

In deze consultatie brengt de provincie Gelderland namens diverse gemeenten en maatschappelijke overlegpartners de volgende verbetervoorstellen in.

DEEL 1: HOOFDTEKST

1) GEEN NIEUWE INKOMENDE ROUTE BOVEN HET CENTRAAL VELUWS NATUURGEBIED

Bij Kamerbrief van 19 september 2017 stelde I&W voor om de inkomende route vanuit het zuiden noordwaarts te verleggen, en deze te combineren met de uitgaande route op het traject Apeldoorn – Hoge Veluwe – Ede. Hiermee wordt dit ecologisch en toeristisch waardevolle gebied waar bovendien tienduizenden mensen wonen onevenredig zwaar belast. Bovendien kan het bij bepaalde (weers)omstandigheden onvermijdelijk zijn om lager te vliegen dan 2700 meter. Wij verzoeken daarom deze wijziging terug te draaien, en dus weer “terug te keren” naar de oorspronkelijk voorgestelde inkomende route die was opgenomen in de eerdere routevoorstellen die I&W presenteerde op 21 juni en 12 september 2017. Daarbij verzoeken wij om de uitgaande route over dit gebied te laten vliegen op een hoogte van minimaal 3000 meter. Dit verzoek doen wij ook voor de zuidelijker gelegen inkomende route.

2) DOORSTIJGEN VAN 1800 NAAR 2700 METER

Bij Kamerbrief van 12 september 2017 presenteerde I&M een zuidelijke uitvliegroute waarbij ergens tussen het bakken LE506 bij Wapenveld en de stad Apeldoorn zou worden doorgestegen van 6000 voet/1800 meter naar 9000 voet/2700 meter. Wij bepleiten dat het punt waarop deze stijging naar 2700 meter wordt ingezet zo ver mogelijk in noordelijke richting wordt verlegd, zodat zo min mogelijk woonkernen hinder ondervinden van de hoge piekniveaus aan geluid die een dergelijke stijging teweeg brengt.

DEEL 2: ACHTERGRONDDOCUMENT

Hierbij geven wij een nadere toelichting op de zienswijze die door Gedeputeerde Staten van Gelderland namens meerdere overlegpartners binnen de provincie is ingediend voor de internetconsultatie inzake de voorgenomen aansluitroutes van Lelystad Airport.

1. Algemeen

In een eerdere brief die door ons college op 20 september 2017 is verstuurd aan zowel de staatssecretaris als de Vaste Tweede Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat zijn de volgende basisuitgangspunten gemarkeerd:

- We onderschrijven dat de openstelling van Lelystad Airport voor de beoogde grotere vliegtuigen geen vertraging mag oplopen door het routebesluit.
- We vragen besluitvorming waarmee het toekomstperspectief voor vliegveld Teuge en bijbehorende activiteiten wordt geborgd.
- De huidige vlieghoogtes zijn wat ons betreft boven grote delen van de Veluwe nog te laag. We vragen een verdere verhoging.
- We zijn er van overtuigd dat de herindeling van het luchtruim sneller kan worden opgepakt. We vragen hiervoor meer urgentie en afspraken over inzet en actie.

2. Hoofdpunten van commentaar

De kern van de ingediende zienswijze is ons verzoek om ten eerste de keuze van de inkomende route uit het zuiden op het traject Apeldoorn – Hoge Veluwe – Ede terug te draaien, en ten tweede het punt op de route tussen Wapenveld en Apeldoorn waar de stijging van 1800 naar 2700 meter wordt ingezet zo noordelijk mogelijk te leggen. In aanvulling op deze beide verbetervoorstellen maken wij graag gebruik van de geboden gelegenheid om aanvullend de volgende zaken te bepleiten.

2.1. Optimaal benutten van de mogelijkheden om hoger aan en uit te vliegen

We onderkennen het economische belang van de openstelling van Lelystad Airport voor de beoogde grotere vliegtuigen. Dat kan echter alleen rekenen op maatschappelijk draagvlak wanneer bij de voorbereiding zorgvuldigheid voorop staat. Alles dient in het werk te worden gesteld om de overlast voor inwoners, bedrijven, instellingen en bezoekers/toeristen te minimaliseren en de natuur en stiltegebieden te ontzien. Het middel bij uitstek daarvoor is de voorgenomen herindeling van het Nederlandse luchtruim. Daardoor kunnen, zowel in de aanvlieg- als uitvliegroutes van Airport Lelystad, al op korte afstand van Lelystad (veel) grotere vlieghoogten worden aangehouden, met bijbehorende sterke vermindering van de geluidsbelasting. We dringen daarom sterk aan op een versnelde invoering van de herinrichting van het nationale luchtruim.

2.2. Borgen van een gezond toekomstperspectief voor luchthaven Teuge

Luchthaven Teuge heeft een belangrijke functie voor de General Aviation sector in het algemeen en voor bedrijvigheid, recreatie en toerisme in de regio. De aansluitroute, die u voorstelt, maakt het valschermspringen op vliegveld Teuge onmogelijk en zet de exploitatie van de luchthaven zwaar onder druk. We vragen u om een toekomstperspectief voor vliegveld Teuge en bijbehorende activiteiten te borgen.

2.3. Borgen van een zorgvuldige en transparante aanpak van het vervolgproces dat moet leiden tot een ministerieel routebesluit ingevolge artikel 5.11 Wet luchtvaart

Wij constateren dat veel bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en overheden zich zorgen maken over de effecten van de voorgenomen aansluitroutes. Voor hen zijn de voorgestelde aansluitroutes als een onaangename boodschap uit de lucht komen vallen. Een zorgvuldige en transparante aanpak van het vervolgproces vinden wij van wezenlijk belang. Wij hopen, dat de consultatie leidt tot betere aansluitroutes en een breder draagvlak. Wij dringen er bij u op aan om:

- verbetervoorstellen en alternatieven zorgvuldig en transparant te behandelen;
- hierbij in ieder geval eenduidige criteria als geluid- en milieubelasting, aantal gehinderden (bewoners, recreanten en ondernemers) en economische en toeristisch-recreatieve belangen mee te wegen;
- uw plannen bij te stellen als de MER-beoordeling van de aansluitroutes daartoe aanleiding mocht geven;
- het resultaat van uw afweging toe te lichten bij uw besluit.

Wij achten het echt onvoldoende als zou worden volstaan met het kiezen en toelichten van slechts één variant.

De Kamerbrief van 16 oktober 2017 over tekortkomingen in de MER die in 2014 is uitgevoerd voor Lelystad Airport en het voornemen om een MER-beoordeling uit te voeren voor de aansluitroutes onderstrepen onze oproep tot zorgvuldigheid en transparantie, en tot verbetering van het overleg met betrokkenen. De geschetste ontwikkelingen dragen immers niet bij aan het vertrouwen in het proces waarvoor u verantwoordelijk bent. Helaas zijn de consequenties voor ons nog niet allemaal te overzien.

2.4. Betrachten van transparantie en zorgvuldigheid bij de herindeling van het Nederlandse luchtruim, waarbij participatie van overheden en belangengroepen geborgd is

Wij pleiten voor een versnelde herinrichting van het Nederlandse luchtruim. We dringen er bij uw op aan om hiervoor een transparant en zorgvuldig proces in te richten, waarbij participatie van overheden (provincies en gemeenten), luchtvaartsector en belangengroepen geborgd is.

