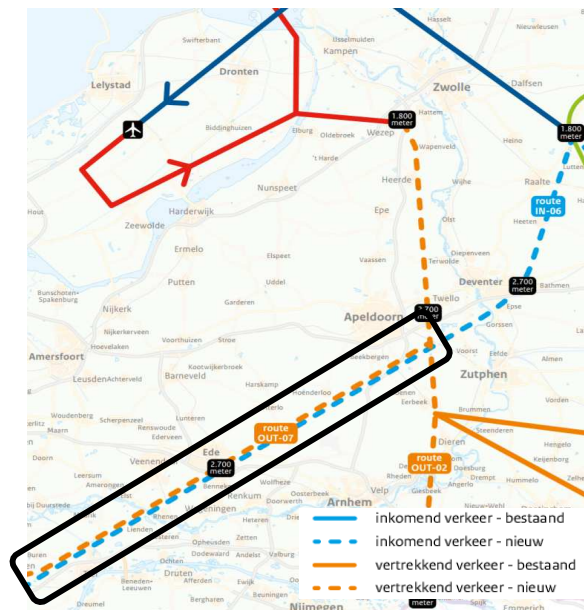
⁹ Zijwaartse.

splitsing plaats tussen de routes OUT-02 richting het zuidoosten en OUT-07 richting het zuidwesten. Vanuit de ontvangen verbeter suggesties wordt voorgesteld om de locatie van het eindpunt van de vaste vertrekroute nabij Wezep te verplaatsen in oostelijke richting (dat wil zeggen ten oosten van Heerde) alsmede de locatie van doorklimmen richting Apeldoorn. Aansluitend op dit voorstel zijn er ook voorstellen ingediend die ingaan op de mogelijkheid om over de IJssel of de Rijksweg A50 te vliegen. In het definitieve ontwerp worden de vliegpaden met meer precisie vastgesteld, waarbij mogelijk in beperkte mate ruimte is om deze route oostelijk van Heerde te leggen.

Voorbeelden onderliggende vragen (totaal 130 stuks):

1. “Veel inwoners van Heerde zijn bezorgd over de geplande aansluitroutes van Lelystad Airport. Wij hebben te maken met de geplande vertrekroute in zuidelijke richting. Kijkend naar de kaart met daarop de geplande route merken wij op, dat deze vrijwel over de kern van Heerde komt en het lijkt mogelijk de geplande route iets meer oostelijk te laten lopen, waar ook geen woonkernen liggen (ook op het vervolg van de vertrekroute) en veel minder mensen wonen. Woonkernen worden nog steeds vermeden en tegelijkertijd wordt de geluidsoverlast in de woonkern Heerde meer beperkt ten opzichte van de route die nu is opgenomen in het ontwerp.”
2. “Het opstijgen niet boven Wezep en de Veluwe maar boven het IJsselmeer en in een bocht dan pas naar het zuiden.”
3. “Betreft out-2: Laat de route vanaf Hattemerbroek direct naar Bathmen lopen en dan weer aansluiten op vertrekroute richting zuidwest. Hierdoor wordt Teuge gespaard.”
4. “Wat meer mensen zich in de gemeente Heerde afvragen, is of de route niet iets meer om Wezep heen verlegd kan worden, waardoor de route ook iets oostelijker naar beneden wordt geleid (tussen Heerde en Veessen in, waar praktisch géén mensen wonen!). Ook Oene wordt hiermee iets ontlast. Juist omdat de vliegtuigen vanaf Wezep gaan stijgen, hebben deze plaatsen nóg eens extra geluidsoverlast (en fijnstof) en de route kan met een beetje goede wil gemakkelijk iets oostelijker geleid worden.”
5. “Mijn suggestie is die afsplitsing ruim ten noorden van Eerbeek te doen.”
6. “Alternatief, route rondom Zwolle over Salland. Ook genoeg mogelijkheden om niet over woonkernen te vliegen.”

