



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

Mevrouw S.A.M. Dijkma
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Postbus 75200
1117 ZT Schiphol
Nederland

Tel: +31(0) 20 40 62 000
Fax: +31(0) 20 64 84 999
E-mail: atc.nl@lvnl.nl

uw brief van:	schiphol-o: 7 september 2017	contactpersoon:
uw kenmerk:	ons kenmerk: BSEC/22343	toestelnummer: 020-406 2783
onderwerp: Aanbieding second opinion Helios en reactie LVNL	bijlage(n): 1	e-mail:

Geachte mevrouw Dijkma,

beste Sharon,

Hiermee informeer ik u over de door LVNL ontvangen rapportage van Helios met de second opinion op het route-ontwerp voor Lelystad en de reactie van LVNL op het rapport. Deze reactie is in overleg met CLSK tot stand gekomen.

Uw departement en LVNL hebben in overleg met CLSK eind juli 2017 aan Helios gevraagd om een second opinion uit te voeren op het route-ontwerp voor de aansluitende route-set tussen de vertrek- en naderingsroutes van en naar Lelystad Airport (Concept Bravo+) en het ATS-routenetwerk. Dit mede als voorbereiding op de 5.11 consultatie die LVNL en CLSK zullen doen voor het route-ontwerp en de informatiebijeenkomsten die uw ministerie zal organiseren.

Helios heeft op 6 september 2017 het rapport, getiteld 'Preparation Support for Lelystad Airport Consultation' opgeleverd. U treft het rapport bij deze brief aan. LVNL en CLSK geven in het vervolg van deze brief reactie op de inhoud van het rapport, en op de suggesties voor mogelijke verbetering die in het rapport worden gedaan.

LVNL en CLSK stellen vast dat het gemaakte ontwerp en de bijbehorende implementatiestappen ook bij Helios tot het vertrouwen leiden dat de openingsdatum 1 april 2019 voor verkeersleiding op Lelystad Airport gehaald gaat worden. Helios stelt vast dat het ontwerpproces correct en volgens gangbare principes is doorlopen. Voorts oordeelt Helios dat de door LVNL en CLSK voorgestelde set van aansluitroutes de "meest passende" is, met de minste impact op het Schipholverkeer en de militaire operatie.

Helios stelt dat niet voor alle luchtruimgebruikers de effecten in kaart zijn gebracht. LVNL en CLSK merken op dat de consultatie van deze luchtruimgebruikers conform het wettelijke kader in de komende maanden gepland is. Gedurende de consultatiefase en het daarop volgende detailontwerp zijn wel beperkte aanpassingen van het route-ontwerp mogelijk, waarbij ervoor moet worden gewaakt dat de implementatiedatum van 1 april 2019 voor Lelystad Airport niet in gevaar komt.

Helios presenteert een viertal mogelijke opties ter verbetering van het voorliggende ontwerp, met name om de negatieve effecten op de luchtruimgebruikers op Teuge en ter hoogte van Lemelerveld te verkleinen.

Deze opties worden door LVNL/CLSK als volgt beoordeeld:

Optie 1, het positief op de frequentie nemen van het parachutisten-vliegtuig op Teuge
CLSK geeft aan dat deze variant leidt tot een onacceptabele toename van werkbelasting voor de militaire controller, met negatieve gevolgen voor de capaciteit en/of veiligheid. Om dit effect te mitigeren zouden verschillende aanpassingen aan werkwijze van zowel civiele als militaire verkeersleiding nodig zijn, met aanvullend wijzigingen in luchtruim en systemen. Daarmee is deze optie geen realistische oplossing binnen de gestelde doorlooptijd van de Lelystad ontwikkeling.

Optie 2, het verhogen van wachtgebied ARTIP naar FL080
Deze optie wordt door LVNL/CLSK herkend als mogelijke oplossingsrichting voor de langere termijn. De herindeling van het luchtruim moet hierbij in ogenschouw genomen worden, waarbij naast hoogte onder andere de locatie van ARTIP en de overige wachtgebieden voor Schiphol beschouwd worden, evenals het in de Schiphol TMA te gebruiken operationeel afhandelingsconcept. Een harde uitspraak over de effecten van zo'n wijziging, de haalbaarheid en de daaraan gekoppelde implementatiedatum zijn op dit moment niet mogelijk. Ook Helios geeft dit aan.

Optie 3: het verhogen van de Oostkant van de TMA Lelystad naar FL045
LVNL/CLSK delen de inschatting van Helios dat hier ruimte ligt. Als onderdeel van het verdere detailontwerp van de routes is deze optie reeds besproken met de GA-stakeholders.

Optie 4: Het afstemmen van vertrekkende vluchten Lelystad op de Schiphol sector 2 piek, in combinatie met herintroductie van de afgevallen route-optie OUTB-04
In de oorspronkelijke 25 ontwerp aansluitroutes is ook een optie onderzocht voor een westelijke 'omleidingsroute' om Teuge heen, de zogenaamde OUTB-04. Deze optie is in het verdere selectieproces afgevallen, omdat deze een hogere werklast meebrengt doordat de laterale ligging van OUTB-04 tegengesteld is aan de route voor het Schiphol-verkeer (de vliegtuigen vliegen op elkaar af), met navenant negatieve effecten op de capaciteit van sector 2 en daarmee op de betrouwbaarheid van het mainport-netwerk. LVNL en CLSK moeten alle mogelijkheden om de werklast voor de luchtverkeersleider te verlagen benutten, om groei van Lelystad naar 10.000 bewegingen mogelijk te maken met minimaal effect op Schiphol. Het afstemmen van vertrekkende vluchten van Lelystad op het Schiphol-verkeer zal wel worden toegepast, maar dit heeft niet tot gevolg dat de afgewezen route west van Teuge (OUTB-04) alsnog kan worden gebruikt.

Samenvattend concluderen LVNL en CLSK dat de second opinion van Helios niet leidt tot aanpassingen in het ontwerp, behoudens de al doorgevoerde verhoging van het oostelijk deel van de Lelystad TMA naar FL045.

Met vriendelijke groet.

Michiel van Dorst
CEO / Bestuursvoorzitter