2.5. Vervroegd implementeren van kansrijke elementen van de toekomstige luchtruimindeling in het gebied dat impact krijgt van Lelystad Airport

In onze ogen zijn er op het grondgebied van zowel Gelderland als Overijssel kansen voor een flexibeler benutting van stukken luchtruim die nu nog exclusief zijn gereserveerd voor Schiphol of Defensiedoeleinden. Wij pleiten ervoor om hier maximaal gebruik van te maken, in goed overleg

tussen Lelystad Airport en de luchtruimautoriteiten gedurende de periode waarin de herindeling van het Nederlandse luchtruim nog wordt voorbereid. "Willen is kunnen" zou hier wat ons betreft het adagium moeten zijn, gezien ook het relatief lage aantal vliegbewegingen van en naar Lelystad zolang dit proces van herindeling nog loopt.

2.6. Terugdraaien van het tussentijds verleggen in noordelijke richting van de aanvliegeroute naar het gebied Ede-Hoge Veluwe-Apeldoorn

Hoe dan ook vinden wij het niet correct dat er tijdens de informatieronde door het ministerie tussentijdse wijzigingen in de vliegroutes met een dusdanig grote impact zijn doorgevoerd, en dat er niet of nauwelijks sprake is geweest van informatievoorziening hierover naar de betrokken overheden.

De wijziging op dit vlak die de staatssecretaris op 19 september heeft voorgesteld aan de Tweede Kamer achten wij bovendien geen verbetering voor de omgevingskwaliteit in Gelderland. Dit laat zich onderbouwen door de ernstige gevolgen die wij voorzien:

- Onveilige routes door kruisend verkeer boven de kernen Ede en Bennekom (zie ook de aangenomen Kamermotie 411).
- Bij kruisen: nog lagere vlieghoogte dan 2700 meter, vanwege de afstand die veiligheidshalve aangehouden moet worden tussen de dalende en stijgende vliegtuigen.
- Concentratie van overlast boven de kernen Apeldoorn, Beekbergen, Hoenderloo, Ede, Bennekom, Wageningen, Rhenen en Park de Hoge Veluwe (voor zowel inwoners als recreanten/toeristen).
- Spanning met beleid rond bescherming Natura 2000 gebied Veluwe (zie ook: regeerakkoord, paragraaf 3.5 Leefomgeving).
- Mogelijk strijd met de Wet natuurbescherming gezien vanuit de stikstofdepositie in relatie tot de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS).

In dit verband sluiten wij aan bij de volgende passage uit het recente Regeerakkoord 2017-2021 d.d. 10 oktober 2017, paragraaf 3.5 Leefomgeving: *"Het beschermen van belangrijke open ruimtes zoals het Groene Hart, de Waddenzee en de Veluwe blijft een belangrijk onderdeel van het nationaal ruimtelijk beleid."* Wij achten het van belang dat de vliegroutestructuur van Lelystad Airport hieraan geen afbreuk doet.

In de brief die de staatssecretaris hierover op 19 september 2017 stuurde wordt als reden van deze tussentijdse routeverlegging aangevoerd dat hiermee een eind komt aan de beperkte beschikbaarheid van de aanvliegeroute route waarvoor de ligging boven een militair oefengebied bij Wamel zorgt. In dit verband wijzen wij erop dat dit oefengebied in de praktijk slechts één keer per jaar wordt gebruikt. (Afgaand op de besluiten "Instelling tijdelijk gebied met beperkingen t.b.v. oefening Purple Windmill vanaf 2011 t/m 2015). Hierbij verwijzen wij ook naar de Regeling beperking of verbod uitoefening burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden 2017, artikel 2 lid 4 onder i (TRA 72 Wamel). Wij dringen daarom aan op het terugdraaien van de verlegging van de inkomende route (IN-06) en terug te vallen op het ontwerp van voor 19 september. Op deze manier wordt de overlast gespreid en wordt Natura 2000 gebied Veluwe voor wat betreft het inkomend verkeer ontzien.

2.7. Borgen van de specifieke belangen van de recreatie- en toerismesector op de Veluwe

De bedrijven die het toeristisch-recreatief product op de Veluwe verzorgen staan garant voor een grote bijdrage aan de Gelderse economie, met naar schatting een jaarlijkse omzet van ongeveer 900 miljoen euro. Wij voorzien een ernstige aantasting van de kernwaarden "rust" en "stilte" die hierin centraal staan, als de huidige voornemens om een relatief zo lage vlieghoogte over de Veluwe aan te houden intact blijven. Dit temeer vanuit de verwachting dat er met name in het zomerhalfjaar zowel sprake zal zijn van een grotere hoeveelheid vluchten van/naar Lelystad Airport als van meer toeristisch-recreatieve activiteit op de Veluwe. In deze periode zal de belasting op de omgevingskwaliteit in dit gebied dus relatief groot zijn.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Minister mevr. C. van Nieuwenhuizen

uw kenmerk:	uw brief van:	ons kenmerk:	behandeld door:	doorkiesnummer:	e-mailadres:
-	-	17/FV/ROW&M	Rikkert Snitselaar	0318 680 329	rikkert.snitselaar@ede.nl
onderwerp:				bijl.: 1	datum:
Verbetervoorstellen en zienswijzen consultatie Ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport					31 oktober 2017

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Hierbij ontvangt u onze verbetervoorstellen, zienswijzen en vragen omtrent de Ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport. Dit in aanvulling op de gezamenlijke zienswijze van diverse Gelderse partijen, welke mede is ondertekend door de regio FoodValley (bijgevoegd als bijlage).

1. Vlieghoogte

Volgens de overzichtskaart bedraagt de vlieghoogte van zowel de route OUT-07 als de route IN-06 boven het grondgebied van regio FoodValley circa 2.700 meter. Nergens ter wereld wordt over dergelijk lange afstanden zo laag gevlogen. Dit laagvliegen leidt tot meer geluidsoverlast en fijn stof en CO₂ emissies doordat continu de gashendel openstaat om op hoogte te kunnen blijven. Vanuit diverse luchtvaartdeskundigen horen wij dat het in veel gevallen mogelijk is om hoger te vliegen zonder dat het Schipholverkeer hierdoor wordt belemmerd. Schipholverkeer boven de regio FoodValley vliegt voor het overgrote deel immers op hoogtes boven de 5 kilometer. Onderschrijft u deze analyse? Op welke wijze gaat u borgen dat, indien de situatie het toelaat, de vliegtuigen ook daadwerkelijk hoger gaan vliegen boven het grondgebied van regio FoodValley?