3.3.2 Aandachtsgebied 2 – Aansluitroute IN-06/OUT-07 Ede en omgeving



Figuur 8: Aansluitroute IN-06/OUT-07

Overwegingen

Om aan te sluiten op de bestaande hogere snelwegen zal verkeer naar het zuiden in zuidwest Nederland de grens passeren met België. Dit betekent dat vanaf Lelystad op een bepaald moment altijd in zuidwestelijke richting gevlogen dient te worden om bij het afgesproken punt de grens te passeren. Net voor de grensovergang bij België dient het Lelystad verkeer in te voegen in de (veel grotere) verkeersstromen van Schiphol en Eindhoven en (in minder mate) van Rotterdam. Voorts moet rekening worden gehouden met diverse militaire oefengebieden.

Op 12 september 2017 heeft de toenmalige Staatssecretaris van IenM de Tweede Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 394) dat voor het verkeer dat naar het zuidwesten vliegt, een alternatieve route is gevonden, die niet langer conditioneel uitgevoerd hoeft te worden. Het conditioneel uitvoeren van een route betekent dat deze niet continu beschikbaar is. In dit geval vanwege de noodzakelijke beschikbaarheid van specifieke defensiegebieden, de beperkt beschikbare capaciteit in het militair gecontroleerde luchtruim rond Eindhoven en het civiel verkeer in het zuidwesten (luchtruimsector 3). Daarbij is nadrukkelijk rekening gehouden met de onrust die was ontstaan over het vliegen over de Veluwe. In de ontwerp aansluitroutes zoals die in de internetconsultatie zijn opgenomen, wordt niet langer meer op 1.800 meter gevlogen over het noordelijk deel van de Veluwe. In plaats daarvan wordt al het verkeer in zuidelijke richting gebundeld op één route en splitst deze pas voorbij Apeldoorn in een zuidoostelijke en zuidwestelijke richting. Bij deze splitsing zitten vliegtuigen inmiddels op tenminste 2.700 meter hoogte. Bij een verschuiving in respectievelijk noordelijke of zuidelijke richting, ontstaat er een beperking om sneller door te klimmen naar grotere hoogte vanwege de ligging van militaire oefengebieden.

Op 19 september 2017 heeft de staatssecretaris de Tweede Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 398) dat ook voor inkomend verkeer dat vanuit het zuidwesten komt een alternatieve route is gevonden, die niet conditioneel uitgevoerd hoeft te worden. In het gewijzigde ontwerp wordt de oorspronkelijke route (die iets ten zuiden van Arnhem over Gelderland heen liep) naar het noorden opgeschoven en gaat tussen Tiel en Apeldoorn grotendeels gelijklopen met de eerder aangepaste vertrekkroute naar het zuidwesten. De route ligt op deze locatie, omdat deze ten oosten moet liggen van militair schietgebied Harskamp en ten westen van militair oefengebied Wamel.

Tussen Ede en Apeldoorn wordt in beide richtingen in het ontwerp op tenminste 2.700 meter gevlogen. Als er twee vliegtuigen tegelijkertijd op dit deel van de route (tegengestelde richting of sneller achteropkomend) komen, lost de luchtverkeersleider dit op door minimaal 300 meter hoogteverschil tussen de twee vliegtuigen te creëren. Waar mogelijk zal hierbij een van beide vliegtuigen hoger gaan vliegen. Als dat niet mogelijk is, wordt één vliegtuig naar 2.400 meter hoogte geleid en blijft het andere op 2.700 meter hoogte vliegen¹⁰. Dit wordt procedureel vastgelegd. De procedures en werkwijzen worden zo ingericht dat er onder elke omstandigheid veilig gevlogen wordt.

In de situatie tot aan wijziging van het luchtruim, en uitgaande van een totaal van 10.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport, zal naar schatting sprake zijn van in totaal gemiddeld¹¹ 20 tot 25 vliegtuigbewegingen (inkomend en vertrekkend) per dag richting het zuiden en zuidwesten.

Wijzigingsvoorstel

Voor de routes IN-06/OUT-07 zijn meerdere wijzigingsvoorstellen aangedragen. De meest voorkomende voorstellen zijn de mogelijkheid tot het vermijden van kruisend verkeer en de keuze voor de nieuwe ligging ten opzichte van de eerder gepresenteerde routes, waaronder de OUT-07 ten noorden van Apeldoorn. Het voorstel luidt dan ook om kruisend verkeer van IN-06/OUT-07 te vermijden, door een van beide te verleggen.

