

Voorkomen laagvliegroutes boven de Veluwe.

Het probleem van deze laagvliegroutes ontstaat, doordat de vertrekroutes van vliegveld Lelystad liggen onder de naderingssector ARTIP (vanuit het noorden, oosten en zuidoosten); alle vliegtuigen gebruiken aanvliegroure-waypoint ARTIP (tussen Dronten en Lelystad) voor het naderen van vliegveld Schiphol.

Een andere oorzaak van dit probleem is, dat er vermeden moet worden om laag over de Veluwe te vliegen. Ook mag er niet al te laag over militair schietterrein Oldebroek gevlogen worden.

Huidige plan juli – september 2017

Ik refereer aan dit plan verderop als de huidige situatie. Het is echter slechts nog maar een voorgenomen plan.

Het vermijden van naderingssector ARTIP wordt in het huidige plan opgelost door alle vliegtuigen die van Lelystad vertrekken en een zuidelijke bestemming hebben eerst naar het noordoosten (de verkeerde kant op dus) te sturen, en dan laag over Wezep naar het oosten (alsnog over een stuk Veluwe) en vervolgens het zuiden door de IJsselvallei te leiden, waarna er pas geklommen kan worden. Gedurende heel deze omweg wordt er laag gevlogen om het dalende verkeer naar ARTIP niet te hinderen. Dit dalende verkeer vliegt relatief laag, om zo een voordelig “glijpad” te krijgen.

ARTIP naar Schiphol

Vanaf ARTIP wordt er afhankelijk van de windrichting en het daarvan afgeleide baangebruik op Schiphol gevlogen richting waypoint SPL (Schiphol) of richting PAM (Pampus).

- Bij zuidenwind wordt er vanaf ARTIP gevlogen richting SPL, en daarna op aanwijzing van de verkeersleiding rechtsaf gestuurd naar het begin van de aanvliegroure voor de Zwanenburgbaan of de Polderbaan. Zo mogelijk wordt er direct vanaf ARTIP naar de aanvliegroures gevlogen.
- Bij westenwind wordt er vanaf ARTIP gevlogen naar PAM voor een landing op de Buitenveldertbaan. Hierbij worden soms bij drukte vliegtuigen vanaf ARTIP richting Zeewolde geleid, om van daar af de daling naar de Buitenveldertbaan in te zetten.
- Bij noordenwind wordt er vanaf ARTIP gevlogen naar PAM voor een landing op de Aalsmeerbaan of Zwanenburgbaan, of via SPL voor een landing op de Kaagbaan.
- Bij oostenwind wordt er vanaf ARTIP gevlogen naar SPL, daarna via EH641 en EH643 voor een landing op de Buitenveldertbaan, of via EH614 en EH609 voor een landing op de Kaagbaan.

Routes van en naar Lelystad

Het probleem van de laagvliegroute kan volgens mij beter opgelost worden door de van Lelystad vertrekkende vliegtuigen zo snel mogelijk de ARTIP naderingssector van Schiphol te laten verlaten. Het vliegverkeer dat op Lelystad vertrekt met een bestemming in het zuiden of oosten moet vrij blijven van dit dalende verkeer.

Blauw = mijn vertrekroute (Zowel baan 05 als 23)
 Oranje = mijn naderingsroute i.g.v. gebruik baan 05



- Bij zuidenwind of westenwind (gebruik Lelystad baan 23) kunnen vertrekkende vliegtuigen zo snel mogelijk een bocht naar links maken van ca 90 graden. Hierna kan het vliegverkeer met oostelijke en zuidelijke bestemmingen tussen Zeewolde en Harderwijk door vliegen richting NYKER. Bij Putten wordt de ARTIP sector en de TMA van Schiphol verlaten. Verder gaat de route via NYKER richting ARNEM, of vanaf NYKER naar LOPIK of LEKKO. Kruisende vertrekkoutes vanaf Schiphol kunnen hier door verticale scheiding veilig blijven. Verkeer met bestemming in het zuidwesten zou deze route ook kunnen nemen. Verkeer met bestemming in het noorden zou de huidige route kunnen nemen.
- Bij zuidenwind of westenwind (gebruik Lelystad baan 23) kunnen landende vliegtuigen gebruikmaken van de huidige routes.
- Bij noordenwind of oostenwind (gebruik Lelystad baan 05) kunnen vertrekkende vliegtuigen zo snel mogelijk een bocht naar rechts maken van ca 135 graden. Hierbij kunnen Dronten en Biddinghuizen vermeden worden. Hierna kan het vliegverkeer in zuidelijke richting tussen Zeewolde en Harderwijk door vliegen richting NYKER om bij Putten de ARTIP sector te verlaten. De verdere route: zie hierboven. Verkeer met bestemming in het zuidwesten en het noorden zou de huidige route kunnen nemen.
- Bij noordenwind of oostenwind (gebruik Lelystad baan 05) kunnen landende vliegtuigen (ook die uit sector RIVER en SUGOL komen via SPYKERBOOR) naderen via ARTIP (NB: verticale scheiding met verkeer voor Schiphol), en vervolgens via waypoint LE120, een bocht van 225 graden en waypoint FAPOS de landing inzetten.

Ik hoop dat ik hiermee een goede en positieve bijdrage heb geleverd aan de discussie, door niet alleen af te keuren maar ook met een oplossing te komen.

Met vriendelijke groeten,

Jan Schutten

Looweg 31

8095 PS 't Loo Oldebroek

0525 – 631997

06 – 81082671

janschutten@planet.nl