Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

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?
Welke afwegingen zijn gemaakt om de route precies over deze kernen te laten lopen? De VVD Ede wil graag inzicht in deze afwegingen.
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?
Kunnen de routes hoger dan de nu aangegeven hoogtes (2300-3000m) worden gepland? Als dit niet zo is, waarom niet?
Is het mogelijk te voorkomen dat er kruisend luchtverkeer is boven gemeente Ede?
Als de stijgende en dalende route elkaar moeten passeren, dan moet de onderste route zakken, wat voor meer geluidshinder zal zorgen. Waarom kan de bovenste route niet stijgen?
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 erkend, waarom dan, volledig onderbouwd, niet;
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.
Bij de documenten ontbreken de luchtvaartkaarten met laterale en verticale profielen van de aankomst- en vertrekroutes (STAR's en SID'd)Verder ontbreekt er een kaart waarop de CTR en TMA Lelystad wordt aangegeven met de daarbij behorende luchtruim klasse
Vliegroutes op 900 meter boven een kinderijke wijk is onaanvaardbaar! Bewoner Stadshagen Zwolle
Als eerste het vermijden van dubbele routes boven een locatie zoals de out-02 en de in-06.Zorg dat er waar dubbele lijnen zijn eerder wordt gestegen naar 1,5 keer de nu geplande hoogte, dit zorgt ervoor dat de geluidsoverlast gelijk is aan die van een enkele route.
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.
Verhogen van de aanvliegroute om Zwolle.Bij kruisend vliegverkeer wegvliegend verkeer van Lelystad Airport en aanvliegend vliegverkeer naar Lelystad Airport moet het vliegverkeer om Zwolle dalen naar 900 meter. Vraag is kan het aanvliegend vliegverkeer niet over het wegvliegend vliegverkeer worden geleid zodat daling naar 900 meter niet nodig is.
Bijvoorbeeld de routes langs Veenhuizerveld of Achterveld in respectievelijk zuidoostelijke en zuidwestelijk richting en nieuwe routes via het IJsselmeer.
Geen kruisende vliegtuigen bij de wijk Stadshagen, waardoor er op 900 meter wordt gevlogen.
Het liefst zouden de paragliders zien dat vliegroutes van vliegveld Lelystad afgehandeld worden boven het IJselmeer zodat de luchtruimtes boven oost Nederland gevrijwaard zullen blijven en veel mensen hun hobby kunnen blijven uitoefenen.
Betreft out-2:Laat de route vanaf Hattemerbroek direkt naar Bathmen lopen en dan weer aansluiten op vertrekroute richting zuid-west. Hierdoor wordt Teuge gespaard.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

De aanvliegroute meer naar het westen leggen zodat er zo weinig mogelijk boven woonkernen Dronten, ketelhaven en Ens gevlogen wordt; reden minder overlast voor woningen die direct onder de aansluit route liggen en lager risico voor slachtoffers bij een eventuele crash van vliegtuige
Tijdens het maken van het MER-rapport stond de wijk Stadshagen als toekomstige woonwijk gepland. Nu wonen er, vanaf 2002, meer dan 20.000 mensen. Graag zou ondergetekende zien, dat de bocht die gemaakt wordt tijdens de landing naar LelystadAirport wat meer in Noordelijke richting geprojecteerd wordt en wel zodanig, dat deze gesitueerd wordt tussen de woonwijk "Onderdijks" bij Kampen en "Stadshagen" bij Zwolle maar dan ook zodanig, dat de dorpen Wilsum en 's Heerenbroek gespaard blijven.
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 geleidt worden.
DE VLIEGROUTES VAN ZOWEL DALEND ALS VERTREKKEND LUCHTVERKEER VAN 915 meter BOVEN KETELHAVEN EN DRONTEN MOETEN AFGEKEURD WORDEN EN ZIJN ONLEEFBAAR
kan de route over West Friesland niet beter midden tussen Enkhuizen en Urk doorlopen
Mij lijkt de route via Flevoland richting de Afsluitdijk een betere vliegroute ipv de routes via Gelderland en Overijssel
De vertrekroute gaat over Wezep. Wanneer de vertrekroute eerder van Oostelijke richting afbuigt naar het Zuiden, hebben Wezep en andere naburige woonkernen minder hinder en gaat de route in die omgeving over relatief onbewoond gebied.
Over het Ijsselmeer
Als het dat toch allemaal moet doorgaan pleit ik ervoor om meerdere routes voor vetrekkende vliegtuigen over de Veluwe (zoals oorspronkelijk geprojecteerd, dat verdeeld de geluidbelasting beter, wel jammer voor de RTL nieuwslezer)
Als het dat toch allemaal moet doorgaan pleit ik ervoor om vertrekkende routes over IJsselmeer te doen en laat vervolgens vliegtuigen die naar zuidelijke landen vliegen over de Noordzee vliegen. Dat kost meer tijd en kerosine, maar dat is toch al spotgoedkoop.
Laat het vliegverkeer aanvliegen over het ijsselmeer
Graag aanvlieg- en vertrekroutes over het Ijsselmeer. Daar woont niemand en dat geeft geen overlast aan mensen woonachtig op de Veluwe en Noordoostpolder
Ik vind dat de vliegtuigen op veel grotere hoogte boven de dorpen en het Nationaal Park de Hoge Veluwe moeten vliegen. Dit kan gerealiseerd worden door de vliegtuigen langer boven het IJsselmeer (en misschien Waddenzee?) te laten vliegen.
Aanvliegroute Steenwijk nog iets Zuidelijker zodat er minder last in Zuid West Friesland ontstaat
Is het niet mogelijk om de aan en/of aanvoer route via het IJsselmeer te laten lopen? Hier ontzie je de bevolkte gebieden en wordt de gemeente Oldebroek ontzien.
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
De uitvliegroute oostelijker te laten verlopen, in ieder geval richting de IJssel of nog verder tussen Wijhe en Raalte door tot aan de westkant van Deventer, waardoor minder woonkernen worden getroffen. Dit is conform het voorgestelde beleid.
De stijging van 1800 naar 2700 meter later in te zetten, nl na Oene, waardoor minder overlast ontstaat voor de 42.000 inwoners van de 3 plaatsen. Door dit voorstel worden veel minder omwonenden geraakt, omdat in het gebied na Oene veel minder woonkernen liggen

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

De uitvliegroute oostelijker te laten verlopen, in ieder geval richting de IJssel of nog verder tussen Wijhe en Raalte door tot aan de westkant van Deventer, waardoor minder woonkernen worden getroffen. Dit is conform het voorgestelde beleid.
De stijging van 1800 naar 2700 meter later in te zetten, nl na Oene, waardoor minder overlast ontstaat voor de 42.000 inwoners van de 3 plaatsen. Door dit voorstel worden veel minder omwonenden geraakt, omdat in het gebied na Oene veel minder woonkernen liggen
Waarom opstijgende vliegtuigen op 1 kilometer boven steden, dorpen en buurtschappen? Waarom kunnen de vliegtuigen niet klimmen over het (midden van het) IJsselmeer richting de afsluitdijk daar draaien richting het zuiden verder naar het noorden of draaien richting het oosten of westen? Zo ontzie je alle bebouwing.
laat de aanvliegroute en de vertrekroutes over het ijssemeer gaan ipv over de Veluwe.
Waarom de vliegroutes niet boven Ijsselmeer rechtover midden van de afsluitdijk tussen Waddeneilanden door laten vliegen, dus de vliegbeweging over water?
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.
Vergun voor de aanvliegroutes van en naar hoger luchtruim dat in de eerste 3 uur alleen vliegtuigen mogen vertrekken en in de laatste 3 uur alleen vliegtuigen mogen aankomen, evt. met een 1 uur overgangsperiode. Dan is er geen laag, luid, kruisend vliegverkeer voor 8:00 uur én na 21:00h (en bij vertraging 22:00h) bij Zwolle-Stadshagen. Bekend is dat dit verwacht wordt, regel dit echter in vergunning.
Als route out10 noorderlijker van Medemblik wordt uitgevoerd, wordt niet over dorpen gevlogen.
Daarom zou het verstandiger zijn om het vliegverkeer meer Noordelijk van Den Helder te laten vliegen. Daar is het open water (Noordzee en Waddenmeer) en heeft niemand last van het geluid.
Route OUT-10 dient noordelijker gelegen te worden. Er wordt nu over teveel bewoonde gebieden gevlogen wanneer er volop wordt geklommen. Dit neemt een dermate hoge geluidsoverlast met zich mee wat onacceptabel is.Indien er noorderlijker wordt gevlogen (langer over het ijsselmeer heen), kan dit overlast zeer worden beperkt.
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.
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!
In de bijlages (kaart Zuidwestelijk gebruik) is niet goed zichtbaar wat de effecten voor mijn woonwijk “Stadshagen” in Zwolle) zijn i.v.m. de vlieghoogtes en waar precies een bocht door dalend vliegverkeer wordt ingezet.
De vertrek route moet een veel kortere bocht maken en dus niet over Wezep en Oene, maar over Wenum Wiesel naar Teuge en zo verder.
Vlieg bv aan over het IJsselmeer en de Noordzee.
De minimum aansluit hoogtes voor ARTIP voor verkeer richting Schiphol op een hoger level zetten b.v. fl 090De minimum hoogtes voor aan vliegen Lelystad kunnen dan ook omhoog.
Verleg de route een aantal mijlen om de toekomst van Teuge te garanderen.
Ontwerp zoveel mogelijk CDA approach d.w.z. continious dement approaches...hierdoor blijft de motoren op zeer lage toren draaien en geluid is geen factor. Kijk voor voorbeelden naar de nacht STAR's van Schiphol.
Ik vind het onbegrijpelijk dat de vliegroutes vanaf Lelystad naar Engeland, Ierland en IJsland over de zuidkust van Friesland gaan. Het moet toch mogelijk zijn deze routes over het midden van het IJsselmeer te plaatsen zodat mens en dier hier zo weinig mogelijk last van hebben.
Indien u wel besluit de route over Andijk, Wervershoof, Opperdoes en Abbekerk te laten lopen. Dan vraag ik u de route te verleggen
aanvliegen en vertrekken over het Ijsselmeer