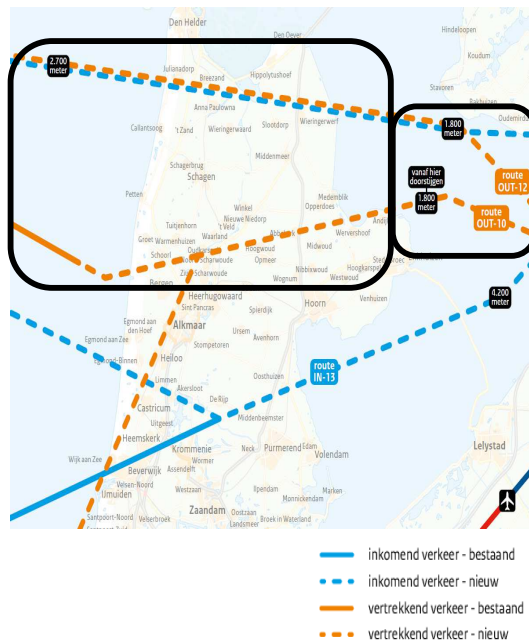
Voorbeelden onderliggende vragen (totaal 64 stuks):

1. "Kan deze route worden aangepast om te voorkomen dat de route boven gemeente Ede loopt? Zijn andere routes onderzocht? Zo ja welke? Zo nee: kan dit alsnog gebeuren, om te voorkomen dat ze over gemeente Ede lopen?"
2. "Welke afwegingen zijn gemaakt om de route precies over deze kernen te laten lopen?"
3. "In september 2017 is Ede verrast met de tweede route die boven Ede is gepland. Niet alleen de stijgende, ook de dalende vliegtuigen vliegen dan boven Ede. Er was blijkbaar elders sprake van een beperkende situatie, waardoor de aanvliegroute verlegd moet worden. Zijn hier alternatieve keuzes onderzocht en gemaakt? Zo ja welke en zo nee, waarom niet?"
4. "Kunnen de routes hoger dan de nu aangegeven hoogtes (2300-3000m) worden gepland? Als dit niet zo is, waarom niet?"
5. "Is het mogelijk te voorkomen dat er kruisend luchtverkeer is boven gemeente Ede?"
6. "Waarom moeten ineens een aanvlieg- uitvliegroute (over Apeldoorn, Hoenderloo, Park De Hoge Veluwe) Otterlo en Ede) worden samengevoegd? Graag haar gemotiveerde reactie. Als zij erkent dat dat geen goede keuze is geweest, wat gaat zij daaraan dan doen? Als zij dat niet erkent, waarom dan, volledig onderbouwd."
7. "Recent heeft u de route verlegd van ten noorden van Apeldoorn naar ten zuiden van Apeldoorn. Ook heeft u van deze route een aan- én afvliegroute gemaakt. Daardoor wordt de "belasting op de grond" verdubbeld en moet er ook juist in lager kunnen worden gevlogen. Als de route iets zuidelijker wordt gelegd door pas ten zuiden van Eerbeek naar het westen af te buigen ontziet dat bewoond gebied en ontziet dat bovendien de clusters van recreatiebedrijven in Beekbergen en Hoenderloo."

¹⁰ Afhankelijk van de omstandigheden is behalve hoogteseparatie is ook laterale (zijwaartse) separatie mogelijk.

¹¹ Afhankelijk van de daadwerkelijke dienstregeling kan de verdeling van het vliegverkeer over de dag afwijken van het gemiddelde.