2. Inzicht in milieu-impact

Op dit moment is onvoldoende inzicht in de impact die de vliegroutes hebben op de leefbaarheid en gezondheid binnen de woonkernen. Ook de gevolgen voor het natuurgebied Veluwe (toerisme en natuur) zijn onduidelijk. Regio FoodValley wil dat nader onderzoek gedaan wordt naar de gevolgen voor het milieu (geluid en (ultra)fijnstof) en de natuur (stikstofdepositie) en pleit voor een goede nulmeting om de huidige situatie (zonder de nieuwe vliegroutes) in kaart te brengen. De toezegging van de staatssecretaris in de Kamerbrief van 16 oktober jl. om middels een m.e.r.-beoordeling te bekijken of de milieueffecten van de vliegroutes in beeld gebracht moeten worden is een eerste noodzakelijke stap, maar gaat wat ons betreft niet ver genoeg. Mede gezien de verontrustende berichten uit de EenVandaag-uitzending van 17 oktober jl. (zie figuur 1) dringen wij aan op het daadwerkelijk uitvoeren van onderzoek en een gedegen nulmeting naar de diverse milieueffecten voor de regio.

3. Vliegen boven woonkernen

Eén van de uitgangspunten voor het bepalen van het traject van de vliegroutes, zoals geformuleerd door de Alderstafel, is het zoveel mogelijk mijden van woonkernen. Het verbaast ons dan ook dat de routes OUT-07 en IN-06 op lage vlieghoogte recht over de kernen Ede, Bennekom, Rhenen en Hoenderloo lopen en de kernen Veendendaal en Wageningen schampen. Hiermee worden circa 100.000 inwoners binnen de regio FoodValley opgescheept met overlast van laagvliegende vliegtuigen. Hoe verhoudt deze keuze zich tot het genoemde uitgangspunt?



4. Veiligheid bij kruisend verkeer

Na de route-aanpassing van 19 september jl. lopen de aansluitroutes vanuit en naar het zuidwesten beiden over het grondgebied van regio FoodValley en ook nog eens over elkaar. Dit betekent dat bij een kruisende beweging tenminste 1.000 voet (verticale) afstand moet worden aangehouden. Dit kan leiden tot een nog lagere vlieghoogte boven dichtbevolkt gebied. Een tweede optie is elkaar passeren in het horizontale vlak. Hierbij dient tenminste 5 mijl afstand gehouden te worden. Dit leidt ertoe dat een groter gebied en nog meer bewoners overlast zullen ervaren van de vliegroutes dan uit de routekaarten blijkt. Ook maken wij ons zorgen om de veiligheid bij de overlap van de inkomende en uitgaande route. Gezien de lage vlieghoogte is erg weinig ruimte/tijd om in te grijpen indien vliegtuigen elkaar te dicht naderen, met alle gevolgen van dien.

Gezien het voorgaande pleiten wij voor het verleggen van de route IN-06 naar het oorspronkelijke traject van voor 19 september (zie grijze lijn in figuur 2).

5. Invoering vliegbelasting

Om de klimaatdoelen van 'Parijs' te kunnen halen zal de nadruk niet moeten liggen op groei maar juist op het verduurzamen van de luchtvaart. Wij pleiten voor een snelle invoering van vliegbelasting onder het motto 'de vervuiler betaalt'. Het is ons inziens niet uit te leggen dat men voor een schone vervoersmodaliteit als de trein BTW moet betalen terwijl vliegtickets vrijwel niet belast worden!

6. Betrokkenheid en transparantie besluitvorming

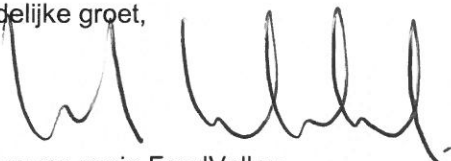
De transparantie van het proces rondom de vaststelling van het Luchthavenbesluit in 2015 en de aansluitroutes over het 'oude land' laat te wensen over. Omdat de aansluitroutes ten tijden van de vaststelling van het Luchthavenbesluit nog niet bekend waren, hebben veel partijen in Gelderland destijds geen zienswijzen ingediend. Door de besluitvorming rond de luchthaven los te koppelen van de besluitvorming rond de aansluitroutes is hen de kans op rechtsbescherming ontnomen. Wij vinden dit een kwalijke zaak en niet getuigen van transparante besluitvorming.

Regio FoodValley dringt daarom aan op het serieus meenemen van alle ingediende verbetervoorstellen en zienswijzen bij de vaststelling van de aansluitroutes en de voorgestelde optimalisaties zorgvuldig te onderzoeken op haalbaarheid.

Tot slot willen wij rond het proces van de herindeling van het luchtruim dat de komende jaren haar beslag gaat krijgen niet alleen op de hoogte gehouden worden, maar ook de mogelijkheid krijgen om actief aan de voorkant betrokken te worden bij dit proces, al dan niet middels het inbrengen van een onafhankelijk luchtvaartdeskundige voor een second opinion. Het kan ons inziens niet zo zijn dat over zaken die dergelijke vergaande gevolgen kunnen hebben voor de leefbaarheid binnen ons grondgebied besloten wordt zonder dat wij aan tafel zitten. Graag vernemen wij van u hoe u het proces rond de herindeling van het luchtruim gaat invullen.

We kijken uit naar uw reactie en dringen normaal aan op een transparant besluitvormingsproces omtrent de vaststelling van de aansluitende routes en de toekomstige herindeling van het luchtruim.