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Waarom niet ten noorden van Eerbeek afbuigen?
Mijn suggestie is die afsplitsing ruim ten noorden van Eerbeek te doen.
Het verbeterpunt hoger gaan vliegen en combineren met Schiphol, zoveel me gelijk aanvliegen via he ijselmeel waddenzee dus uitbewoonbaar gebied blijven.
via markermeer en ijsselmeer stijgen naar 8000 mtr dan heeft schiphol er geen last van, de bewoners in overijssel en gelderland niet, vliegveld teuge niet en de diverse natuurgebieden zoals de veluwe niet
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Volgens mij kunnen de vluchten van en naar Lelystad beter boven het Markermeer en/of het IJsselmeer plaatsvinden. Hier is de bewoning nihil en de geluidsoverlast voor mens en dier het minst.
Tot dan de vliegroute out-10 over water tussen Den Helder en Texel verschuiven en dus niet over stedelijk gebied.
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Laat de Veluwe en De Wieden vrij van vliegtuigen. Ga meer over het IJSSELMEER vliegen. Daarna kun je hoogte maken.
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
De aanvliegroutes verleggen zodat ze niet over het mooiste natuurgebied Nationaal Park De Hoge Veluwe vliegen.
Graag over IJsselmeer, of veel hoger vliegen om overlast te voorkomen
Wanneer luchthaven Lelystad wel wordt uitgebreid dan kijken of af en aan vliegen van het vliegveld over het Ijsselmeer kan.
De aansluitroute van Lelystad Airport die boven westfriesland (Andijk, Wervershoof e.d.) ligt zou meer noordelijk geplaatst moeten worden. De vliegtuigen gaan dan meer over het water en minder over land
De uitvliegroute vanaf Wapenveld oostelijker te laten verlopen, in ieder geval richting de IJssel of nog verder tussen Wijhe en Raalte door tot aan de westkant van Deventer, waardoor minder woonkernen worden getroffen. Dit is conform het voorgestelde beleid.
De stijging van 1800 naar 2700 meter later in te zetten, nl na Oene, waardoor minder overlast ontstaat voor de 52.000 inwoners van de 3 plaatsen. Door dit voorstel worden veel minder omwonenden geraakt, omdat in het gebied na Oene minder woonkernen liggen.
Woonkernen moeten zoveel mogelijk ontweken 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
Is het mogelijk zoveel mogelijk routes af te wikkelen via het Markermeer - IJsselmeer - Waddenzee?
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Route out 10 over Medenblik / Opperdoes aan land en recht over steken naar de kust en voor Petten (ECN) afbuigen.
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te

verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Als inwoner van Lemmer zou ik graag zien dat de routes niet pal boven Lemmer komen, maar enkele km eerder afbuigen.
Ik snap niet waarom de start en landingsroutes niet gewoon over het IJsselmeer gaan. Daar woont toch niemand?
Verzoek om niet pal boven Lemmer te gaan vliegen, ook in het kader van het vermijden van woonkernen en daarom eerder af te buigen in zuidelijke richting boven het IJsselmeer.
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.
De nieuwe vliegroute voor vertrekkend verkeer vanaf Lelystad zou meer noordelijk kunnen liggen. De vliegtuigen kunnen dan langer over het IJsselmeer om hoogte te pakken en buigen daarna op grotere hoogte over een smaller deel van Noord-Holland af
Ik woon in Lemmer en begreep dat de vliegroutes daar ook overheen gaan. Waarom over Lemmer en niet over het IJsselmeer? De woonkernen moeten zoveel mogelijk vermeden worden!
Voorstel om de aanvliegroutes over het ijsselmeer te laten lopen.
Wij maken ons grote zorgen over de voorgenomen vliegroute boven Lemmer i.v.m. het uitbreiden van vliegveld Lelystad. De vliegroutes kunnen beter over het IJsselmeer lopen
Wellicht is het verstandiger om de route OUT10 over Noord Holland meer naar het noorden te verleggen, zodat de vliegbewegingen meer over onbewoond gebied gaan.
Indien u de huidige invulling van Lelystad voorstaat, waarom is dan niet gekozen voor vluchtpaden die aansluiten op de bestaande opties van Schiphol, te weten:
de routes veel meer verplaatsen naar minder dichtbevolkte gebieden dus meer naar het oosten en dan langs Enschede immers dan alleen 1 woonkern hinder ondervindt tegen 400000en nu
Mocht u toch besluiten het onder valse voorlichting genomen Luchthavenbesluit 2015 door te zetten, doe dit dan wel met de optie vliegtuigen af te laten buigen boven het Markermeer om ze daar op de juiste hoogte te laten stijgen zodat ze boven de bebouwing waar dan ook in Nederland minimaal geluidsoverlast . Ze kunnen dan boven de Noordzee naar het zuiden vliegen.
Woonkernen moeten zoveel mogelijk ontweken worden. Waarom worden er dan vluchten dwars over Lemmer gepland. Verzoek om de vluchten enkel kilometers buiten Lemmer te laten afbuigen, hetgeen enorm veel scheelt aan lawaai.
De routes vlak onder Gaasterland (vliegverkeer richting Engeland) enkele kilometers naar het zuiden, dus meer over het IJsselmeer verplaatsen.
Voor mijn welzijn en die van anderen in het woongebied Westfrieland ga dan niet vliegen over het grondgebied van de Gemeente Medemblik.Reeds nu is er al geluidshinder van vliegtuigen in de avond/ nacht uren in Wognum.
kunnen vliegroutes vanaf Lelystad ook rechtsaf over het IJsselmeer worden gedirigeerd
De vertrekkende vliegtuigen vanaf Lelystad niet via Wezep, Hattem, Wapenveld en Apeldoorn, dus recht over de Veluwe laten opstijgen maar middels een bocht direct over het IJsselmeer.
De geluidstudie betrof een te klein gebied om de overeengekomen indicatoren en de mogelijke gevolgen ervan op een correcte wijze te bepalen. Met name de uitvlieg route naar het zuiden ter hoogte van Terwolde waar het vliegverkeer gaat klimmen van flight level 6000 naar 9000 dient nader te worden onderzocht.
Nergens zijn de exacte aansluitroutes met GPS coördinaten aangetroffen verzoeke deze ter beschikking te stellen en ook te voorzien van de coördinaten die corresponderen met de minimale afwijkingen zoals wettelijk toegestaan.
Voorstel wijziging oostelijker verloop route OUT-07 en OUT-02
Ik acht het 1000 maal beter als de aanvlieg- en opstijgroutes over het IJsselmeer en de Noordzee hun afwikkeling krijgen. Dat is ook vele malen veiliger voor de vliegtuigen zelf, de bemanningen en

de passagiers als er eens een ongeluk zou gebeuren. Het is ook vele malen veiliger voor de mensen op het land die dan niet getroffen zullen worden.
Ja. Route verleggen over de bestaande snelwegen. Hoger vliegen
of alle opstijgende vliegtuigen over het IJsselmeer laten vliegen.
Indien u de huidige invulling van Lelystad voorstaat, waarom is dan niet gekozen voor vluchtpaden die aansluiten op de bestaande opties van Schiphol, te weten:
Alternatief, route rondom Zwolle over Salland. Ook genoeg mogelijkheden om niet over woonkernen te vliegen.
Ik zou graag zien dat de vliegtuigen hun aanvliegroute meer over wateren zou gaan.
Is het niet beter om deze vliegroute iets noordelijker te plaatsen (ca. 1 á 2 km.) zodat de route meer over het industrieterrein H2O gaat (oksel knooppunt Hattemerbroek a28/a50 volgend) en verder deels over het buitengebied van Hattemerbroek en dan richting Heerde?Wezep inwoners ca. 14.000, Hattemerbroek ca. 1.050! Op deze wijze hebben veel minder burgers last van vliegtuigen die rechtstreeks over hun huizen gaat. Route draait dan net om Wezep en grotendeels om Hattemerbroek heen.
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.
Aanvliegen en wegvliegen over het midden van de Veluwe en niet langs de randen, die zijn van oudsher dichtbevolkt. Is dit niet mogelijk dan over het midden van IJsselmeer, daar wonen geen mensen.
Opvallend bij alle plannen voor aanvliegroutes is dat er geen gebruik wordt gemaakt van de route waar erg weinig mensen last zouden hebben van het lawaai, nl gewoon over het Ijsselmeer. gewoon een Noord-Zuid-route maken en niemand klaagt meer.
Ik stel voor de aanvliegroutes te verhogen conform het voorstel van de groep Hoog Overijssel, zodat de natuurgebieden in Zuid West Drenthe en Noord Overijssel beter worden ontzien.
Ik stel voor de aanvliegroutes te verhogen conform het voorstel van de groep Hoog Overijssel, zodat de natuurgebieden in Zuid West Drenthe en Noord Overijssel beter worden ontzien.
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Ik sluit mij geheel aan bij de zienswijze en alternatieve vliegroutes aangegeven door "Hoog Overijssel". Echter die zienswijze wil ik uitbreiden voor het gebied Zuid West Drenthe. Binnen de parkeerbaan bij Steenwijk liggen Natura 2000 gebied het "Holtingerveld" en het nationaal park "De Weerribben".
NationaalPark Weerribben-Wieden is een uniek stuk natuur in Nederland.Daarom wordt het onder meer beschermd door de Natura2000 regelgeving. Verwonderlijk is dan dat de overheid deze regels schend door de rust van dit gebied te schenden. Aanpassing van de vliegroutes, door

deze een paar kilometer naar het oosten te verplaatsen, boven de autosnelweg A32, zou al een verlichting kunnen betekenen.
Waarom niet aan- en afvliegen over het Markermeer/IJsselmeer via de Waddenzee?Laat defensie andere vlieggebieden zoeken dan het IJsselmeer en de Waddenzee.
Waarom liggen de aan- en afvliegroutes niet over het Markermeer/IJsselmeer en de Waddenzee? Daarmee worden de woonkernen ontzien. Defensie kan boven de Noordzee oefenen i.p.v. boven het IJsselmeer en de Waddenzee.
Een verbetering kan worden bereikt door de route OUT-07 te combineren met OUT-02 tot de hoogte van 5800 m. Hiermee wordt hinder voorkomen op de Hoge Veluwe, Ede, Wageningen, Veenendaal, Rhenen, Tiel en tussenliggende plaatsen tot Dordrecht aan toe.
Lelystad is niet geschikt voor vluchten naar de Middellandse Zee vanwege de moeizame aansluiting op het hogere luchtruim; het is veel geschikter voor vluchten naar Scandinavië en het Verenigd Koninkrijk. Herplaats die vluchten in plaats van vluchten in zuidelijke richting.
Benutten van het militaire luchtruim door burgerluchtvaart als militair gebruik niet plaatsvindt (tijd en plaats) op meer plaatsen dan nu is gedaan. Daardoor ook benutten van het IJsselmeer om hoogte te winnen en 'in te voegen' op de internationale corridors
De vliegroutes dienen aangepast te worden, niet over de bebouwing van de gemeente Oldebroek en op grotere hoogte.
Ja, het levert teveel geluidsoverlast op ook voor schoolgemenschappen hier. het zou mogelijk zijn om vanaf een ander gebied dan Wezep over heen te vligen, zoals Nunspeet.
Het kan niet waar zijn dat er boven Natura 2000 wachtgebieden worden gecreëerd voor vliegtuigen met hun lawaai en uitstoot.
Maak gebruik van ruimtes waar geen plaatsen liggen en ontzie de stiltegebieden. Met name de veluwe.Gebruik de polder en het ijsselmeer in de aanvliegroutes.Verplaats het probleem van alle gemeentes samen niet naar Wezep en Hattemerbroek door de vliegtuigen niet ter hoogte van Wezep/Hattemerbroek niet met vol vermogen te laten stijgen. Er hoeft hier geen kerozineregen neer te dalen.
Aanvliegen vanuit t noorden over t ijselmeer en ook vertrekken over t ijselmeer en daar snel naar het hogere luchtruim.
Het verdient aanbeveling deze aansluitroutes te plannen boven gebieden die NIET een hoge natuur/woonwaarde hebben zoals Weerribben en Wieden – dus meer over (de restanten van) het Ijsselmeer en de polders.
Aankomend en vertrekkend vliegverkeer niet over de Noord-Veluwe maar zoveel mogelijk over water..
zoek een route zonder woongebied
de vluchten via het IJsselmeer laten verlopen
In en uitgaand vliegverkeer zoveel mogelijk via het ijsselmeer en noordzee laten verlopen. Vliegtuigen moeten op 10 km van vliegveld VEEL hoger dan 1800 mtr. zitten. Nu krijgt HEEL nederland overlast van vliegverkeer
Vliegroutes van en naar Lelystad over het IJsselmeer laten lopen en dirigeren over de Afsluitdijk en dan op grote hoogtes over de Noordzee naar hun bestemming. Niet over het oude land van Overijssel, Friesland, Noord-Holland, Gelderland en zo kort mogelijk over het nieuwe land Flevoland.
en delen van het vertrekkende vliegverkeer via het IJsselmeer en Noordzee naar hogere luchtruim
Aansluitroutes en wachtgebieden moeten niet boven Natura2000-gebieden liggen (Holtingerveld, Wieden-Weerribben), vanuit de natuurwaarden en de bijkomende waarden zoals stilte en rust, waarvan jaarlijks miljoenen mensen genieten
Wij, als Vogelwacht Uffelte e.o., een vereniging die al >40 jaar in het Holtingerveld actief is, vragen u uitdrukkelijk de vlieghoogte te verhogen of, beter, de routes te wijzigen, dit t.g.v. "ons" Holtingerveld en de andere genoemde Nationale Parken. Dit ter behoud en bescherming van de fauna en m.n. van de vogels.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