3.3.3 Aandachtsgebied 3 – Aansluitroutes OUT-10/ OUT-12 IJsselmeer en Noord-Holland



Figuur 9: Aansluitroute OUT-10/ OUT-12

Overwegingen

Boven de kop van Noord-Holland liggen twee conditionele routes, OUT-12 en IN-11, die als gevolg van militaire activiteiten 120 dagen per jaar niet beschikbaar zijn. De ligging van deze routes is zodanig gekozen dat het, ondanks de nabijheid van Schiphol, minimale impact heeft op Schiphol verkeer. Ze zijn ook zo noordelijk mogelijk gepositioneerd om bebouwde omgeving te kunnen ontzien. De inkomende route IN-11 zal geleidelijk dalen van 2.700 meter aan de Noordzeekust naar 1.800 meter boven het IJsselmeer. Alleen als de route over de kop van Noord-Holland niet beschikbaar is, wordt een alternatieve inkomende route tussen Middenbeemster en Oosthuizen gebruikt, route IN-13. Hier vliegen de vliegtuigen echter tot op het IJsselmeer op meer dan 4.000 meter hoogte. IN-13 als hoofdroute leidt tot standaard toename van verkeer in sector 1 met effecten op dat werkgebied van de verkeersleiding. IN-11 komt niet in deze sector.

De routes liggen op deze locatie, omdat er ter hoogte van de Afsluitdijk en op de Waddenzee enkele militaire oefengebieden liggen. Het gebied ten noorden van de route OUT-10 wordt dus gekenmerkt door verschillende militaire oefen- en laagvlieggebieden. Het verplaatsen van OUT-10 naar het zuiden zorgt ervoor dat deze gesitueerd wordt in noordelijke deel van de Schiphol TMA. Dit gebied is zeer drukbezet met Schiphol verkeer.

Verkeer dat vanaf het eindpunt van de vaste vertrekkroute nabij Emmeloord via route OUT-10 over het IJsselmeer vliegt, kent vanwege de verkeerstromen van en naar Schiphol, hoogterestricties over het IJsselmeer. Deze route wordt ten noorden ingeklemd door de militaire oefen- en laagvlieggebieden en ten zuiden door de Schiphol TMA.

De aansluitroutes voor Lelystad Airport die over Noord-Holland lopen, worden alleen gebruikt voor verkeer van en naar bestemmingen ten westen of noordwesten van ons land (dus bijvoorbeeld richting het Verenigd Koninkrijk). Dat zal naar verwachting door 20% van het Lelystad verkeer gebruikt worden. Ter hoogte van de Noordoostpolder wordt deze 20% tevens gesplitst in verkeer van en naar het noordoosten (via Friesland en Groningen) en van en naar het westen-noordwesten via Noord-Holland. De verwachting is daarom dat het aantal vliegtuigbewegingen

over Noord-Holland in de eerste vijf jaar na opening, tot de herziening van het luchtruim, beperkt zal blijven tot gemiddeld één tot twee starts en één tot twee landingen per dag.

Wijzigingsvoorstel

Een groot deel van de suggesties gaat in op de mogelijkheid om het verkeer via het IJsselmeer af te handelen.

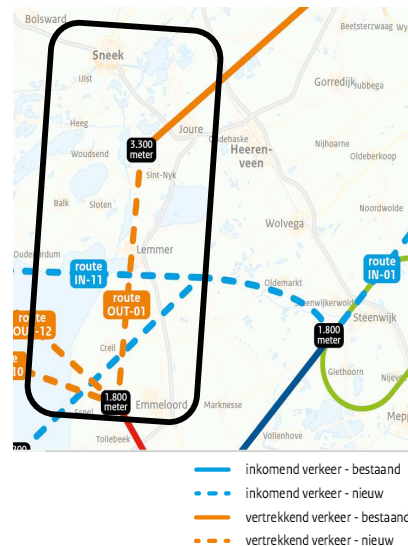
Er is tevens de vraag gesteld om het afbuigen van route OUT-12 boven het zuidwesten van de provincie Friesland een aantal kilometer naar het westen te verschuiven, waardoor het verkeer meer boven het IJsselmeer wordt afgehandeld.

Over de route OUT-10/OUT-12 zijn zowel vragen gesteld over de ligging van deze routes rond het IJsselmeer alsmede de ligging ter hoogte van Noord-Holland. Deze vragen leiden tot twee concrete voorstellen. Ten eerste is het voorstel om de mogelijkheid te creëren om langere afstanden af te laten leggen over het IJsselmeer. Het tweede voorstel luidt om de ligging van de routes OUT-10/OUT-12 ter hoogte van Noord-Holland te verleggen richting de Waddenzee en/of over dunner bevolkt gebied in Noord-Holland.