Met vriendelijke groet,

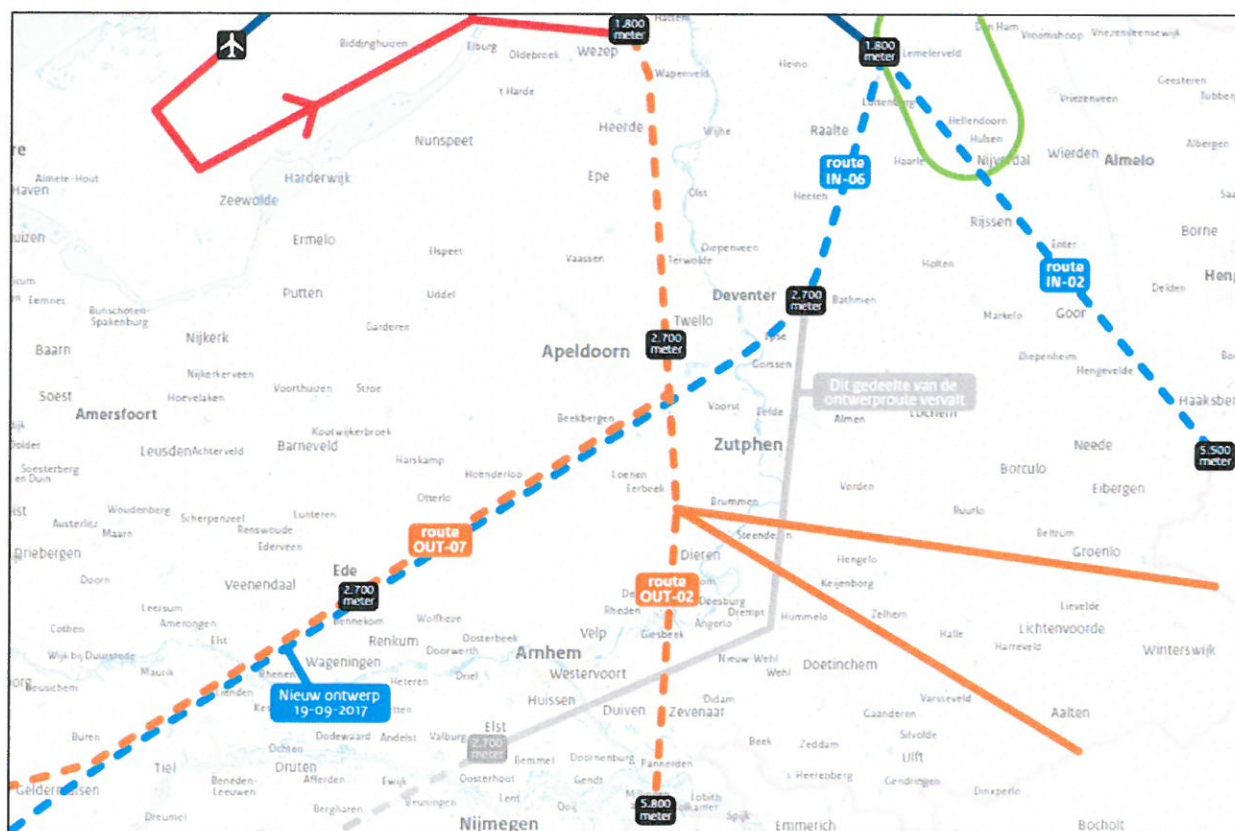


Het bestuur van regio FoodValley,

René Verhulst, burgemeester van de gemeente Ede en voorzitter van het bestuur van regio FoodValley



Figuur 1: Geluidscontouren vliegroutes - bron: uitzending EenVandaag 17 oktober 2017.



Figuur 2: Ligging vliegroute IN-06 (grijze lijn).

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Minister mevr. C. van Nieuwenhuizen

uw kenmerk	uw brief van	zaaknummer	behandeld door	telefoonnummer	e-mail
--	--	880052	Rikkert Snitselaar	0318 680 329	rikkert.snitselaar@ede.nl
onderwerp				bijlage(n)	Ede,
Verbetervoorstellen en zienswijzen consultatie Lelystad Airport				3	1 november 2017

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Hierbij ontvangt u onze verbetervoorstellen, zienswijzen en vragen omtrent de Ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport. In aanvulling op de gezamenlijke zienswijze van diverse Gelderse partijen en de zienswijze vanuit de FoodValley-gemeenten (beiden bijgevoegd als bijlage), willen wij onderstaande punten onder de aandacht brengen:

1. Omleggen vliegroutes over IJsselmeer en Noordzee

Wij vragen u de mogelijkheden te onderzoeken om de routes boven het oude land die bedoeld zijn voor de zuidelijk van Nederland gelegen bestemmingen te vervangen door routes die over het IJsselmeer lopen om vervolgens via de kop van Noord-Holland over de Noordzee in zuidelijke richting af te buigen. Deze routes hoeven niet te conflicteren met de TMA van Schiphol: het oostelijk deel van het IJsselmeer, het noordelijk deel van Noord-Holland en het westelijk deel van de Noordzee liggen hierbuiten. Deze routes zijn weliswaar niet de meest directe, maar in termen van aantallen gehinderden en impact op de Veluwe scoren deze routes veel beter dan de ontwerp aansluitroutes die nu voorliggen.

2. Businesscase Lelystad Airport

Lelystad Airport wordt tot het moment dat de herindeling van het luchtruim een feit is beperkt tot 10.000 vliegbewegingen op jaarbasis. Dit betekent dat voor een beperkt aantal (low-budget) vakantievluchten op dagbasis relatief veel overheadkosten (bijvoorbeeld: bagage afhandeling, beveiliging en secundaire voorzieningen) gemaakt moeten worden. Dit kan ons inziens onmogelijk tot een positieve businesscase leiden en roept de volgende vragen bij ons op:

- Kunt u een inschatting geven van de omvang van het verlies op jaarbasis?
- Wie neemt het verlies de jaren tot aan de herindeling van het luchtruim voor zijn rekening?
- Kunt u aangeven hoeveel vluchten op jaarbasis tenminste nodig zijn om de businesscase wel sluitend te krijgen?

3. Vlieghoogte

Dit punt wordt ook aangekaart in de regio FoodValley-zienswijze onder punt 1 (zie bijgevoegd). Kortweg vragen wij u naar de mogelijkheden om de routes boven Gelderland op te hogen. Aanvullend en als onderbouwing hierop verwijzen wij naar bijgevoegde analyse van LVNL over de vliegbewegingen boven het grondgebied van Ede gedurende de afgelopen 5 jaar. De cijfers uit deze analyse onderschrijven ons inziens dat er mogelijkheden zijn om de aansluitroutes van en naar Lelystad Airport aanzienlijk op te hogen, zonder dat Schipholverkeer daar hinder van ondervindt.

We kijken uit naar uw reactie en dringen nogmaals aan op een transparant besluitvormingsproces omtrent de vaststelling van de aansluitende routes en de toekomstige herindeling van het luchtruim.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a cursive name.