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;
Verschuiving van de Noord-westelijke aanvliegroutes naar het westen, zodat deze boven het IJsselmeer komen te liggen en de natuur-en bewoonde gebieden niet verstoren.
De nieuwe aanvliegroute en wachtplek gaan zo laag over ons mooie natuurgebied dat dit voor het hele gebied een grote negatieve invloed zal hebben.. graag zou ik zien dat er in elk gebal naar de hoogte wordt gekeken zodat dit geen schade toebrengt aan de natuur en zijn bewoners...
Waarom de route IN 01 niet over de A28, dan merk je de extra geluidsoverlast een stuk minder
Stijgen en dalen boven t ijselmeer!?
Aanvliegroutes vanaf Ijsselmeer of andere niet bewoonde gebieden
Ik maak me grote zorgen over route OUT-10. Die stijgt boven West-Friesland vanaf 1800m omhoog. Dat gaat zeker geluidsoverlast bezorgen in de overwegend groene, rustige, stille dorpen in West-Friesland. Daarom wijs ik jullie op een alternatieve route die langer boven het IJsselmeer is, en vervolgens door vrijwel onbevolkte gebieden boven de Wieringermeer gaat.
Vlieg naar het Noorden uit en in, over het IJsselmeer dan is de overlast een stuk geringer. De Waddeneilanden zullen dan wel in beeld komen, maar daar wonen wel een stuk minder mensen dan onder de nu geplande routes .
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
sneller stijgen en dalen
De voorgestelde aanvliegroute 13 in uw laatste projectie d.d. 5-10-2017 (bijlage 1) zal vliegtechnisch noordelijker gevlogen worden
laat vier corridors vrij om vanuit elke windrichting te kunnen opstijgen en landen
Verschuif vertrekroute boven Noord Veluwe OUT-02 en OUT-07
Niet stijgen boven Noord-Veluwe, aangezien geluidshinder toeneemt tot 65 dB
Stijgen boven Ijsserlmeer
Vliegen boven militair gebied
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Uitsluiting van langdurige laagvliegroutes.
Woonkernen moeten zoveel mogelijk ontweken worden. Waarom worden er dan vluchten dwars over Lemmer gepland. Verzoek om de vluchten enkele kilometers buiten Lemmer te laten afbuigen, hetgeen enorm veel scheelt aan lawaai in deze woonkern.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Verzoek de routes naar een hoger niveau te brengen. Er is geen consensus over de te ervaren geluidsoverlast bij een hoogte van 1800 meter. Bij Joure wordt al op 3000 meter gevlogen, hetgeen significant minder geluidsoverlast geeft. Gezien de afstand Lemmer-Lelystad zou deze hoogte ook al boven Lemmer cq. Zuid-Friesland gehaald kunnen worden.
De routes vlak onder de kust van Gaasterland (vliegverkeer van en naar Engeland) liggen nog te dicht langs de stiltegebieden in deze streekregio. Verzoek om deze routes enkele kilometers naar het zuiden, dus meer over het IJsselmeer te verplaatsen.
Het opstijgen niet boven Wezep en de Veuwe maar boven het IJsselmeer en in een bocht dan pas naar het zuiden.
opstijgen via het IJsselmeer. Naar mijn idee hebben op deze manier zo weinig mogelijk mensen last van het vliegverkeer
Tot slot de aansluitroutes op het hogere luchtruim. Ik adviseer u om de luchtverkeersleiding van Lelystad Airport en Schiphol samen te brengen, en Lelystad Airport rechtstreeks aan te sluiten op de aansluitroutes van Schiphol. Lelystad Airport is immers de zevende "Lely"baan van Schiphol. Dan is er geen interferentie met Schiphol - immers de vluchten van en naar Lelystad en Schiphol worden integraal en op uniforme wijze afgehandeld. Dit komt de veiligheid van vliegen op Lelystad Airport ten goede. Het gebruiken van de door u voorgestelde routeset B+ en de bijbehorende aansluitroutes is dan evenmin nodig. U bespaart heel Nederland, en inwoners van Noord-Holland, Friesland, Drenthe, Overijssel, Gelderland in het bijzonder, onnodige geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit.
Het gaat hier om de opstijgroutes naar het zuiden (volgens de nieuwe kaarten route out-02 en 07). In eerste instantie zou er vanaf ongeveer Hattemerbroek een splitsing plaatsvinden. Een route ten westen en één ten oosten van Apeldoorn met als hoogte 1800 meter. Vele bezwaren hebben ertoe geleid dat er een voorstel kwam om beide routes te cancellen en een route te nemen ten zuiden van de Veluwe. Zoals eerder vermeld werd dit afgeschoten door de overheid.
Dat betekent dat de oostelijke baan over Oene en Teuge nu tweemaal zoveel overlast zal krijgen, terwijl dat toch al de drukste opstijgroute van Lelystad is. Nog verbijsterender is het feit dat er vanaf Hattemerbroek ook nog eens verder opgetrokken wordt tot 2700 meter. Dus in het gebied ten oosten van de Veluwe ontstaat zo driemaal zoveel lawaai.
Vervanging van alle aansluitvliegroutes via IJsselmeer en Noordzee is natuurlijk ook niet aan de orde. Alweer interferentie met Schiphol (de Heilige Graal)?
laat ze maar over het IJsselmeer vliegen
Het luchtruim van De Veluwe wordt al gebruikt door heel veel vliegtuigen die overal vandaan komen en landen op Schiphol. laten ze de vliegtuigen die van en naar Lelystad Airport vliegen de route geven over het Ijsselmeer en de Waddenzee. Wij hebben al heel veel luchtverkeer boven de Veluwe en dat is genoeg.
Het betreft figuur 1 en 2.Ons voorstel is om deze routes ongeveer 5 km zuidelijker te situeren; dan heb je veel minder geluidsbelasting in Stavoren, Lemmer en Balk.
et zou dan veel logischer zijn om drukbevolkte gebieden waaronder de kern Wezep te mijden en hiervoor landbouwgebied kiezen en bijvoorbeeld pas stijgen boven de ijssel, een dunbevolkt gebied.Andere mogelijkheid meteen snel opstijgen vanaf lelystad zodat de vliegtuigen al voldoende hoogte (lees minst overlast burgers en natuur) hebben in het dunbevolkte poldergebied van de provincie flevoland.
Graag vraag ik uw aandacht voor "Het betere plan" zoals dat is gepubliceerd op: www.hoogoverijssel.nl/wat-is-het-betere-plan/
in elk geval het inzetten van een stijging van 1800 meter naar 2700 meter ter hoogte van Wezep/Wapenveld voor mij onacceptabel vanwege een cumulatie van milieubelastingen (fijnstof en geluidsoverlast als gevolg van de A28, A50, spoorlijn en de vele schietoefeningen op het naastliggende ASK).

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Door out01 meer de A6 snelweg te laten volgen, bij Lemmer met aansluiting tussen Joure en Heerenveen, kan het vliegen boven woonkernen en in 2006 aangelegd natuurgebied bij Grote brekken vrijwel geheel worden voorkomen en valt geluidshinder samen met huidige snelweg.
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
De vliegroutte loopt nu tussen witte paarden begin woonwijk tuk.ik heb geconstateerd darmen recht overtik vliegt wat aanzienlijke geluidhinder met zich meebrengt.kan de route niet meer opgeschoven worden, B.v.tussen willemsoord en en witte paarden. En welke waarborgen krijgen de bewoners dat men niet de zuidkant vande aanvliegroute neemt(over tuk)
Ja, als je de route out 10 verlegd over het IJsselmeer tot aan Vlieland en direct laat door stijgen naar 3300 meter dan hebben er weinig tot geen mens last van de overlast. Bovendien het gebied waar de route nu over loopt, Enkhuizen?Andijk/Medemblik is een stilte en recreatie gebied.
Gaarne zou ik zien dat de aanvlieg- en vertrekroutes worden verlegd naar boven het ijsselmeer
Route 01 tussen Bakhuizen en Balk laten aansluiten op "vertrekkende verkeer bestaand" Zodat Lemmer en natuurgebied minder wordt belast met de toename van het vliegverkeer.
De aansluitroutes op de aanvlieg- en vertrekroutes naar en van Lelystad Airport over het IJsselmeer te leiden.
Het is niet verstandig om de routes over deze extreme afstanden over bewoond gebied en natuurgebied te plaatsen. Door bij start in noordelijke richting af te buigen naar het westen kan hoogte worden gewonnen boven het IJsselmeer. Afbuigen naar het zuiden boven de noordzee daarna geeft een route die voor 90% boven open water is, maar toch dicht bij land. Dit is voor inzittenden en bewoners de minst gevaarlijke route.
Mijn voorstel betreft de route OUT-07. Ik stel voor om de route te laten lopen boven snelwegen en/of gebieden waar reeds geluidshinder aanwezig is. Daar treedt minder of geen extra geluidshinder op ten opzichte van de bestaande situatie.
Om op hoogte te kunnen komen zou het IJsselmeer gebruikt moeten worden.
Laat de aan- en afvoerroutes van vliegveld Lelystad lopen over het IJsselmeer en via het Noordzee gebied naar de definitieve vliegroutes en -hoogtes.
Aankomst en vertrek via Markermeer
Uit lokaal belang stel ik vast dat uitgaand en stijgend luchtverkeer op ca. 2,7 km hoogte passeert ten westen van Zutphen bij Klarenbeek (richting Ede), en dat binnenkomend en dalend luchtverkeer op ca. 3 km. hoogte passeert ten noorden van Zutphen bij Gorssel (richting Lemelerveld).
aanvliegroute IN-01 gaat over tal van rust en natuurgebieden in Drenthe. Dit zal zowel de natuur als het toerisme schaden. (aanvliegroute is nml extreem laag) Voorstel is om deze aanvlieg route noord-zuid te nemen zodat de route over de NO polder (géén natuur, weinig bewoners) en vervolgens Noordwestelijk van de vertrekroute Out-01 te laten lopen.
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?