Voorbeelden onderliggende vragen (totaal 59 stuks):

1. "Waarom de vliegroutes niet boven IJsselmeer rechtover midden van de afsluitdijk tussen Waddeneilanden door laten vliegen, dus de vliegbeweging over water?"
2. "Hierbij stel ik voor om de routes out10 en out12 zoveel mogelijk over het IJsselmeer te laten vliegen en indien mogelijk over de Waddenzee, tussen de eilanden door eruit."
3. "Opstijgen richting Afsluitdijk omdat daar weinig bebouwing is, route out-10, gaat nu over heel bewoont West-Friesland."
4. "De route out10 in ieder geval een stuk boven Medemblik situeren zodat de dorpen met hun inwoners zoveel mogelijk ontzien worden qua geluidoverlast en directe vervuiling! En de route out10 dan laten lopen over, zo veel mogelijk, onbewoond gebied!"
5. "Ja, niet over Wervershoof Noord-Holland binnen vliegen, maar over de veel dunner bevolkte Wieringermeer Route out-10."
6. "Vliegroute over de Wieringermeer, zo goed als onbewoond gebied."
7. "Verbeter voorstel: verleg de route over Anna Paulowna/Julianadorp meer noordelijk over het Marsdiep tussen Den Helder en Texel. Dit kan bereikt worden door boven het IJsselmeer rechtdoor te vliegen naar een grotere hoogte en pas boven de Afsluitdijk de draai westelijk te maken. Voordeel van de groter hoogte is het ontzien van de vogeltrek en natuur. Door over het Marsdiep te vliegen zal er geen geluidsoverlast zijn voor bewoners van de kop van Noord-Holland."
8. "Waarom dan een aanvliegeroute over onze dorpen? Waarom niet via het IJsselmeer om Noord-Holland heen vliegen i.p.v. dwars over Noord-Holland?"
9. "Ik heb bezwaar tegen de route OUT-10 over Wervershoof/Onderdijk. Dit zijn dichtbevolkte gebieden. Het is beter om over het IJsselmeer richting route out 12 te gaan en dan over het dunbevolkte gebied tussen Medemblik en Wieringermeer."

3.3.4 Aandachtsgebied 4 – Aansluitroute OUT-01 Friesland



Figuur 10: Aansluitroute OUT-01

Overwegingen

Route OUT-01 is een permanente route, die het eindpunt van de vaste vertrekkroute verbindt met het hoger gelegen luchtruim. Het verkeer richting het noorden kan onbeperkt klimmen vanaf 1.800 meter nabij Emmeloord. Van en naar Schiphol vliegt echter veel (zwaar) verkeer in noordelijk en noordoostelijke richting met bestemmingen in onder andere China en Japan. Route OUT-01 is zodanig ontworpen dat deze vrij ligt van dit Schiphol verkeer. Door deze route positionering is het mogelijk dat verkeer sneller gaat stijgen boven de hoogtes zoals aangegeven op de kaart. Doordat de route van Lelystad pal naar het noorden gaat, kan het verkeer sneller klimmen. Verschuiven van de route in oostelijke richting wordt beperkt door de aanwezigheid van inkomend Schiphol verkeer dat op dit punt in tegengestelde richting vliegt. Hierdoor zijn er minder mogelijkheden in het klimmen richting de hogere luchtwegen, waardoor er langer op 1.800 meter gevlogen zou moeten worden. Een verschuiving van de route in westelijke richting zorgt ervoor dat een scherpe bocht moet worden gemaakt om in te voegen op de hogere luchtwegen. Dit stelt mogelijk prestatie-eisen aan de vliegtuigen op deze route om de bocht goed te kunnen vliegen.

De aansluitroutes voor Lelystad Airport die over Friesland lopen, worden alleen gebruikt voor verkeer van en naar bestemmingen ten noordoosten van ons land (dus bijvoorbeeld richting Scandinavië). Dat zal naar verwachting door 20% van het Lelystad verkeer gebruikt worden, waarbij ter hoogte van de Noordoostpolder gesplitst wordt tussen verkeer van en naar het noordoosten via Friesland en Groningen en van en naar het westen-noordwesten via Noord-Holland. De verwachting is daarom dat het aantal vliegtuigbewegingen dat via Route OUT-01 over Friesland gaat in de eerste vijf jaar na opening, tot de herziening van het luchtruim, beperkt zal blijven tot gemiddeld één tot twee starts en één tot twee landingen per dag.