namens het college van Burgemeester en wethouders van Ede,

Leon Meijer - wethouder



Analyse vluchten over Ede – Bennekom periode 1-1-2012 t/m 30-9-2017

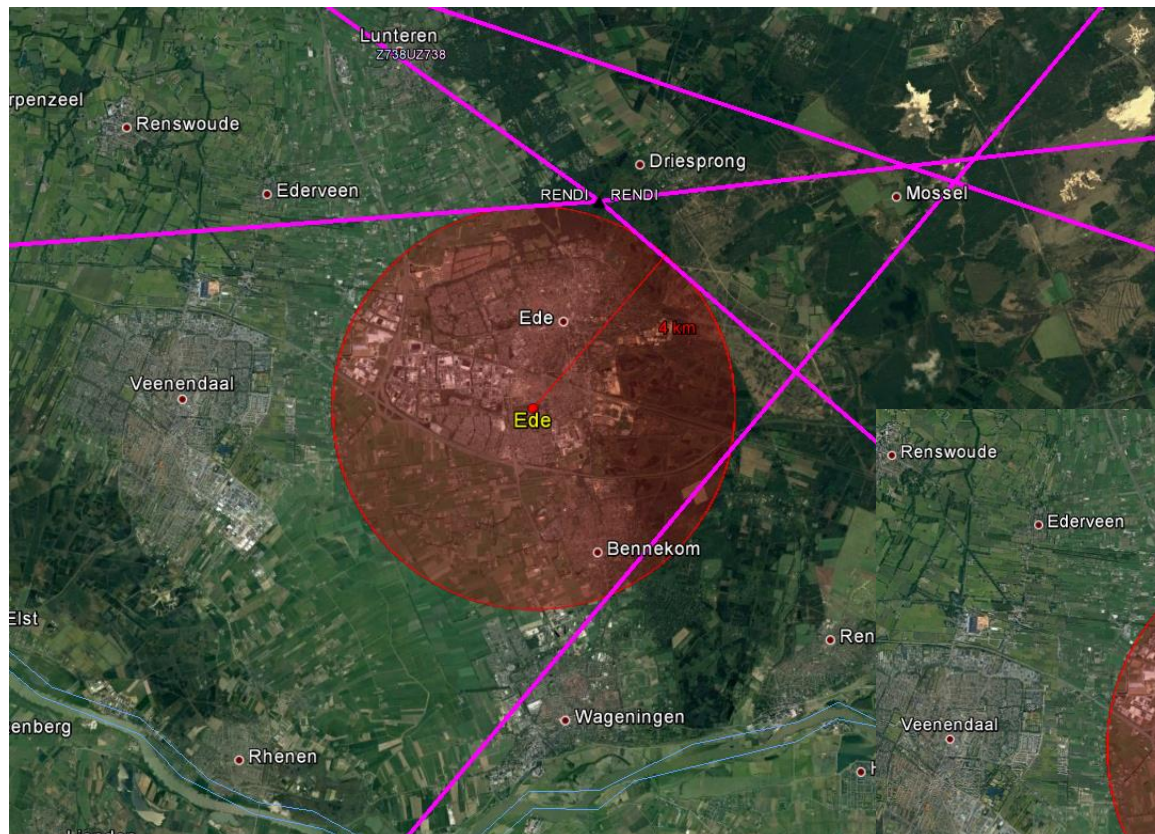


Uitgangspunten analyse



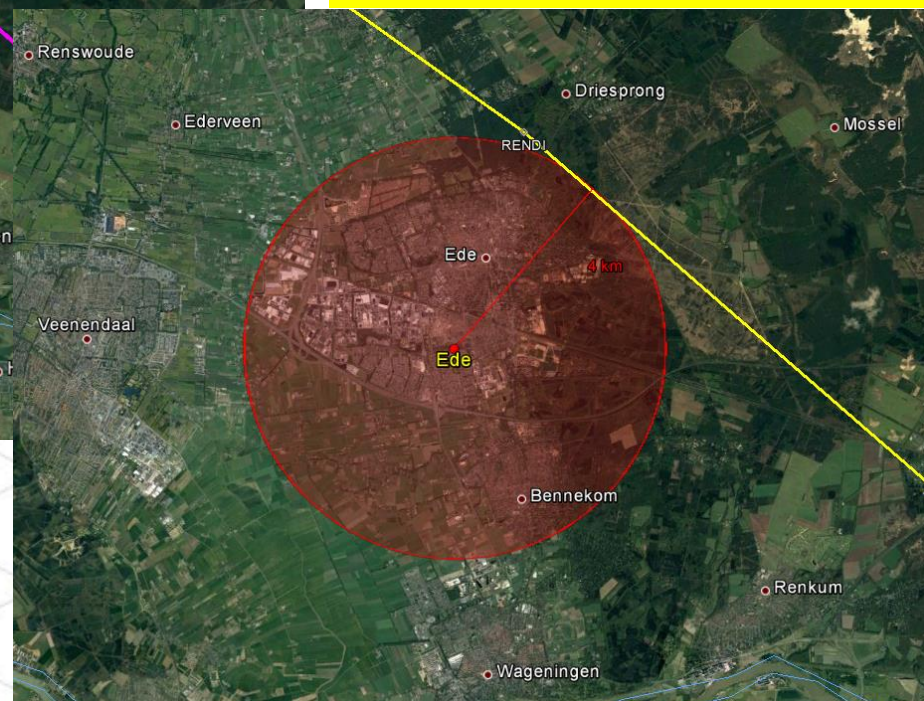
- Gebied met straal van 4km over bebouwde kom Ede en Bennekom.
- Vluchten boven gebied en afgehandeld door LVNL, tussen vlieghoogtes FL65 (circa 2km) en FL245 (circa 7,5km).
- Verkeer hieronder of hierboven is niet meegenomen, verantwoordelijkheid Luchtmacht en Eurocontrol.
- Onderzochte periode: 1-1-2012 t/m 30-9-2017.
- Onderscheid in vier vluchttypes:
 1. Naderend Schiphol (SPL) verkeer;
 2. Vertrekkend Schiphol verkeer;
 3. Overvliegend (transit) verkeer: door NL luchtruim zonder aankomst of vertrek hier binnen;
 4. Regionaal verkeer: verkeer naar of vanaf regionale luchthaven d.w.z. Rotterdam, Eindhoven, Groningen/Eelde, Maastricht/Beek.

Gebied “Ede – Bennekom”



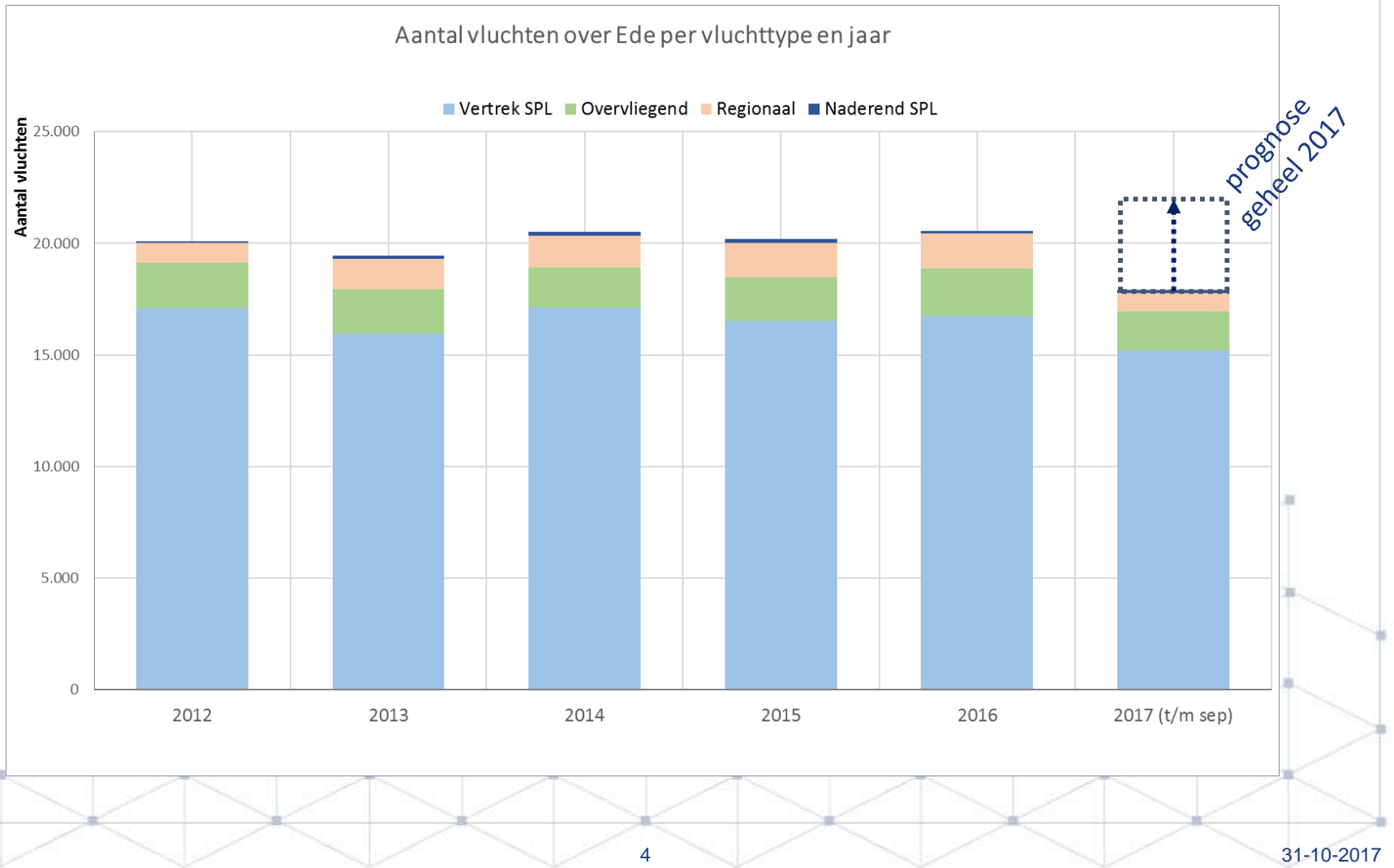
Roze lijnen:
Luchtverkeersroutes
overvliegend verkeer