U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Wij zijn zeker niet blij met deze plannen.Het gaat veel geluidsoverlast geven waar veel mensen de dupe van worden.Kunnen de vliegtuigen niet hoog vliegen óver Nederland richting Amsterdam en vervolgens daar de daling inzetten?
Het zo vroeg mogelijk stijgen van de vliegtuigen van de zuidelijke uitvliegroutes boven de gemeetne Epe naar 2.700 meter
Naar onze overtuiging beidt de openheid van de Ijsselvallei kansen om concentraties van bewoning te vermijden
Volgens de beleidsnota is dit een alternatief voor de noordelijker gelegen voorkeursroute (IN-11) die gedurende 120 dagen per jaar niet gebruikt kan worden vanwege militaire oefeningen in dat deel van het luchtruim. Hieruit blijkt dat het dus wel degelijk mogelijk om een derde deel van het jaar af te wijken van de harde eis dat hoger vliegen niet mogelijk is. Waarom zou dat ook de rest van het jaar niet mogelijk zijn?Als voorkeursroute IN-11 zou komen te vervallen en al het verkeer via IN-13 in glijvlucht naar de fix bij Steenwijk zou dalen zou dat al een deel van de overlast wegnemen voor unieke natuurgebieden als Gaasterland, de Rottige Meente en de Weerribben.
De Stichting Weldadig Oord, gevestigd te Wilhelminaoord Drenthe, behartigt de belangen van 45 toeristische bedrijven en instellingen in Drenthe, de kop van Overijssel en Friesland. De Stichting is ervan overtuigd dat de geplande aanvliegroute In-01 zal leiden tot geluidsoverlast voor bewoners, toeristen en natuur. Wij verwachten door deze route dat ons gebied minder aantrekkelijk wordt voor toeristen. Wij stellen dan ook 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 veel later in te zetten zodat er veel minder geluidsoverlast zal zijn.
Ook IJsselmeer kan hiervoor worden gebruikt. Als het toch over land moet: Dan z.s.m. zo hoog mogelijk.
Verplaatsen van IN-06/OUT-07 van Tiel naar Rivierengebied
zoveel mogelijk over het IJsselmeer vliegen zodat de bevolking in de woon gebieden daar geen last van hebben.
Woonkernen moeten zoveel mogelijk ontweken worden. Waarom worden er dan vluchten dwars over Lemmer gepland. Verzoek om de vluchten enkel kilometers buiten Lemmer te laten afbuigen, hetgeen enorm veel scheelt aan lawaai.
De routes vlak onder Gaasterland (vliegverkeer richting Engeland) enkele kilometers naar het zuiden, dus meer overhet IJsselmeer verplaatsen.
Maak dus een klein gedeelte van het (veel te grote) luchtruim van Schiphol vrij voor het Lelystad-verkeer, een corridor, zodanig dat vliegtuigen via die gereserveerde ruimte vanaf Lelystad direct naar het hogere luchtruim kunnen door boven het IJsselmeer hoogte te gaan winnen tot meer dan 5.000m.
De vertrekroute (ten noorden van de Noord Veluwe: OUT-02 en OUT-07) niet direct ten noorden van de stad Elburg laten afbuigen in oostelijke richting, maar pas laten afbuigen in oostelijke richting ter hoogte van het snijpunt van de wegen de N50 met de N763. Daarna in lijn vliegen

boven de N50/Hanzespoorlijn > knooppunt Hattemerbroek > A50 de route vervolgen in zuidelijke richting.
De vertrekroute (ten noorden van de Noord Veluwe: OUT-02 en OUT-07) niet direct ten noorden van de stad Elburg laten afbuigen in oostelijke richting, maar pas laten afbuigen in oostelijke richting ter hoogte van het snijpunt van de wegen de N50 met de N763. Daarna in lijn vliegen boven de N50/Hanzespoorlijn > knooppunt Hattemerbroek > A50 de route vervolgen in zuidelijke richting.
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Ja, verleg de routes naar gebieden waar geen mensen wonen, niet boven stiltegebieden en natuurgebieden. Bijvoorbeeld het IJsselmeer
Waarom is gekozen voor een laagvliegroute (vertrekkend EN aankomen verkeer van Lelystad) over een dichtbevolkt gebied, wat juist volgens de eigen uitgangspunten niet zou moeten.
Aan en uitvliegroutes zouden verder boven het IJsselmeer moeten worden gerealiseerd.
Wezep / Hattemerbroek onevenredig geraakt, omdat de aanvliegroute nog laag is en er gedraaid wordt, en dit dorp direkt onder de vliegroute ligt. Ik heb hier groot bezwaar tegen.Een verbeterpunt is om de route te verschuiven, zodat de route niet over een woonkern gaat
Verplaatsing van het wachtgebied naar een positie boven het ijsselmeer
Verschuiving van de Noord-westelijke aanvliegroutes naar het westen, zodat deze boven het IJsselmeer komen te liggen en natuur-en bewoonde gebieden niet verstoort worden
Mijn voorstel is dan ook om de vliegtuigen op 1800 meter te laten vliegen boven 's-Heerenbroek.
Er zijn verschillende militaire luchtruimgebieden in gebruik. Wij stellen voor het luchtruim boven het Ijsselmeer tijdelijk te gebruiken voor een groot deel van het vliegverkeer voor Lelystad Airport.
Aanpassingen van de aanvliegroutes alleen te doen wanneer er hoger over de noordoostpolder wordt gevlogen
Wij stellen voor om het luchtruim boven het Ijsselmeer tijdelijk te gebruiken voor een groot deel van het vliegverkeer voor Lelystad Airport.
De vliegtuigen zouden ook over het IJsselmeer kunnen opstijgen tot de hoogte, die zij moeten bereiken. Dan wordt de Veluwe deels ontzien. Het lijkt mij een optie, die onderzocht moet worden.
Voorstel vervangen OUT-10 noordelijker via wieringermeer
verbetervoorstellen:vanaf Lelystad richting IJsselmeer de vluchten laten verlopen, zo heeft bijna niemand er hinder van nieuwe indeling luchtruim waardoor het meteen mogelijk is om hoger te vliegen
De maximale vliegsnelheid op de vertrekroute(s) moet worden vastgelegd in de instructies voor de piloten, zodat de maximale geluidsniveaus niet hoger zullen zijn dan in de door TO70 gemaakte factsheets van 5 oktober 2017 is aangegeven.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Ook de kamerbrief van 10 september 2017 waarin I&M voorstelde 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 kwam geheel onverwachts. Wij verzoeken daarom deze wijziging terug te draaien.
Wij gaan ervan uit dat u met operationele afspraken kruisend verkeer in de regel voorkomt om overlast te verminderen.
vliegtuigen vanaf de Duitse grens tot aan het Lemelerveld over een korte afstand (ongeveer 30 km) moeten dalen van 18.000 naar 6.000 voet. Voor ons is onduidelijk wat dit betekent voor de milieueffecten in onze regio. Een alternatief is eerder aangereikt door de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en Hoog Overijssel: in glijvlucht vliegen vanaf de Duitse grens tot aan Zwolle.
Route OUT-10 sluit boven de Noordzeekust aan op al een bestaande route richting Schotland/IJsland. De compleet nieuwe route OUT-12 sluit iets verderop boven de Noordzee hierop aan. Route OUT-12 voegt daarom niets toe aan de bestaande routes. De Friese overheden stellen voor deze te laten vervallen.Gemiddeld drie vliegbewegingen per dag voor negen maanden per jaar moeten in te passen zijn in route OUT- 10.
Indien route IN-11, ondanks het gestelde onder A, toch noodzakelijk blijft, willen de Friese overheden het volgende meegeven. Begin oktober heeft het ministerie van I&M laten weten dat deze route op verzoek van de provincie Fryslân iets in zuidelijke richting is verplaatst. Hierdoor loopt deze route niet meer dwars over Gaasterland, maar schampt het bij Oudemirdum nog de Friese IJsselmeerkust. De Friese overheden verzoeken om deze route nog een paar kilometer zuidelijker te leggen, zodat Fryslân, rekening houdend met een nauwkeurigheidsmarge van 1,5 kilometer, in het geheel niet door deze route wordt geraakt.
Indien OUT-12 toch noodzakelijk blijft, dan graag een paar kilometer verschuiven in zuidelijke richting. Uiteraard geldt ook hier dat de noodzaak tot het kruisen met route IN-11 de provincie Fryslân ontgaat
De provincie ziet graag een aanpassing waardoor de hoek waarin IN-13 aansluit op IN-11 minder scherp is. Hierdoor is de extra bocht niet noodzakelijk en kan Weststellingwerf worden ontlast. Voorstel is om de route IN-13 zodanig te verleggen dat het te zuiden van Espel langs loopt en in een andere hoek kan aansluiten bij Steenwijk. Daarmee is dan tevens het gevaar van kruisend verkeer met OUT-01, OUT 10 en OUT-12 opgelost.
De Friese overheden adviseren route OUT-01 ten westen van Lemmer te laten lopen. Dit om recht te doen aan het uitganspunt dat woonkernen moeten worden ontzien. Vervolgens kan via een route boven het Prinses Margrietkanaal aansluiting worden gezocht op de bestaande Schipholroute
Bij een ideaal daalprofiel zou het mogelijk moeten zijn om op minimaal 3000 meter over Ooststellingwerf te vliegen. De Friese overheden zien graag dat u zich voor dit ideaalprofiel gaat inzetten.
Schokkerhaven ligt ten zuiden van Nagele aan het Ketelmeer en omvat 50 woningen.Verbetervoorstel1: Sneller stijgen naar grotere hoogtes.Verbetervoorstel2 : Vliegroutes in NO-richting verleggen naar het oosten.
Het IJsselmeer gebruiken voor de aanvieg en vertrekroutes van vakantievluchten
Na deze inleiding heb ik het voorstel om het verkeersknooppunt A28/A50 te benutten als keerpunt in plaats van keerpunt LE506.Hierdoor zullen meer ernstig geluidsgestoorde en ernstig slaapverstoorde kinderen en overige bewoners van Wezep worden ontzien. Het EXTRA motorvermogen benodigd voor dit aangepaste keerpunt (immers minder lift van de vleugels in een bocht) zal dan minder ernstig geluidsgestoorde en ernstig slaapverstoorde kinderen en overige bewoners (zowel voor Wezep, Hattem als voor Hattemerbroek) opleveren.
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 (OUT-07) over ditgebied te laten vliegen op een hoogte van minimaal 3000 meter. Dit verzoek doen wij ook voor de zuidelijker gelegen inkomende route (IN-06).
Bij Kamerbrief van 12 september 2017 presenteerde I&M een zuidelijke uitvliegroute waarbij ergens tussen het baken 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.
Het militair oefengebied bij Wamel wordt in de praktijk slechts één keer per jaar 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.
Laagvliegen (2700m) boven regio Foodvalley door OUT-07 en IN-06 kan worden verhoogd, aangezien Schiphol verkeer op hoogtes boven 5km zit
Pleiten ervoor IN-06 terug te leggen naar oude locatie
Kruisend verkeer IN-06 OUT-07 is gevaarlijk. Minimaal 1000ft vertical afstand zorgt voor verlaging, minder tijd boven bevolkt gebied. Ook zorgt 5km horizontale separatie voor meer geluid rondom de routes
Leidt zuidelijk verkeer via ijsselmeer + noordzee. Heeft geen interferentie met TMA: oostelijk deel Ijsselmeer, noordelijk deel Noord holland en westelijk deel Noordzee liggen daarbuiten
Daarom vraag ik u persoonlijk om de beslissing van de vliegroutes Lelystad te verleggen (in hoogte of eventueel boven zee, is dat niet mogelijk?)
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 (OUT-07) over ditgebied te laten vliegen op een hoogte van minimaal 3000 meter. Dit verzoek doen wij ook voor de zuidelijker gelegen inkomende route (IN-06).
Bij Kamerbrief van 12 september 2017 presenteerde I&M een zuidelijke uitvliegroute waarbij ergens tussen het baken 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.
Het militair oefengebied bij Wamel wordt in de praktijk slechts één keer per jaar 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.
Wij stellen dan ook voor de route meer Noord-Zuid te laten lopen, ten noordwesten van de route Out-01.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Tevens stellen wij voor om de daling op de route In-01 veel later in te zetten zodat er veel minder geluidsoverlast zal zijn
Daarnaast is in het bestemmingsplan hier ook geen rekening mee gehouden.Het lijkt me daarom belaniirjk dat de vliegtuigen in een grotere bocht om stadshagen en op een grotere hoogte vliegen.
Onverlet het gestelde onder punt 1, dringen wij aan op het terugdraaien van de verlegging van de inkomende route (IN-06). Daarnaast dient ook de uitgaande route (OUT-07) verlegd te worden. Hierbij geldt dat de nieuwe keuze voor de in- en uitgaande routes voor heel Gelderland significant moet verbeteren door zowel de betreffende woonkernen als het Natura 2000 gebied De Veluwe, het Deelerwoud en het Nationaal Park de Hoge Veluwe en overige landgoederen te mijden
De aansluitroutes dienen dan ook zodanig ontworpen te worden dat deze op zo´n groot mogelijke afstand van Nationale Parken / Natura 2000 komen te liggen.
Het is beter over de IJssel te gaan vliegen, daar is toch al herrie van motorboten ed!
Gelet op de hoge waarde van flora en fauna in de gemeente Westerveld, waar onder de vele rustgebieden, lijkt het ons niet wenselijk om dit te verstoren met laagvlieg routes. Een verbetering is mogelijkerwijs om meer te kiezen voor landbouwgebieden in de Flevopolder evenals het IJsselmeer.
Laat de vliegtuigen via het Ijsselmeer en dan via de Noordzee naar het zuiden vliegen wat ook al moet gebeuren als de militaren het luchtruim boven de Veluwe claimen.
Wij stellen dan ook 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.
Wij stellen dan ook 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.
Het beste is volgens mij alle routes over het Ijsselmeer te laten plaatsvinden en direct naar grote hoogtes of rechstreeks van de startbaan nar duitslandlaten vliegen op grote hoogte 20000 voet onder de andere straten door en dan naar het zuiden.
In de Kamerbrief van 19 september 2017 stelde I&M; 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 mijn woongebied en de omliggende natuurterreinen extra belast. Bovendien kan het bij bepaalde omstandigheden onvermijdelijk zijn om lager te vliegen dan 2700 meter. Ik vind het wenselijk om de inkomende route weer naar de oorspronkelijke meer zuidelijk gelegen locatie terug te plaatsen. Bovendien wordt uitgaand vliegverkeer dan ook beter gescheiden van het inkomend vliegverkeer. En het uitgaand vliegverkeer kan hier dan ook ruim boven de 3000 meter vliegen.
Zoek vanaf Lelystad een route over het IJsselmeer richting Afsluitdijk.
We vragen u deze variant serieus in overweging te nemen, vanwege het belang van bewoners van West-Friesland
Wij zien niet in waarom een wachtgebied niet boven de Noordzee te realiseren zou zijn. Met de huidige stand van techniek en de geringe afstand tot de Noordzee hoeft dit echt geen probleem te zijn.
Meteen ten Noorden van Medemblik begint de Wieringermeerpolder, een zeer dunbevolkt gebied. Een logische keuze om de vliegroute te verplaatsen naar dit gebied, waardoor er zo weinig mogelijk overlast veroorzaakt wordt (ofwel langer doorvliegen over ijsselmeer, en pas op grens met Noord-Holland naar beneden afzakken
OUT-10 langer rechtdoor boven ijsselmeer, en pas op grens Noord-Holland afbuigen naar beneden (zie kaartje bij reactie)
Wij stellen dan ook 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.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Wij stellen dan ook 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.
waarom OUT-07/IN-06 niet verplaatsen de vliegroutes tussen Renswoude en Ederveen??
Wij verwachten door deze route dat het woongenot in ons gebied aanzienlijk zal verslechteren. Wij stellen dan ook 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.
Er is de afgelopen tijd geen enkel passagiersvliegtuig lager dan 4,5 km (15.000 voet) over de lijn Zwolle-Arnhem gevlogen. Er is een verticale separatie van 300 meter. Wat is er op tegen om de vliegroute voor Lelystad op 4.200 meter hoogte te leggen
Wij stellen dan ook voor de route meer Noord-Zuid te laten lopen, ten noordwesten van de route Out-01.Tevens stellen wij voorom de dalingop de route in 01 later in te zetten zodater veel minder geluidsoverlast zal zijn
Stuur vliegroutes, zoals IN-01, over de Waddenzee en IJsselmeer zodat niet over woonkernen en natuurgebieden wordt gevlogen.
Wij stellen dan ook voor de route meer Noordwest-Zuid te laten lopen, over het gebied ten noordwesten van de route Out-01.
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).
Verhoog een deel van de NM TMA-B (ten oosten van de lijn UNEXO-OSKURNOVEN) van FL065 naar LF09510, om hogere naderingen mogelijk te maken zonder dat interferentie optreedt met SPL verkeer.
Beperk de verhoging in het westelijk deel (oostelijk van TMA Schiphol) tot FL075 ten behoeve van naderend Schiphol verkeer.
Gebruik de extra ruimte in TMA-B om IAF North hoger te leggen. Deze kan van FL060 nu naar FL070-FL090 (en misschien zelfs FL100).
Voor zover INBOUND-01 daalt door de Amsterdam CTA 1 East kan separatie met SPL verkeer worden bereikt door waypoints te definiëren met Minimum Crossing Altitudes voor SPL verkeer en Maximum Crossing Altitudes voor LEY verkeer.
Er wordt een kleine verlegging voorgesteld voor INBOUND-13 zodat deze een ARC kan vliegen met gelijke bocht en dalingshoek, hierdoor is CDA mogelijk.
Schrap INBOUND-11 indien mogelijk, als dat niet kan leg deze zo hoog mogelijk gebruik makend van verhoogde NM TMA-B en laat invoegen op INBOUND-13.
Maak een CDR voor INBOUND-13 via SPL (i.p.v. via SPY), ter vermijding van de ANDIK SID.
Mijn voorstel is deze kruisingen niet te maken, door de laagvliegende routes boven Nederland (OUT-02 en OUT-07) te verplaatsen naar de Noordzee voor het doorstijgen naar 5500m. Zie variant A.
Vermijd alle woonkernen bij vertrekkende en aanvliegende vluchten: dan nog liever tijdelijk over de Veluwe waar weinig mensen wonen, i.p.v. over bijvoorbeeld Zwolle, de stedendriehoek Apeldoorn/Deventer/Zutphen, of de achterhoek, echter eerder afbuigen richting Duitsland. Zie variant C.
Los van bovenstaande varianten: is het mogelijk om een “kilometers brede” snelweg te maken in plaats van één route. Daarmee is bijvoorbeeld OUT-07 waar veel mensen last van krijgen te variëren in route, en verdelen we de geluidsbelasting over kilometers brede routes in plaats van altijd op dezelfde route.
Graag vernemen wij uw overwegingen en horen wij welke alternatieve routes zijn onderzocht, bijvoorbeeld over de Noordzee.
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).