Wijzigingsvoorstel

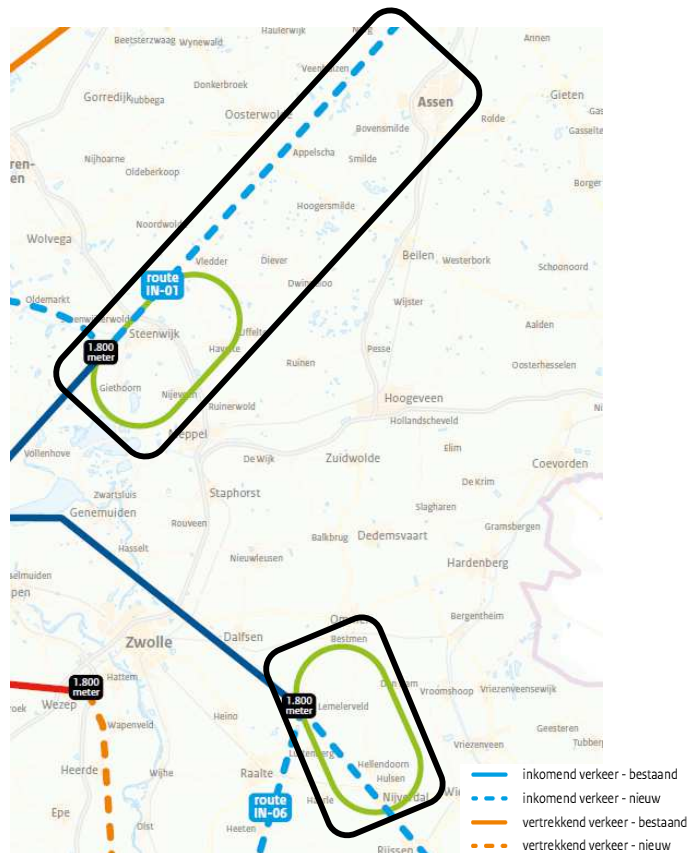
Er zijn verschillende wijzigingsvoorstellen ontvangen om de aansluitroute OUT-01 aan te passen. Het eerste voorstel is om vanaf het eindpunt van de vaste vertrekkroute langer rechtdoor te vliegen om een groter deel van de klim boven het IJsselmeer te laten plaatsvinden. Daarnaast is er een voorstel om de aansluitroute in respectievelijk oostelijk of westelijke richting te verschuiven om te voorkomen dat de route direct over Lemmer komt te liggen.

Een derde voorstel is om de aansluitroute OUT-01 vanaf het eindpunt van de vaste vertrekroute verder door Friesland te laten vliegen, waardoor het op een later moment aansluit op het hoger gelegen luchtruim.

Voorbeelden onderliggende vragen (totaal 26 stuks):

1. "Een van de vliegroutes gaat recht over het dorp Lemmer. Is het mogelijk dat u deze route naar rechts verlegt, zodat u rechts van de A6 vliegt naar Joure? Hiermee ontziet u Lemmer en het stille buiten gebied ten noordwesten van Lemmer maar ook het plaatsje Sint Nicolaasga (Sint Nyk) wordt op deze wijze meer ontzien. Daarbij wil ik opmerken dat ten (Zuid) Oosten langs de snelweg A6 tussen Lemmer en Joure nauwelijks bebouwing is."
2. "Woonkernen moeten zoveel mogelijk ontwaken worden. Waarom zijn er vliegroutes boven de woonkernen van Lemmer gepland. Dit kan worden vermeden door deze (meer zuidelijk) boven het IJsselmeer en (meer oostelijk) boven de A6 te plannen."
3. "Als inwoner van Lemmer zou ik graag zien dat de routes niet pal boven Lemmer komen, maar enkele km eerder afbuigen."
4. "Vertrekkend verkeer (nieuw) via Emmeloord-Balk-Drachten. Bij deze koers wordt Lemmer omzeild en is de vlieghoogte bij Balk inmiddels hoger geworden boven een bijna onbewoond gebied."
5. "Het mag niet zorgen voor extra geluidsoverlast elders. Dus zo snel mogelijk op grote hoogte gaan vliegen. Wij wonen aan de Dagpauwoog 19 Wolvega daar graag veel hoger overheen vliegen, zodat wij geen geluidsoverlast ondervinden. Dit zorgt voor vermindering van ons wooncomfort en waardevermindering van onze woning."

