



Dir.Luchtvaart
Afd Luchtruim en Regionale Luchthavens

Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Postbus 75200
1117 ZT Schiphol
Nederland

T +31(0) 20 40 62 000
F +31(0) 20 64 84 999

Schiphol
2-11-2021

Onderwerp
Naderingsroute Lelystad vanuit sector 3 – motie Bontenbal

Uw brief van
28-9-2021

Uw kenmerk

Ons kenmerk
prj2479-600019854-220

Status
Definitief

Bijlage(n)

Contactpersoon

E-mail contactpersoon

Telefoonnummer

Geachte heer [REDACTED]

Naar aanleiding van de motie van Tweede Kamerlid Bontenbal verzoekt u LVNL, in uw brief van 28 september, om aan te geven welke opties onderzocht zijn om naderingsroutes vanuit sector 3 naar de luchthaven van Lelystad op te hogen. Specifiek gaat het om het laatste stuk vliegroute van 22 km (op het totaal van 1709 km) waar een verhoging, binnen de huidige luchtruimstructuur, niet mogelijk is zonder verstreckende effecten. Tevens vraagt u aan LVNL om aan te geven wat de verwachtingen zijn voor wat betreft de ophoging van deze route in het totale proces van het programma Luchtruimherziening.

Op de onderzoeksvraag om het mogelijk te maken toestellen vertrekkend vanaf Lelystad Airport ongehinderd door te laten klimmen hebben LVNL en CLSK bevestigend geantwoord. Door aanpassingen in de werkwijzen van beide organisaties, en met behulp van een delegatie van luchtruim wordt het doorklimmen vanaf Lelystad gefaciliteerd.

Uw ministerie heeft daarbij gevraagd om ook voor de binnenkomende vluchten continu dalende profielen te garanderen. LVNL en CLSK hebben hierop laten weten dat dit in de huidige luchtruimstructuur mogelijk is voor toestellen uit sectoren 1, 2, 4 en 5, maar niet (volledig) voor sector 3. De aanpassingen aan werkwijze en luchtruim zijn gereed bij openstelling van de luchthaven Lelystad voor handelsverkeer. Het is nog aan de politiek om hierover te besluiten.

Uw vraag naar aanleiding van de motie Bontenbal is voor mij aanleiding geweest om de conclusies van het eerdere onderzoek opnieuw te laten beoordelen met de huidige inzichten. Ik kom daarbij tot de conclusie dat de gemaakte aannames volledig zijn, en de conclusies onverkort blijven gelden.


De beschouwde oplossingsrichtingen betekenen óf een grote extra inbreuk op de capaciteit voor Schipholverkeer óf het ontstaan van een veiligheidsrisico óf de noodzaak voor een volledig nieuw routeontwerp. Binnen de kaders die gesteld zijn in spoor 1 zijn dit derhalve geen opties.

Zoals eerder aangegeven in deze brief zal in het kader van het programma Luchtruimherziening opnieuw worden gekeken naar de routes van en naar Lelystad Airport. De huidige routes zijn daarbij geen uitgangspunt. LVNL en CLSK blijven zich derhalve inspannen om ook hiervoor een oplossing te vinden. Hoe de routes na realisatie van de luchtruimherziening eruit zullen zien is nog onbekend, en hangt uiteraard af van de uitwerking van de bredere ontwerpogave die in luchtruimherziening wordt uitgevoerd en de keuzes die daarin, mede voortbouwend op het resultaat van de participatie, door het bevoegd gezag gemaakt worden.

In de bijlage die is toegevoegd aan deze brief vindt u de onderzochte opties om het betreffende routedeel vanuit sector 3 op te hogen met de afwegingen waarom deze uiteindelijk niet in aanmerking zijn gekomen om geïmplementeerd te worden.

Ik vertrouw erop uw vraag hiermee volledig en duidelijk beantwoord te hebben.

Met vriendelijke groet,


General Manager LVNL Procedures

BIJLAGE

De afhandeling van het vliegverkeer wordt geregeld via voorschriften en regels, die procedureel zijn vastgelegd in de luchtvaartgids. In de luchtvaartgids wordt de altijd veilige *fall back* situatie beschreven, ook als er bijvoorbeeld geen radiocommunicatie met het toestel mogelijk is. Middels de instructies van een luchtverkeersleider wordt in de praktijk zo veel als mogelijk op een hoger vluchtniveau gevlogen dan beschreven in de luchtvaartgids. De fallback situatie móet beschreven zijn in de luchtvaartgids, zoals een vluchtstrook onderdeel uitmaakt van een autosnelweg, maar niet standaard bereiden wordt.