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Een noordelijker variant of zelfs via het IJsselmeer noordwaarts richting Den Helder om daar naar het westen af te buigen. Het is natuurlijk een totaal verkeerde route om over het BREEDSTE stuk van Noord Holland een route te kiezen voor het opstijgende vliegverkeer.
Wij verwachten door deze route dat het woongenot in ons gebied aanzienlijk zal verslechteren. Wij stellen dan ook 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.
De alternatieve route - over de Wieringermeer confronteert veel minder bewoners met geluidsoverlast.Het betreft hier de noordelijke variant op de route OUT-10Ik vraag me trouwens af waarom de aan- en afvliegroutes niet allemaal over het IJsselmeer, Markermeer, Waddenzee, Noordzee kunnen worden gelegd.
En voor wat betreft de vlieghoogte: Stijgen en dalen boven de Flevopolders en IJsselmeer . Desnoods cirkelend, tot een hoogte van 5000 meter.
Als er over bewoonde gebieden gevlogen moet worden, kies dan over die gebieden waar al veel lawaai is. Dan valt het wellicht minder op.
Ik doe u hierbij dan ook het voorstel het geplande inbound-verkeer af te handelen boven de Noordoostpolder (ten oosten van Emmeloord) om daarmee het oude land te ontzien. Bijkomend voordeel is dat er grotendeels over/langs de autowegen A6 en N50 gevlogen kan worden, wat toch al een verkeersroute over land is. zie kaartje reactie 92272
Mijn alternatief behelst dan ook het enigszins verleggen van de IN-01 route in noordwestelijke richting, zodat deze niet meer Nationaal Park Weerribben-Wieden doorkruist, maar ten noorden van Wolvega gaat lopen en onder Lemmer de NOP in draait. De IN-11 en IN-13 kunnen op dat punt daarop aansluiten. De IN-13 loopt daartoe wat westelijker en langer over het IJsselmeer (tot Lemmer). zie kaartje reactie 92272
En voor wat betreft de vlieghoogte: Stijgen en dalen boven de Flevopolders en IJsselmeer . Desnoods cirkelend, tot een hoogte van 5000 meter.
Als er over bewoonde gebieden gevlogen moet worden, kies dan over die gebieden waar al veel lawaai is. Dan valt het wellicht minder op.
aanvliegen over het ijsselmeer en de randmeren
Als de in- en uitgaande vliegtuigen zo snel mogelijk naar het IJsselmeer gaan en richting de Noordzee verder stijgen, dan hebben de landelijke gebieden en het vrije luchtruim van Nederland minder overlast.
Vliegtuigen van en naar Schiphol vliegen nu bij Ede en omgeving boven 5km. Ten opzichte van de nu voorgestelde vlieghoogte is daarboven nog veel ruimte over. Waarom niet een km hoger? Zal aanzienlijk in overlast schelen, en dus weerstand verminderen.Verschuif de route ten westen van Ede en eventueel Veenendaal, scheelt héél veel burgers met overlast.
Route IN-11 gaat recht over Lemmer heen. Een kleine verschuiving naar onder zal zorgen dat dit over ruraal gebied gaat, waardoor overlast beperkt wordt.
dan zal gezocht moeten worden naar vluchtroutes “om de noord “ dat wil zeggen over het Ijsselmeer in noordelijke richting rekening houdende met de maximale vlieghoogte in dat gebeid zoals dat ook boven de Veluwe van kracht is.
De huidig voorgestelde vlieghoogte van in en uitkomend verkeer zo snel als mogelijk op FL 65 brengen en niet langdurig onmiskenbaar vanwege benodigd motorvermogen,dus met meer lawaai op de huidige lage hoogte van «Fl 45 toestaan.
Wellicht biedt het IJsselmeer meer kansen voor de in en uitgaande routes. Lelystad zal geen bezwaar hebben tegen geluid hinder ze vindt immers economische waarde voor haar omgeving belangrijker.
ndien er toch voor gekozen wordt om vanaf de huidige startbaan te vertrekken dan kan in Zuid-Westelijke richting worden opgestegen met een bocht naar rechts om Lelystad heen over de Oostvaarders plassen in de richting van het IJsselmeer. Daar kan een forse stijging naar grotere hoogte ingezet worden om vervolgens boven de Noordzee in zuidelijke of noordelijke richting te