3.3.5 Aandachtsgebied 5 – Aansluitroute IN-01 Steenwijk en omgeving



Figuur 11: Aansluitroute IN-01 en wachtgebieden

Overwegingen

Route IN-01 verbindt het hoger gelegen luchtruim in het noordoosten van het land (luchtruimsector 1) met het beginpunt (entry point) van de vaste naderingsroute B+. Van en naar Schiphol vliegt veel (zwaar) verkeer in noordelijke en noordoostelijke richting met bestemmingen in o.a. China en Japan. Route IN-01 is zodanig ontworpen dat deze vrij ligt van dit Schiphol verkeer.

Vanuit operationeel perspectief is deze directe verbinding, in plaats van bijvoorbeeld eerst richting Friesland te vliegen om vervolgens aan te sluiten op de route OUT-01, wenselijk om andere verkeerstromen zoveel mogelijk te vermijden. Dit zorgt er tevens voor dat de beschikbare capaciteit in dit stuk luchtruim behouden kan worden. Het bundelen van route OUT-01 en IN-01 zou tevens resulteren in een routedeel met tegengestelde vliegrichtingen. Dit is in het huidige ontwerp, waar mogelijk, beperkt tot een minimum.

Route IN-01 is voorzien van een wachtgebied ter hoogte van Steenwijk. Wachtgebieden worden doorgaans gepositioneerd ter hoogte van het beginpunt van de vaste naderingsroute. Naast dit gegeven is er bij het positioneren van de wachtgebieden gekeken naar de locatie van het wachtgebied ten opzichte van Schiphol verkeer, de luchtruimclassificatie van het luchtruim waarin het wachtgebied is gepositioneerd, veiligheidsmarges en regionale routes door militair gebied. Datzelfde geldt overigens voor het wachtgebied voor IN-06 bij Lemelerveld. De verwachting is dat de wachtgebieden gemiddeld één keer per kwartaal gebruikt worden. Er zijn twee wachtgebieden in het ontwerp opgenomen, bij de naderingsroutes bij Steenwijkerland en Lemelerveld.

Wijzigingsvoorstel

Over de route IN-01 zijn zowel vragen gesteld over de locatie van het wachtgebied boven Steenwijk alsmede de ligging van de route vanuit het hogere luchtruim. Er zijn suggesties ingediend voor het verplaatsen van het wachtgebied naar locaties als de het IJsselmeer, de Noordzee en bestaande Schiphol wachtgebieden. Over de ligging van de route zijn voorstellen ingediend om de route over bestaande autosnelwegen (zoals bijvoorbeeld de Rijksweg A28) te leggen, maar ook om de route te bundelen met route OUT-01 tot een knooppunt nabij Emmeloord.

Voorbeelden onderliggende vragen (totaal 41 stuks):

1. "De route IN-01 en IN-11 laten samenkomen iets west van Oldemarkt en vanaf daar in zuidelijke richting laten lopen. Dit heeft als voordeel dat het natuurgebied/nationaal park De Weerribben gemeden wordt."
2. "Nationaal Park Weerribben-Wieden is een uniek stuk natuur in Nederland. Daarom wordt het onder meer beschermd door de Natura 2000 regelgeving. Aanpassing van de vliegroutes, door deze een paar kilometer naar het oosten te verplaatsen, boven de autosnelweg A32, zou al een verlichting kunnen betekenen."
3. "Gelet op het gegeven dat de aanvliegroutes voor luchthaven Lelystad Natura 2000-gebieden boven noordwest-Overijssel, Drenthe en Friesland raken, en de positionering van een wachtgebied precies boven de gemeente Steenwijk, stel ik de volgende wijzigingen voor: 1) Verplaatsing van het wachtgebied naar een positie boven het IJsselmeer."
4. "Waarom de route IN 01 niet over de A28, dan merk je de extra geluidsoverlast een stuk minder."
5. "Wij stellen dan voor de route meer Noord-Zuid te laten lopen, ten noordwesten van de route Out-01. Tevens, stellen wij voor om de daling op de route in 01 later in te zetten zodat er veel minder geluidsoverlast zal zijn."
6. "Wij stellen dan voor de route meer Noordwest-Zuid te laten lopen, over het gebied ten noordwesten van de route Out-01."
7. "Verhoog de onderzijde van de ARTIP-holding t.b.v. SPL-verkeer van FL070 naar FL080. Verplaats het wachtgebied boven Steenwijkerland naar de vrijgekomen onderzijde van de ARTIP-holding (FL060-070)."