Gele lijn:
RENDI Vertrekroute Schiphol
(voorheen LUNIX), in gebruik
vanaf 11 maart 2010



Ligging routes:
Niet veranderd in de afgelopen 5 jaar

Aantal vluchten over Ede (1)



Aantal vluchten over Ede (2)

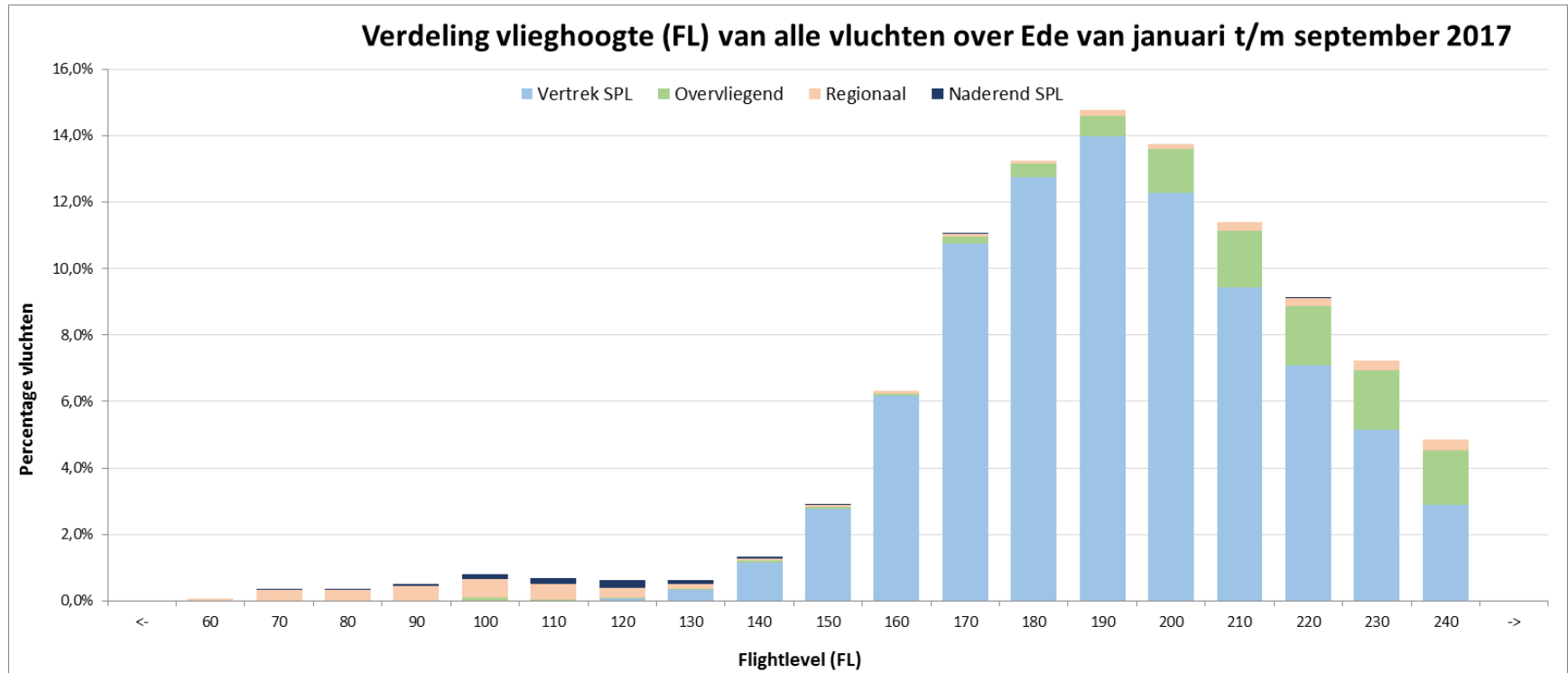


- Verdeling vluchttypes over Ede:
 - Merendeel vertrekkend Schiphol (circa 83%, gehele onderzochte periode)
 - Overvliegend (circa 10%), regionaal (circa 6%), naderend Schiphol (circa 1%)
 - Verdeling is redelijk stabiel over onderzochte periode
- Aantal vluchten tussen 2012 en 2016 ongeveer stabiel.
- In 2017 toename met circa 12% over eerste 9 maanden, vergeleken met eerste 9 maanden in 2016.
- Prognose 2017 aangegeven in grafiek: ongeveer 22.000 vluchten over gebied Ede verwacht over geheel jaar.
- Oorzaak: toename gebruik RENDI vertrekroute. Na daling van gebruik in de jaren 2013-2016, in 2017 weer op zelfde niveau als verkeersaantallen op betreffende route in jaren 2011-2012.



Vlieghoogtes over Ede (1)

procentuele verdeling per vluchttipe in 2017



- Uitgedrukt in percentage van alle vluchten per bandbreedte van vlieghoogte. Als voorbeeld: balkje met totale waarde 2,9% bij waarde 150 op de x-as wil zeggen: “2,9% van alle vluchten die tussen 1 januari t/m 30 september 2017 over gebied Ede zijn gevlogen, vlogen tussen flight level 150 en 160 (tussen circa 4,57 en 4,88 km hoogte).”