vliegen. Veel goedkoper, effectiever en met minder overlast. In de huidige situatie kan er 120 dagen per jaar gevlogen worden over het IJsselmeer. Dit zou versneld veranderd kunnen worden naar 365 dagen per jaar
De twee voorgestelde wachtgebieden liggen precies boven rust en stilte gebieden, het Holtingerveld en het Lemelerveld. Kies voor de wachtgebieden een ander gebied met meer achtergrondgeluid of waar dit minder hinderlijk is. Als er gekozen moet worden, kies geen rust en stiltegebieden, maar agrarisch gebied waar bij de activiteiten op het land ook geluid gemaakt wordt. Daar valt het dan toch minder op. Of maak de wachtgebieden eerder en veel hoger. Alle vliegbewegingen zijn bekend en goed voorspelbaar, er kan dus ruim van te voren (mijns inziens zeker 1 uur) worden aangegeven wanneer geland kan gaan worden en of er al dan niet gewacht moet worden. Dat kan ook op grote hoogte (5km of meer) vóór het dalen.
Om de geluidoverlast in de rustige gebieden te beperken, laat de vliegtuigen dan zo lang (bij nadering) of zo snel (bij vertrek) mogelijk op hun hoge vlieghoogte vliegen in de vliegroute naar/van Schiphol. Vanuit Steenwijk is de richting Lelystad ook de richting van Schiphol, er vliegen nu ook al heel veel vliegtuigen over in dit gebied (route IN-01). Laat de vliegtuigen uit de richting Groningen pas dalen vanaf Steenwijk of nog later, niet daarvoor. Idem vanaf Lemelerveld.
Kies andere routes, waarom laag over land naar/van Espel, Steenwijk en Hattemerbroek? Bijvoorbeeld van/naar Lelystad direct via IJsselmeer en de Noordzee naar/uit het noorden (Route IN-01 en OUT01)? De route kan wat langer zijn, maar vakantievluchten zijn geen eerste levensbehoefte en als ze hierdoor iets duurder zouden worden is dat maar te accepteren door de gebruikers.
Waarom aparte routes voor vertrek en naderen? Kan er niet meer worden gecombineerd, de geluidoverlast wordt dan minder verspreid. Met deze routes en de keuze voor Lelystad hebben heel veel mensen in een groot gebied dat tot nu toe veelal rustig was, er last van. Zoals bij routes OUT-07 en IN-6, waarom deze niet tot dichter bij het vliegveld combineren en laat IN-02 hierop aansluiten ipv via Lemelerveld.
En combineer routes IN-01 en OUT-01, van Groningen tot St. Nyk/Lemmer op 3300m, bestaande route, ipv IN01 apart via Steenwijk.
En combineer dat met IN-11 en IN-13 in een route van Lemmer over IJsselmeer naar zuidkant vliegveld Lelystad ipv via de oostkant tussen Zwolle en Kampen door.
Gaarne de aan vlieg en opstuig routes hoger leggen en smaller band over her IJsselmeer leggen
De vluchtroutes moeten aanzienlijk hoger. Precies boven mijn woning wordt de stijghoogte verhoogd van 1900 naar 2700 mtr. Dit leidt tot extra geluidsoverlast. U enige locaties aangeven, waar momenteel al vluchtroutes zijn op 1900 mtr hoogte in Nederland in mijn omgeving.
Ik heb begrepen dat er geen duidelijke reden is om de route over Lemelerveld op een grotere hoogte (bijvoorbeeld 10km) te laten vliegen en dan na Zwolle sneller te laten dalen. Volgens piloten die ik heb gesproken is dit bij andere luchthavens ook het geval. Het grote voordeel is dat de vliegtuigen meer in een glijvlucht naar beneden kunnen, waardoor ze geen vermogen hoeven te geven om stabiel op 1800 meter te blijven. Dit geeft heel veel minder geluidoverlast voor een overwegend toeristisch gebied.
Route OUT-02 kan binnen de polder wat extra hoogte maken zodat het luchtruim boven Teuge tot 4500 meter vrij blijft voor para-sprongen.
De vliegroute over de gemeentes Hattem, Heerde en Epe zijn zeer negatief voor de toeristenindustrie, die voor deze streek zeer belangrijk is (met name aan de westzijde, i.c. tegen de Veluwe aan) en de leefbaarheid voor de bewoners in deze dorpen. Door de uitgaande vliegroute een iets grotere bocht te laten nemen bij Wezep, zodat de route iets oostelijker, dus dichter bij de IJssel komt, kan de vliegroute, althans voor een gedeelte, boven Marle en de Hoogwatergeul kunnen worden gelegd.
Vlieg niet over een regio die naast bewoonbaar ook zorgt voor veel recreatie in Nederland.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Ede ligt direct onder 2 belangrijke nieuwe vliegroutes. Mijn vraag/voorstel is om te onderzoeken of er bijv 10 a 15 km buiten Ede gevlogen kan worden, net zoals de stad Apeldoorn ontweken zal worden
laat vliegtuigen laag vliegen boven het ijselmeer
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 lager worden gevlogen zodat de vliegtuigen elkaar op de benodigde afstand kunnen passeren. Als de route pas ten zuiden van Eerbeek naar het westen afbuigt ontziet dat bewoond gebied en ontziet dat bovendien de clusters van recreatiebedrijven in Beekbergen en Hoenderloo.
Het luchtruim boven nl zal opnieuw moeten herzien zodat goed invulling gegeven kan worden aan de vliegroutes, zodat bewoners het minst kast heeft. Waarom niet over het IJsselmeer? Ook nog eens het meest veilig en het beste voor onze natuur.
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 buitengebied ten noord -westen van Lemmer maar ook het plaatsje 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.
Ja, niet over Wervershoof Noord-Holland binnen vliegen, maar over de veel dunner bevolkte Wieringermeer Route out-10
Vliegroute over de Wieringermeer, zo goed als onbewoond gebied
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.
Waarom dan een aanvliegroute over onze dorpen? Waarom niet via het IJsselmeer om Noord Holland heen vliegen i.p.v. dwars over Noord Holland?
De uitvliegroute vanaf Wapenveld oostelijker te laten verlopen, in ieder geval richting de IJssel of nog verder tussen Wijhe en Raalte door tot aan de westkant van Deventer, waardoor minder woonkernen worden getroffen.
De stijging van 1800 naar 2700 meter later in te zetten, nl na Oene, waardoor minder overlast ontstaat voor de 52.000 inwoners van de 3 plaatsen. Door dit voorstel worden veel minder omwonenden geraakt, omdat in het gebied na Oene minder woonkernen liggen.
route out 10 samenvoegen met route out 12 en dan boven de noordzee de route splitsen, daardoor geen overlast voor de bewoners in andijk, wervershoof, midwoud etc
Waarom geen klim lus maken boven het IJsselmeer aan de oost zijde en op minimum fl 100 terug voor aansluiting op Schiphol inbound en outbound verkeer?
Opstijgen richting Afsluitdijk omdat daar weinig bebouwing is,route out-10, gaat nu over heel bewoont west-Friesland
De Zweefvlieg Club Den Helder pleit daarom voor het behoud van de huidige luchtruimopbouw binnen de Nieuw Milligen TMA A zoals eerder is omschreven.
waarom geen aan- en afvliegroutes over het ijsselmeer?
Ook al vliegt men in Flevoland, van het opstijgend verkeer dat via de route langs het Veluwemeer wordt afgewikkeld ondervindt ook de NW Veluwe hinder. Dit kan worden voorkomen door na het opstijgen direct in zw richting nar Nijkerk af te buigen en vervolgens naar het zuiden.
Vliegroute OUT-10 kan veel beter 5 km noordelijk worden gelegd.
Via de afsluitdijk en niet over bewoond gebied. Route is nu noordelijker gelegd over Opperdoes
Mocht het doorgaan is het dan niet verstandiger om de opstijgroute die oostelijk van Epe loopt over de IJssel te laten lopen. Hier is toch al herrie van motorboten, de trein, enz Dan valt het minder op.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Laat aanvliegroutes zoveel mogelijk vanaf het IJsselmeer plaatsvinden. Zodoend kunnen ze boven land (Overijssel, Gelderland en Flevoland) hoger blijven vliegen. Daardoor minder last van geluid
ja; een heel simpele wijziging d.m.v. een verhoging (voor zover noodzakelijk) van de vliegroutes op schiphol en eindhoven binnen de gestelde milieu mogelijkheden
Ik verzoek u om de kern Eerbeek te vermijden.Deze kern heeft al de nodige overlast van de reeds aanwezige papierindustrie, (laag) vliegverkeer vanaf Terlet, Teugen en (iets hoger) vliegverkeer van Schiphol en ligt reeds onder vliegroutes/knooppunt voor vliegverkeer vanaf Schiphol.
Vermijden van Hoenderloo
De aansluitroutes kunnen beter over het Ijsselmeer. Geen bevolking, geen geluidsoverlast.
Waarom wordt geen gebruik gemaakt van de ruimte Bovenberg IJsselmeer. Daar is de overlast zeer beperkt.
Eerder stijgen naar grotere hoogte door een circelvlucht boven de polder. Op grotere hoogte is de overlast op de bewoning Veluwerand minder!
De route in plaats van Hattem langs Nunspeet leggen, is immers ook veel korter om richting het zuiden te gaan. Korter betekend ook minder overlast.
De route over de A1 leggen, deze geeft al geluid, waardoor extra geluid meer naar achtergrond gaat.
nadering en vertrek route tussen zwolle en Hasselt leggen, consentreren van overlast
de geluidsoverlast voor de wijk Zwolle Stadshagen treft daar heel veel mensen en dient vermindert te worden.mijn voorstel is om aanvlieg- en vertrekroutes veel meer boven het IJsselmeer te laten plaatsvinden
Het lijkt mij beter dat er hoger aangevlogen wordt en gedaald boven het IJsselmeer.
Een oplossing zou kunnen zijn dat er sneller naar grotere hoogtes wordt gevlogen en op deze manier de Veluwe wordt ontzien.
Waarom is het niet mogelijk vanuit Lelystad direct naar noorden over Ijsselmeer aan en af te vliegen en dan boven Terschelling, als het vliegtuig op hoogte is, in een soort"rotonde"naar verschillende bestemmingen te gaan ?
Niet over Lemmer. Bovenlangs over weilanden en Ijsselmeer
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro’s en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Lemmer ligt aan het Ijsselmeer genoeg ruimte zou ik zeggen
Route over het IJsselmeer laten lopen.
Dus de opstijgende vliegtuigen van Lelystad een corridor geven om in het hogere luchtruim boven 10.000 meter te komen.
niet vliegen laagvliegen over Natura2000 en dunbebouwd gebied. Hier is de geluidsoverlast veel groter dan in een verstedelijkt gebied als de randstad
Route OUT07 en IN 06 lopen op dezelfde plaats en op dezelfde hoogte. Ik heb met deze internetconsultatie maar beperkte informatie, maar als ik dit zo zie gaat dat niet goed.
Route IN 06 is zonder duidelijke onderbouwing naar de huidige positie verplaatst. Deze route gaat over een groot aantal Natura2000 gebieden. Conform de uitgangspunten van de Alderstafel 'geen overlast Natura2000 gebieden' is het juister om deze route ten zuiden van Arnhem te laten lopen.
Route OUT-02 en OUT07 gaan over diverse Natura2000 gebieden. Dit is niet wenselijk en een verstoring van de rust in deze gebieden. Beter is het om deze routes te verleggen naar het verstedelijkt gebied bij Hilversum/ Amersfoort. In dit verstedelijkte gebied is een geluidstoename veel minder hinderlijk dan in een landelijk gebied.
Kunnen de vliegtuigen direct naar grotere hoogte gaan bij Lelystad zodat noord Holland ontzien wordt?
En kunnen de vliegen over landelijk gebied vliegen tussen Middenmeer en den oever IPV over drukker bewoond gebied zoals Wognum en Enkhuizen?
aanvliegen over het Ijselmeer of ten westen van de veluweLaat dit gedeelte met rijke natuur onberoerd voor recreatie met schone lucht
omleggen Route IN-13, 01, 11
Laat die vliegtuigen maar over het IJsselmeer vliegen en niet over de stiltegebieden van de Veluwe.
Neem de aan en afvliegroutes over het IJsselmeer en het lost voor de mensheid veel op.
6km ten zuiden van Bakhuizen (zuidfriesland) komt een zandwinningseiland in het Ijsselmeer dat blijft min 30 jaar, is reeds beslist en in de maak, hierop een luchtvaartroutepunt plannen en dan de Route IN-11 volledig boven het Ijsselmeer plannen
OPMERKELIJK dat deze consultatie niet overeenstemt met de Stavoren,Hemelum, Nijemirdum laagvliegroutes uit de 2dekamer factsheet van het ministerie! Geen woord gerept over deze grote verandering? Vreemd, heeft heel Gaasterland voor niets slapeloze nachten gehad? Hoe zit dit? Beide routes in en uit, boven het Ijsselmeer en onder friesland door, veel beter!!
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Wij maken ons grote zorgen over de vliegroute van ROUTE IN-11 en ROUTE IN-13 (beide blauwe stippellijn) vanaf het punt dat deze samenkomen bij Lemmer (blauwe doorgetrokken lijn) en hun weg vervolgen richting Lelystad-airport. Er bestaat grote onzekerheid door de verschillende kaarten, die circuleren.
Het handhaven van route ROUTE IN-11 en ROUTE IN-13 zoals beschreven/getekend in "Overzichtskaart baan noordoostelijk gebruik (05)" ondersteunen wij daar deze veel beter en meer mensen ontziet van de overlast t.g.v. uitbreiding Lelystad-airport dan de twee voorgaande route suggesties.
Wij maken ons grote zorgen over de vliegroute van ROUTE IN-11 en ROUTE IN-13 (beide blauwe stippellijn) vanaf het punt dat deze samenkomen bij Lemmer (blauwe doorgetrokken lijn) en hun weg vervolgen richting Lelystad-airport. Er bestaat grote onzekerheid door de verschillende kaarten, die circuleren.
Het handhaven van route ROUTE IN-11 en ROUTE IN-13 zoals beschreven/getekend in "Overzichtskaart baan noordoostelijk gebruik (05)" ondersteunen wij daar deze veel beter en meer mensen ontziet van de overlast t.g.v. uitbreiding Lelystad-airport dan de twee voorgaande route suggesties.
Mijn voorstel is de route te verleggen via het IJsselmeer de noord zee op.
Ik ben tegen de hoogte van 2 km. Graag zou ik zien dat er geen aanvlieg route over Abbekerk komt.
Laat de vliegtuigen 6 km verder vliegen, dus richting Zwolle en dan over de de rivier de IJssel naar het zuiden vliegen
Afzien van het onzalige idee om zowel inkomende als uitgaand vluchten af te handelen via eenzelfde route.
Laat de vliegtuigen niet de bocht maken boven Wezep om naar het zuiden te vliegen, maar boven de de rivier de Ijssel.
Laat de vliegtuigen niet de bocht maken boven Wezep om naar het zuiden te vliegen, maar boven de de rivier de IJssel.
Laat de vliegtuigen niet de bocht maken boven Wezep om naar het zuiden te vliegen, maar boven de de rivier de IJssel.
Aanvliegen vanaf Noordzee dan IJsselmeer, is iedereen tevreden.
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals

bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Wezep waarschijnlijk extra geluidsoverlast krijgen, doordat er plannen circuleren om de vliegtuigen vanaf hier op vol motorvermogen te laten stijgen om zo de rest van de Veluwe minder te belasten. Oplossing: route veranderen (niet over Wezep/Hattemerbroek) of hoger vliegen.
Wezep word veel te hard getroffen! Te laag over de dorpskern!
Zuidwest Drenthe heeft veel mooie natuur; dwingelerveld, holtingerveld, drents-friese wold. En de weerribben in Overijsel. Daar kan de natuur zijn gang gaan en daar wordt door recreanten veel genoten van de rust die deze gebieden nog hebben. Daar horen toch geen laagvliegende vliegtuigen bij?Is het mogelijk om de lus voor wachtende vliegtuigen aan de noord-west zijde van de aanvliegroute te positioneren? Dan blijft de rust voor de natuur, de natuurliefhebbers en de recreanten gewaarborgd.
Hogere vlieghoogte en natuurgebieden vermijden, bijv. over het IJsselmeer
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Kunnen de aanvliegroutes voor Lelystad niet allemaal via het IJsselmeer plaatsvinden?
Via IJsselmeer Afsluitdijk
Aan en afvliegen over het ijssel meer tot aan de afsluitdijk.
Waarom geen geheel of gedeeltelijke route over het IJssselmeer
Laagvliegroutes over het IJsselmeer en niet over toeristisch Friesland, Drenthe en Overijssel.
Laat vliegtuigen die vertrekken vanaf Lelystad boven de polder of het IJsselmeer stijgen naar de gewenste hoogte om naderend vliegverkeer voor Schiphol niet in de weg te zitten.
Aanvliegroute's over het IJsselmeer en niet over Wezep
De vliegroute gaat rechtstreeks over Heerde heen. Dit kan voorkomen worden door de vliegroute meer richting de IJssel te verplaatsen.
De vliegroute gaat rechtstreeks over Heerde heen. Dit kan voorkomen worden door de vliegroute meer richting de IJssel te verplaatsen.
Laat de aanvliegroute over de Noordzee lopen of kost dat op korte termijn teveel geld? Op lange termijn zijn dat soort oplossingen vele malen goedkoper.
Geen stijging inzetten boven Wezep om het geluidsoverlast te beperken. Het dorp Wezep heeft al genoeg fijnstof en geluidsoverlast te verwerken door de A50, A28 en het station. Of de vliegtuigen stijgen direct naar 3500m hoogte óf de vluchtroute wordt verlegt naast het dorp Wezep, waarom moet dit pal over het dorp terwijl er genoeg ruimte (weilanden en onbewoond gebied) buiten het dorp aanwezig is?

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Hoe hoog is de aanvliegroute en de vertrekroute nu boven Hoenderloo gepland? Ik lees en hoor 1.800 m, 2.700 m. en 3.000 m. Het lijkt mij dat er niet op dezelfde hoogtes aan- en uitgevlogen gaat worden, want dat zou wat te veel rommel geven, lijkt mij.
De vliegroutes, die van en naar Lelystad vertrekken en leiden, laten lopen via het Usselmeer. Schiphol heeft toch niet het alleenrecht op ons luchtruim? Dan maar wat meer brandstofverbruik. Op de totale afstanden die gevlogen worden is dat méérverbruik m.i. een druppel op een gloeiende plaat.
hele maal niet over de Veluwe vliegen
Geen laagvliegverkeer boven Weerribben-Wieden
Tot slot heeft het de voorkeur dat de vlieghoogte van 2700 m wordt bereikt voordat de vliegtuigen vanuit Flevoland bij het vaste land komen. Mocht dat niet het geval zijn, dan is in elk geval het inzetten van een stijging van 1800 meter naar 2700 meter ter hoogte van Wezep/Wapenveld/Heerde/Oene voor mij onacceptabel vanwege een cumulatie van milieubelastingen.
De huidige gekozen vertrekroutes concentreren alle overlast op het dorp Wezep, zeker wanneer vliegtuigen boven het dorp gaan stijgen. Als oplossing past het later stijgen van vliegtuigen. Ook kunnen vliegtuigen al eerder naar grotere.hoogte stijgen. Indien dit botst met bestaande vliegroutes, dan kunnen deze aangepast worden voordat Lelystad in gebruik wordt genomen.
Geachte heer/mevrouw,Waarom vliegen de vliegtuigen niet rond boven het IJsselmeer daar hebben veel minder mensen er last van?Is dit voldoende afgewogen en waarom zou dit alternatief niet een veel betere optie zijn?
Met name omdat Oene precies in het stijgrad ligt van 1800 meter hoogte naar 2700 meter hoogte, waaryoor een toestel meer vennogen moet aanspreken dan wanneer een toestel daalt. Ook begrijpt Van Vessem niet waarom in de noordoostelijke routes de binnenkomende vluchten en de vertrekkende vluchten wel dichter op elkaar liggen en in de zuidwestelijke routes deze routes verder van elkaar afliggen. Het ligt voor de hand ook om de overlast beperkt te houden om deze routes dichter op elkaar te plaatsen en zo de vertrekkende vluchten ofanders juist om te leggen, via de minder dichtbevolkte gebieden in het noorden.
Waarom niet gelijk vanaf lelystad de aan en af vliegroutes over zee en niet over land water genoeg waar ze overheen kunnen vliegen!
We hebben nu nog een geluidsniveau ondankt de A50 en A28 waar mee te leven valt maar als de vliegroutes boven Wezep/Hattemerbroek moeten komen gaan we toch echt over een streep. Dus de hooget moet minimaal 2700 m1 worden.
Waanzinnig om een wachtgebied op 1900m hoog in te stellen boven een van de laatste stiltegebieden van ons land, en precies boven enkele natura 2000 gebieden. Alleen al de aanvliegroute is een aanfluiting.
Niet laag vliegen boven Wezep/Oldebroek, hiermee word de natuur en de mensen erg gestoord. Elke 10 minuten een vliegtuig is niet te doen op deze hoogte, zelfs tijdens schooltijd.
De huidige plannen geven aan dat de vliegtuigen rechtboven Wezep beginnen aan een stijging van 1800 naar 2700. Dit zal een extra belasting betekenen voor deze woongebieden. Het voorstel is om de stijging later te laten plaatsvinden ruim buiten de bebouwde kom van Wezep, Wapenveld, of Heerde.
Waarom wordt er een linkerdownwind gevlogen voor zuidelijke departures en niet gewoon na left base doorgevlogen maar het Zuiden?
is er een afweging gemaakt over het verplicht stellen van verplicht accelereren op 1500’ of 3000’?
is er een CDA ontworpen waar verplicht aan voldaan moet worden?
Aankomst en vertrekroutes boven het Ijsselmeer zijn prima mogelijk zonder EHAM in de weg te zitten. Uitklimmen tot FL060 boven het Ijsselmeer bijvoorbeeld om vervolgens door te klimmen naar bestemming. Bij aankomst kun je tot FL 070 blijven boven Artip om vervolgens in de holding naar beneden te zakken om een approach te beginnen.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Waarom gaan de vliegtuigen die rondjes moeten draaien omdat ze moeten wachten niet boven het IJsselmeer rondjes draaien op 1900 M hoogte. Hier wonen geen mensen en is het relatief rustig qua luchtverkeer. Vooral bij een andere windrichting dan zuidwest.
aanvliegroute en vertrekroute scheiden, i.v.m. mogelijke gevaaranalyse
hoger vliegen dan 3000 m. vooral over Veluwe na herindeling luchtruim,- MER over de gehele route maken waar mogelijk 3000 meter (of zelfs lager) zou kunnen worden gevlogen, i.v.m. vervuiling
ga eerst naar Noordzee via IJsselmeer en klim daar naar grote hoogte om vervolgens routes over Europa te vliegen
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Neem een route over bestaande vlieggebieden of klim gegarandeerd naar een nog hogere hoogte
Aanvliegroute moeten hoger
dan de aanvliegroute ombuigen en het wachtgebied verplaatsen naar IJsselmeer. Niet over de natuurgebieden van Zuid-West Drenthe.
vluchten niet via een lus naar het zuiden laten vertrekken maar direct richting het zuiden, de alternatieve route dus ingediend door luchthaven Teuge
vluchten niet via wezep hattemerbroek laten vliegen maar direct richting epe
ja ga boven het IJsselmeer vliegen of de polder niet boven dorpjes als wezep en hattemmerbroek
Duursche Waarden (Natura 2000) zal worden aangetast. Daarom: hoog daarover!
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.

Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Wij willen niet de lage aanvlieg- en vertrekroutes boven Klarenbeek.
Het IJsselmeer gebruiken als aanvliegroute en als vertrekroute
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Gebruikmaken van aanvliegroutes en vertrekroutes die over het Ijsselmeer gaan.
Wordt er rekening gehouden met mogelijke directs vanuit LVNL en welke minimale hoogte wordt er dan gehanteerd?
Maak een gepubliceerde route die door het schietterrein/oefengebied heen gaat en gebruikt mag worden indien deze niet worden gebruikt.
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Ja: boven IJsselmeer en Noordzee doen. Niet boven onze meest mooie natuurgebieden en woonkernen
Verbetervoorstel is boven het water. Deze route ligt er.
Waarom vliegen we juist over ons dicht bevolkt landje terwijl we ook over het IJsselmeer kunnen, dit heeft zeker vele voordelen.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Een heroverweging om de wachtroutes boven een natura 2000 gebied (Holtingerveld zw drenthe) en een nationaal park (weerribben wieden, kop van Overijssel) te laten lopen. De Wachtroutes met lage vlieghoogte zijn in strijd met de stiltenormen voor die gebieden!
Als dit toch door gaat dan: routes IN06 en OUT07, oostelijker, zo veel mogelijk A50 (tussen Renkum en Oosterbeek door) laten volgen, waar toch al veel lawaai is en dan tot aan A15/Waal, daarna afbuigen naar zuidwesten.
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Waarom word er niet over het IJsselmeer aan gevlogen? daar wonen geen mensen en de natuur heeft er weinig last van.
Specifiek voor gemeente Steenwijkerland en met name voor het natuurgebied de Weerribben verzoeken wij om de alternatieve route IN-13 te overwegen.
Aanvliegroute en opstijgen over het IJsselmeer
Mijn verbetervoorstel is dus: vermijd bij de aanvliegroutes grote woonkernen, zoals de stad Zwolle.
Woonkernen moeten zoveel mogelijk ontweken worden. Waarom worden er dan vluchten dwars over Lemmer gepland. Verzoek om de vluchten enkele kilometers buiten Lemmer te laten afbuigen, hetgeen enorm veel scheelt aan lawaai in deze woonkern.
Bij Joure wordt al op 3000 meter gevlogen, hetgeen significant minder geluidsoverlast geeft. Gezien de afstand Lemmer-Lelystad zou deze hoogte ook al boven Lemmer cq. Zuid-Friesland gehaald kunnen worden.
De routes vlak onder de kust van Gaasterland (vliegverkeer van en naar Engeland) liggen nog te dicht langs de stiltegebieden in deze streekregio. Verzoek om deze routes enkele kilometers naar het zuiden, dus meer over het IJsselmeer te verplaatsen
Onze vraag is dan ook; om het knooppunt van de aanvliegroutes uit Zuidwestelijke richting naar baan 23 enkele kilometers op te schuiven naar Zuid(westelijke) richting naar het Ramsdiep, meer over het water richting Lelystad Airport.Dit om ons dorp Ens met al haar inwoners te ontlasten.
Suggesties voor aangepaste routes OUT-07 en OUT-02 zouden kunnen zijn: OUT-07 en OUT-2 volgen na Wezep de A50 richting Apeldoorn en proberen voor Heerde op 2700 meter te vliegen. OUT-07 sluit thv Beekbergen aan op 2700 meter op de oude aansluitroute OUT-07. OUT-2 vliegt door op 2700 meter en sluit evt na Loenen aan op de hogere luchtlaag richting het oosten of vervolgt in dezelfde lijn richting Millingen waar route OUT-2 op 5.800 meter vliegt.
OUT-07 en OUT-2 voor de aansluiting op de oostelijke vliegroutes vliegen na Wezep door en draaien in zuidoostelijke richting tussen Wapenveld en Heino, vliegt verder in richting Heeten en Bathmen op 2700 meter hoogte. OUT-2 kan aansluiten op de bestaande vliegroutes na Ruurlo en na Varsseveld. OUT-7 draait tussen Deventer en Bathmen in zuidwestelijke richting om zo vervolgens op de oude route OUT-07 aan te sluiten. OUT-02 richting Millingen blijft de A50 volgen tot bij Apeldoorn.
Ga vliegen boven het ijselmeer en niet boven de Veluwe

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

De aanvlieglijn vanuit het noorden meer westelijker laten aankomen zodat de daling boven de noordoostpolder wordt ingezet richting het ketelmeer en het natuurgebied Weerribben & Wieden wordt ontzien
aanvliegroute vanuit het noorden over het IJsselmeer
Bij het zoeken van de routes is gekozen voor zo min mogelijk bewoners direct onder de route. Dat klinkt heel plausibel maar leidt juist tot geluidshinder omdat de vliegtuiggeluiden daardoor niet gemaskeerd worden door omgevingsgeluid. Ik beveel u aan om ook een impactanalyse te doen voor een route pal over de A50/A1.
Geen laag vliegroutes boven West-Friesland
Als vliegveld Lelystad echt nodig blijkt te zijn ; kunnen we hier dan niet de vluchten laten vertrekken die enkel de noordelijke route over het ijsselmeer volgen en hier naar voldoende hoogte laten klimmen om zo in het oosten en noorden van het land de minste overlast te veroorzaken.
Mocht het nodig zijn, dan is vliegen over de Wieringermeer een betere optie
zoals de vliegroute nu gepland zijn van Lelystad krijgt Wezep het zeer zwaar te verduren met geluid en uitstoot van kerosine. Mijns inziens kan men ook stijgen en dalen via het Ijsselmeer, daar heeft niemand last van.
Veel vliegvelden maken gebruik van het water. Voorbeeld Nice en Barcelona. Het stijgen en dalen boven zee. Lees Ijsselmeer.
Uw opdracht is Lelystad te openen in de 25% modus, waarom moeten dan alle windrichtingen al gefaciliteerd worden?
U heeft IN-06 en OUT-07 niet nodig om aan deze voorwaarden te voldoen. IN-02 en OUT-02 faciliteren voldoende mogelijkheden.
Daarnaast is het ook uw opdracht zoveel mogelijk vliegen over woonkernen te vermijden, ook hieraan voldoet u in de Klarenbeekse situatie niet. Mede door de onnauwkeurigheid van 1,5 km (tot 5 km in de praktijk) raakt u onze dorpskern. Door na Twello iets af te buigen (gelijk zoals bijvoorbeeld bij Epe / Olst gebeurd) voorkomt u veel hinder in onze dorpskern, zonder een andere dorpskern nadelig te beïnvloeden.
Wat als u Schiphol opdraagt eerst zoveel mogelijk de vluchten binnen de mogelijkheden van deze 65-25+++ variant [schijnt in deze discussie zo te zijn dat + een positief effect weer geeft] te verplaatsen naar Lelystad? Of denken wij nu te nuchter, te veel in burger logica en te weinig in euro's en opbrengsten? Gaat u ons weer uitleggen dat ook dit niet kan? 2% is dat er niet uit te filteren?
Wij stellen dan ook 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.
Wij stellen dan ook 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.
Op de info-avond in Zwolle hoorde ik van dhr. Alders dat de bocht boven Wezep, richting Heerde-Apeldoorn niet zuidelijker - en dus buiten de woonkern van Wezep- kan i.v.m. militair terrein. Nu wordt er sinds 1990 veel minder geschoten op het artillerie-schietkamp en mijn suggestie is dan ook om de vliegtuigen op de vele dagen dat er niet wordt geschoten de knik bij het stijgen zuidelijker te realiseren.
als u denkt ons uw plannen door de strot te kunnen duwen, zou ik eens goed kijken naar de - voor mijn regio - alternatieve aanvliegroute IN-13. Dan komen de vliegtuigen van veel hoger en met minder geluids- en milieu-overlast aanvliegen.
Ik stel voor de route meer Noord-Zuid te laten lopen, ten noordwesten van de route Out-01. Tevens stel ik voor om de daling op de route in 01 later in te zetten zodat er veel minder geluidsoverlast zal zijn.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Ik stel voor om de route (Aansluitroute IN-01) meer Noord-Zuid te laten lopen, ten noordwesten van de route Out-01. Tevens stel ik voor om de daling op de route in 01 later in te zetten zodat er veel minder geluidsoverlast zal zijn.
Route out-10 langer recht door over ijsselmeer tot grens Noord-holland, dan pas afzakken
Route out-10 langer recht door over ijsselmeer tot grens Noord-holland, dan pas afzakken
Wij stellen dan ook 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.
Wij stellen dan ook 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.
Route out-10 langer recht door over ijsselmeer tot grens Noord-holland, dan pas afzakken
Out-o7 schrappen en in plaats daarvan om de Veluwe de route OUT-2 te benutten
Wij verwachten door deze route dat het woongenot in ons gebied aanzienlijk zal verslechteren. Wij stellen dan ook 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.
Er zou gekozen kunnen worden voor een langzamere stijgroute die langs Hattem gaat. Zodat extra geluidsoverlast voor Hattem en omgeving als gevolg van stijgende vliegtuigen beperkt blijft.Tevens zou de route vanuit Wezep al sneller zuidelijk af kunnen buigen . Meer in lijn met de snelweg, zodat geluidsoverlast voor minder omwonenden gaan gelden
In de nieuwe Lelystad plannen wil men de routes zo weinig mogelijk boven woonkernen situeren. Waarom dan bijvoorbeeld wel een route recht boven Lemmer, Joure en Drachten ?
Kan de route ter plaatse van Joure niet tussen Joure en Sneek komen te liggen waarna de afbuiging naar rechts noordelijker van Joure komt te liggen? Hiermee zouden de bewoners van Joure meer worden ontlast en gaat de route volgens het uitgangspunt niet over een woonkern.
Altijd zo hoog mogelijk uitklimmen over het IJsselmeer/ Markermeer dus afhankelijk van startrichting altijd met bocht over Oostvaardersplassen (mensen zijn belangrijker dan dieren) of tussen Lelystad en Urk.
Vertrekroutes noordelijke richting over het IJsselmeer. Over het IJsselmeer stijgen tot minimaal op 10000 voet over het vaste land
Wij verwachten door deze route dat het woongenot in ons gebied aanzienlijk zal verslechteren. Wij stellen dan ook 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.
Er is een nieuwe vliegroute bedacht zodat toestellen minder snel hoeven te dalen en over het IJsselmeer aanvliegen
Wij verwachten door deze route dat het woongenot in ons gebied aanzienlijk zal verslechteren. Wij stellen dan ook 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.
Wij verwachten door deze route dat het woongenot in ons gebied aanzienlijk zal verslechteren. Wij stellen dan ook 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.
Kunnen de aanvlieg - en vertrekroutes niet beter over het IJsselmeergebied worden geleid?
Het zou véél logischer zijn vanuit de startbaan bij Lelystad Noordwaarts uit te wijken en dan pas, nadat boven de Afsluitdijk de juiste hoogte bereikt is af te buigen in de richting van bestemming, die voor een groot deel, waar het om vakantiebestemmingen gaat, juist ten Zuiden van ons land zijn gelegen.

Bijlagedocument 2: totaal lijst vragen en suggesties aansluitroutes Lelystad Airport

Ik stel voor de route meer Noord-Zuid te laten lopen, ten noordwesten van de route "Out-01. Tevens stel ik voor om de daling op de route 01 later in te zetten, zodat er veel minder geluidsoverlast zal zijn.
OUT-10 langer rechtdoor over Ijsselmeer, pas afzakken wanneer Noord-Holland is bereikt
misschien via het IJsselmeer
Aan en retour vlucht routes laten stijgen over het ijsselmeer naar grote hoogte.
Zorg dat Teuge, de bedrijven / vliegers die naar Teuge moeten verhuizen en de parachutisten kunnen voortbestaan op Teuge.