4. Samenvattend

4.1 Algemene terugblik

Het Ministerie van IenW heeft het ontwerp van de aansluitroutes Lelystad Airport opengesteld voor openbare internetconsultatie voor de periode van 5 oktober tot en met 2 november 2017. Gezien het aantal en de herkomst van de ontvangen reacties, kan worden gesteld dat er veel aandacht is voor het onderwerp in de regio, waar de aansluitroutes zijn gelokaliseerd maar ook daarbuiten. Hoewel de internetconsultatie specifiek is gericht op de ontwerp aansluitroutes, richt het merendeel van de binnengekomen reacties zich op andere thema's. Deze zijn in meer of mindere mate gerelateerd aan de aansluitroutes. De vragen en antwoorden zijn verwerkt in bijlagedocument 1.

4.2 Vervolgtraject wijzigingsvoorstellen

De internetconsultatie heeft een aantal verbetersuggesties opgeleverd, die aan de uitgangspunten voldoen en die een potentieel verbeterpunt bevatten. De suggesties zijn gebundeld in aandachtsgebieden en zijn voor nadere bestudering en advies aangeleverd aan LVNL en CLSK. De suggesties hebben betrekking op de volgende aandachtsgebieden:

1. Wezep- Apeldoorn (IJssel): aansluitroute OUT-02/OUT-07: verplaatsen locatie eindpunt van de vaste vertrekroute nabij Wezep in oostelijke richting en aanpassen van het moment van doorklimmen richting Apeldoorn.
2. Ede en omgeving: aansluitroute IN-06/OUT-07: vermijden van kruisend verkeer boven Ede en Apeldoorn.
3. IJsselmeer en kop van Noord-Holland: aansluitroute OUT-10/OUT-12: langere afstand over het IJsselmeer laten afleggen en verleggen routes richting de Waddenzee en/of over dunner bevolkt gebied in Noord-Holland.
4. Friesland: aansluitroute OUT-01: langer rechtdoor vliegen, zodat een groter deel van de klim boven het IJsselmeer plaatsvindt, het verschuiven van de aansluitroute in oostelijk of westelijke richting en OUT-01 vanaf het eindpunt van de vaste vertrekroute verder door Friesland laten vliegen.
5. Steenwijk en omgeving: aansluitroute IN-01: voorstel Steenwijkerland

De wijzigingsvoorstellen volgen onverkort het vervolgtraject, waarin zij worden gebundeld met de opbrengst uit het advies van het bewonerscomité en de consultatie van de luchtruimgebruikers, die parallel heeft gelopen aan de internetconsultatie. In deze consultatie kregen onder meer de koepelorganisaties voor de recreatieve luchtvaart en de grote luchtvaart de mogelijkheid te reageren en verbetervoorstellen te doen.

De voorstellen in dit advies worden bestudeerd en meegewogen in het besluit over welke ontwerp aansluitroutes van Lelystad Airport verder worden uitgewerkt. Het resultaat zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Na het besluit volgt een traject, waarin de aansluitroutes onder andere vliegveiligheidstesten en –simulaties ondergaan. Na afloop van dit traject worden de aansluitroutes vastgesteld en gepubliceerd in de Luchtvaartgids. De Minister van IenW zal de Tweede Kamer periodiek informeren over de voortgang van deze toetsen tot aan de definitieve vastlegging van de routes in regelgeving.