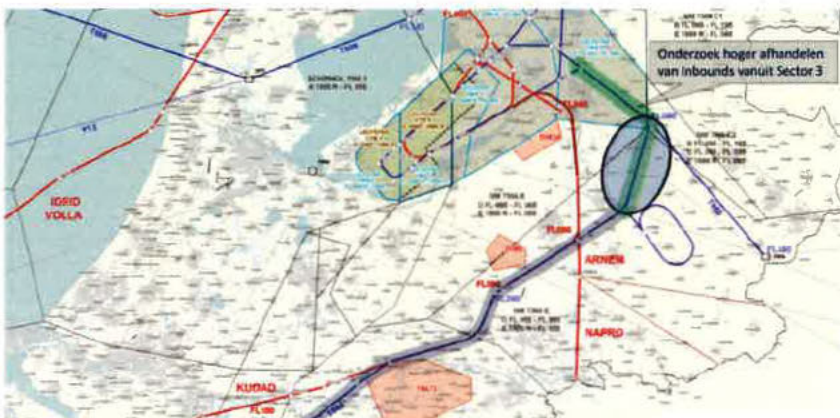
Om ongehinderd klimmen en dalen mogelijk te maken zijn twee essentiële uitgangspunten waarbinnen luchtverkeersleiders instructies kunnen geven, aangepast:

- het uitgangspunt van 'geen interferentie met Schiphol-verkeer' is losgelaten.
- 'gebruikmaken van luchtruim dat is ingericht voor de afhandeling van militair luchtverkeer' is waar mogelijk juist toegestaan.

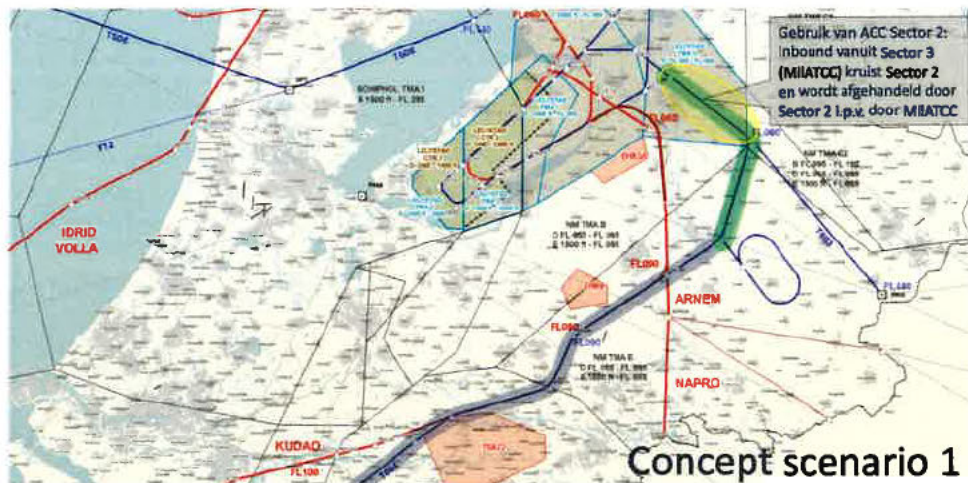
Door deze uitgangspunten aan te passen, kunnen ook de inbounds uit sector 3 hoger naderen. De hele route uit sector 3 standaard ongehinderd dalen is echter niet mogelijk, omdat dit grote consequenties heeft. In het vervolg van deze nota wordt dit nader toegelicht.

Op onderstaand kaartje is blauw en groen gemarkeerd de route weergegeven (naderingsroute sector 3) waar specifiek gekeken is of ook een aanpassing kan worden gedaan die hoger vliegen dan 6.000 voet mogelijk maakt. Op het blauwe gemarkeerde en blauw omcirkelde deel van de route is dit gelukt en kan hoger dan 6.000 voet worden gevlogen als het militaire luchtruim niet actief is. Dat is vaak het geval.