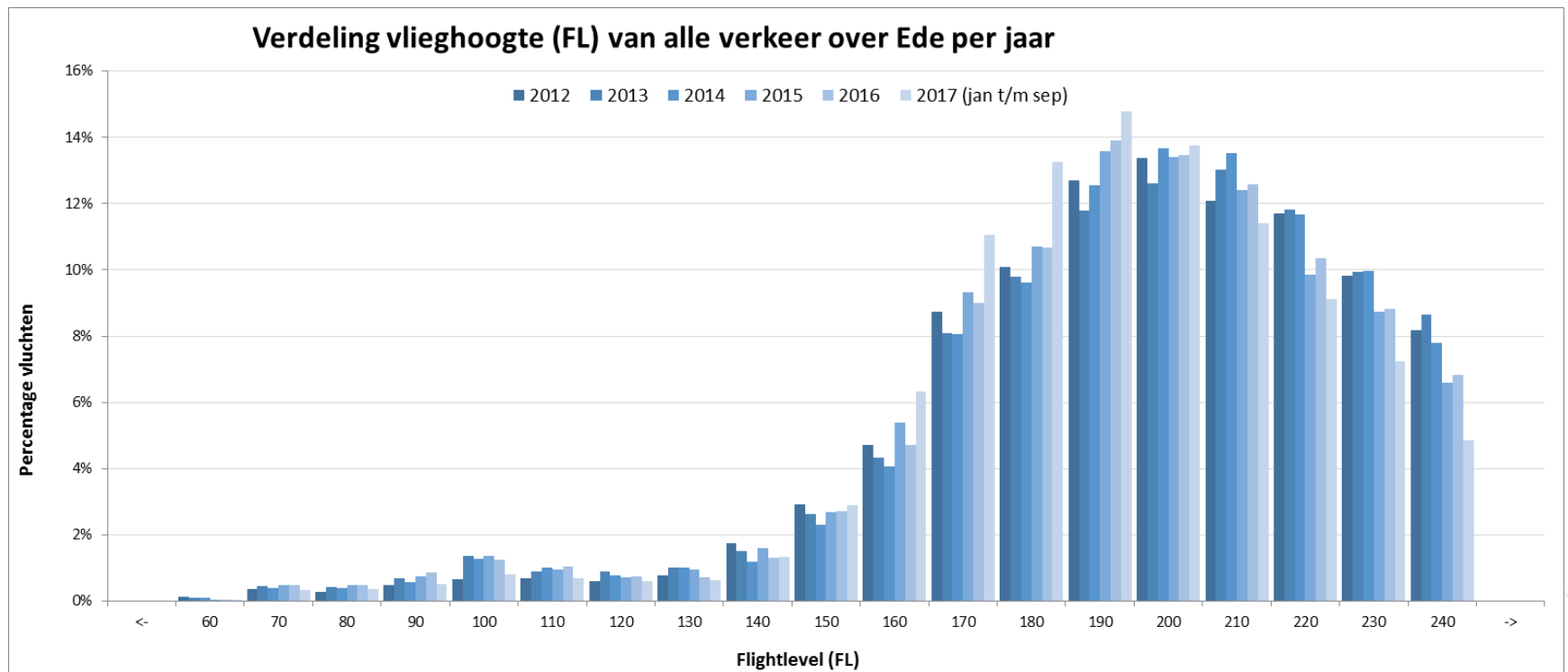
Vlieghoogtes over Ede (2)

procentuele verdeling per vluchttype in 2017

- Merendeel van het verkeer boven Ede vliegt tussen FL140 en FL245 (circa 4,27 en 7,47km hoogte). Dit bestaat voornamelijk uit het vertrekkende Schiphol verkeer op de RENDI vertrekroute. Daarnaast, in mindere mate, het overvliegend verkeer op de luchtverkeersroutes langs Ede.
- Het verkeer onder FL140 bestaat uit voornamelijk regionaal en naderend Schiphol verkeer.
- De hoogtespreiding van het verkeer op de vertrekroute ter hoogte van Ede is o.a. het gevolg van:
 - baangebruik op Schiphol: relatie met afgelegde afstand van startbaan tot Ede;
 - Vliegtuigprestaties: startgewicht, type;
 - Weerscondities: temperatuur, windcondities, buien;
 - Verkeerssituatie: hoeveelheid en interferentie met ander verkeer.

Vlieghoogtes over Ede (3)

procentuele verdeling per jaar





Vlieghoogtes over Ede (4)

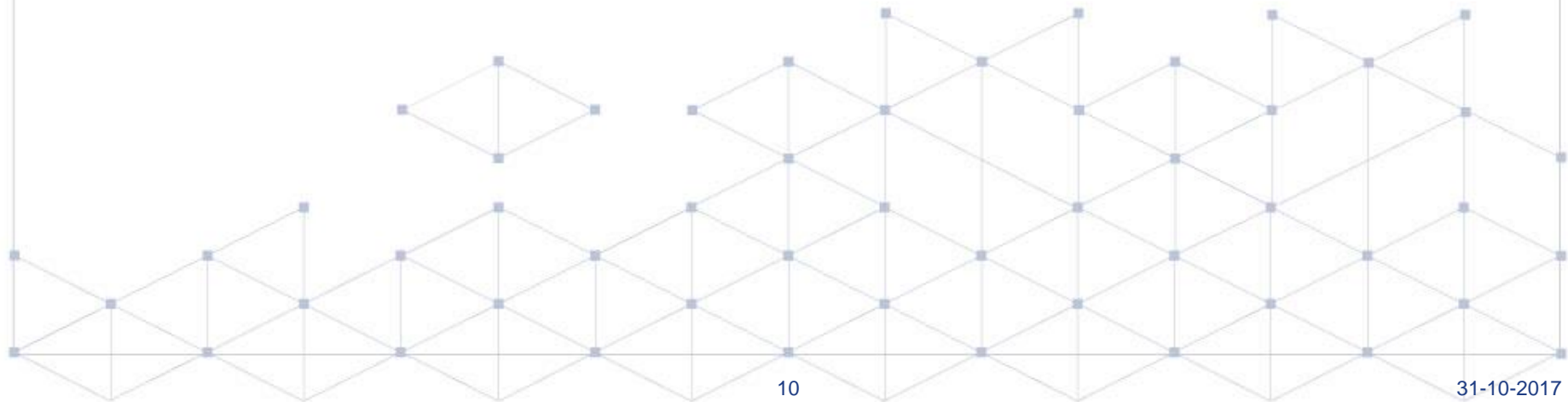
procentuele verdeling per jaar

- Hoogteverdeling in 2017 komt in grote lijnen overeen met voorgaande jaren.
- In 2017 is wel een verschuiving te zien van verkeer uit hogere vlieghoogtes (FL210 – FL245, tussen circa 6,40 en 7,47 km) naar lagere vlieghoogtes (FL160 – FL200, tussen circa 4,88 en 6,10 km hoogte). Dit betreft vertrekkend Schiphol verkeer.
- Geen duidelijke aanwijsbare reden (b.v. operationele wijziging) voor deze verschuiving:
 - dezelfde verschuiving ook waarneembaar in de eerste 9 maanden van 2012 en middelde over de rest van het jaar weer uit.
 - heeft mogelijk te maken met baangebruik en verkeersdrukke (start winterseizoen eind oktober met minder verkeer).

Conclusies



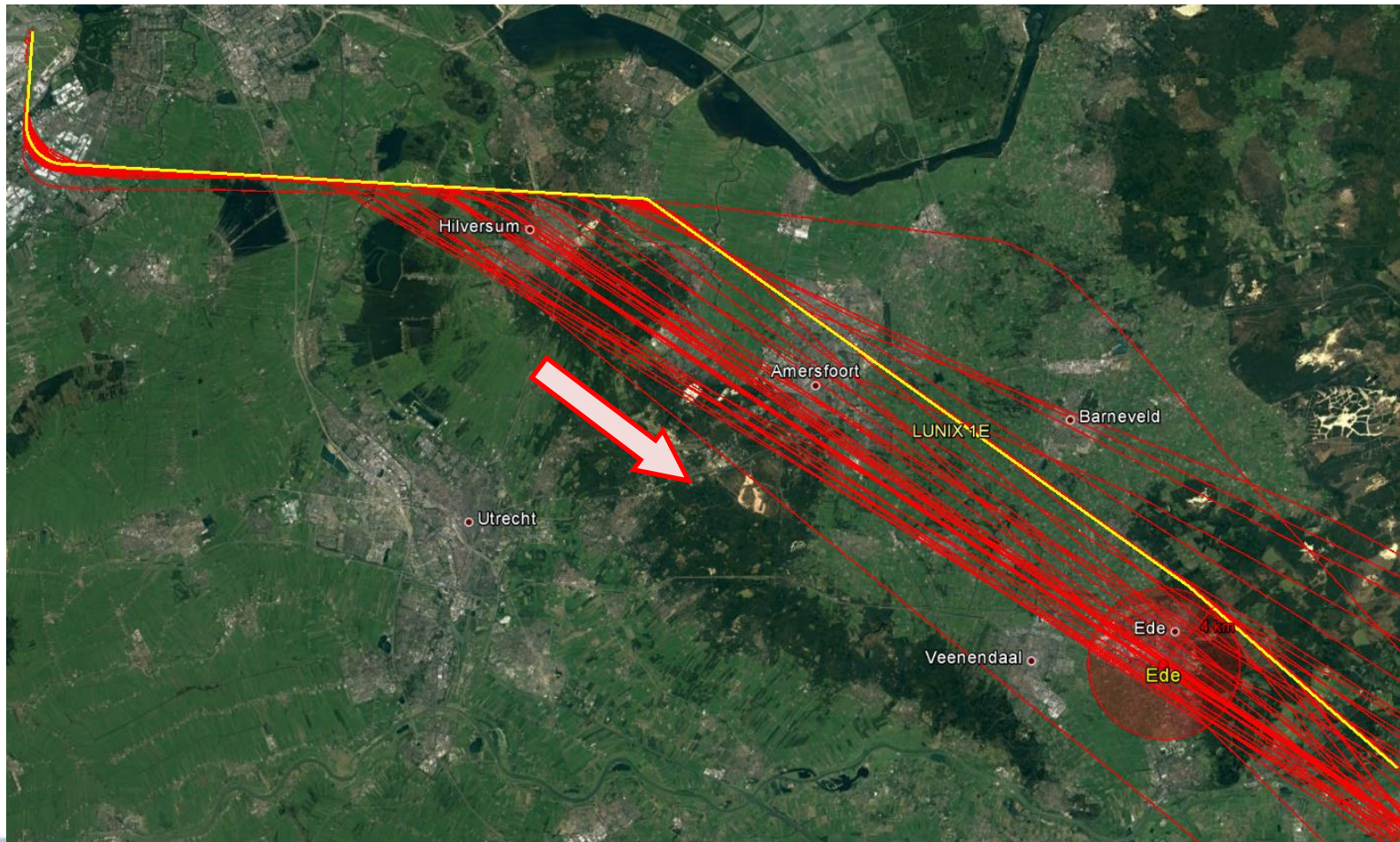
- Geen significante wijzigingen betreffende ligging van routes en vlieghoogtes boven Ede.
- Vluchten boven Ede bestaat voornamelijk uit vertrekkend Schiphol verkeer op RENDI vertrekroute.
- Verkeersaantallen over Ede veranderen mee met verkeersontwikkeling Schiphol en verdeling van verkeer op vertrekroutes (afhankelijk van bestemming vlucht).





Voorbeeld

Vluchten op 27-9-2017 tussen 12:00 en 18:00 uur





Analyse (1)

Vluchten op 27-9-2017 tussen 12:00 en 18:00 uur

- Gedurende deze periode in totaal 71 starts op RENDI route, gemiddeld circa 12 per uur.
- Hiervan 30 vluchten over gebied Ede.
- Geen ander type verkeer over gebied Ede, dus allen vertrekkend Schiphol verkeer op RENDI route.
- Alle vluchten in richting NW naar ZO, komt overeen met melding.
- Vlieghoogtes van 30 vluchten liggen tussen circa 4,2 km en 6,7 km (FL140 tot 220).
- Spreiding vliegpaden en – hoogtes niet significant verschillend met andere dagen/periodes (zie eerdere analyse).
- Aantal vluchten verandert mee met verkeersontwikkeling Schiphol en verdeling verkeer over vertrekroutes (marktvraag).

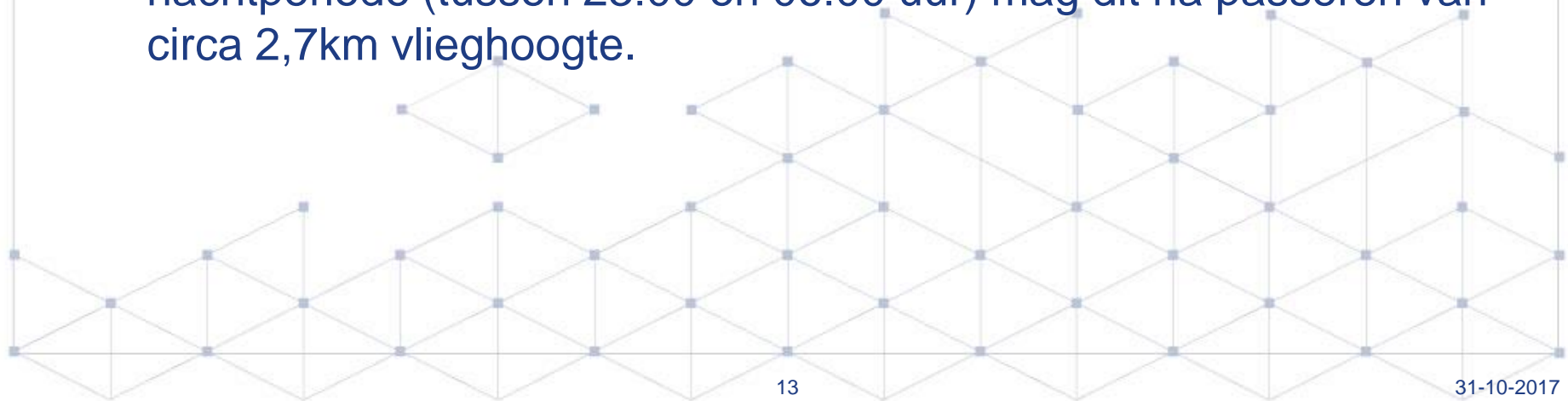


Analyse (2)

Vluchten op 27-9-2017 tussen 12:00 en 18:00 uur

Waarom volgt deel van het verkeer niet het pad van de route?

- Aanvullende instructie van verkeersleiding (directe route) om verkeer zo snel als mogelijk conflictvrij te maken en door te laten klimmen.
- Verkeersleiding is verantwoordelijk voor veilig en efficiënt afhandelen van verkeersstromen en mag een vlucht, conform wet- en regelgeving overdag na passeren van circa 900 meter vlieghoogte andere koersinstructies geven. Gedurende de nachtperiode (tussen 23:00 en 06:00 uur) mag dit na passeren van circa 2,7km vlieghoogte.





Luchtverkeersleiding Nederland

Bezoekadres

Stationsplein ZuidWest 1001
1117 CV SCHIPHOL

Postadres

Postbus 75200
1117 ZT SCHIPHOL

T +31 (0)20 4062000

F +31 (0)20 6484999

E communications@lvnl.nl

W www.lvnl.nl

www.luchtverkeersleider.nl