Voor het laatste groene gedeelte (om en nabij 30 kilometer) dichterbij de luchthaven zijn drie scenario's onderzocht om tot een oplossing te komen om op een hogere vlieghoogte te vliegen. Deze scenario's worden hieronder beschreven met de uiteindelijke afweging waarom deze niet in aanmerking komen.



Scenario 1: Afhandelen in Schiphol-luchtruim dat (ook) gebruikt wordt voor Schiphol én Lelystad inbound uit sector 2



Toelichting:

In dit scenario wordt geaccepteerd dat de aankomstroute als afwijkende stroom door Schiphol-luchtruim wordt gelegd in plaats van onder militaire controle te houden. Het verkeer uit sector 3 komt uit een andere richting dan het sector 2-verkeer waar Schiphol-verkeersleiders in dit deel van het luchtruim mee werken, maar wordt voor korte tijd overgedragen van de militaire verkeersleider naar de civiele collega in sector 2, en vrijwel meteen terug naar de volgende militaire verkeersleider.

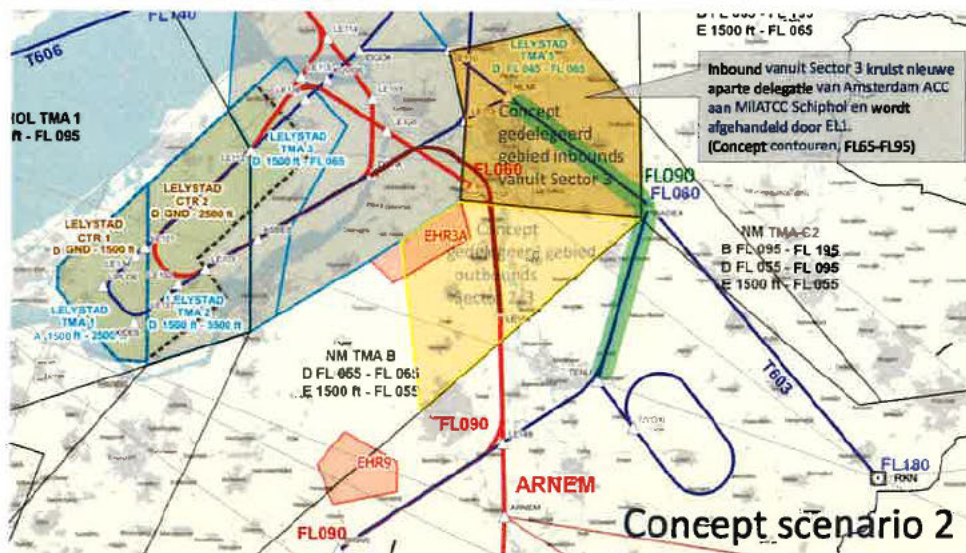
Aandachtspunten:

- Zonder luchtruimaanpassing en verlegging van Schiphol-stromen is deze optie complexiteit verhogend voor de verkeersleider met een mogelijk veiligheidsissue (door een afwijkende verkeersstroom) tot gevolg. Dit komt doordat de vlucht uit sector 3 niet bekend is bij de civiele verkeersleiding aangezien de vlucht hiervoor anders dan in sector 2 onder controle staat van de militaire verkeersleiding (zie gele ovaal boven gebied van militairen).
- Om dit middels een luchtruimaanpassing op te lossen zal voor een klein aantal vluchten naar Lelystad, structureel stevig ingeboet worden op de capaciteit voor Schiphol-verkeer en de doorwerking hiervan in de rest van het netwerk (dit luchtruim zou dan exclusief voor Lelystad-vluchten gereserveerd moeten worden). De belangrijke piekruurcapaciteit voor het hub-model voor Schiphol neemt hiermee af.
- Deze beperking komt bovenop de al verlaagde Schiphol-capaciteit als gevolg van de ongehinderd klimmende outbounds van Lelystad.

Consequentie van dit scenario:

Schiphol-capaciteit zou structureel verlaagd worden voor het hoger dan nu laten aanvliegen van een gering aantal Lelystad-vluchten.

Scenario 2: Net als bij de outbounds gedelegeerd luchtruim creëren.



Toelichting:

In dit scenario wordt de route niet door Schiphol-luchtruim gelegd, maar wordt Schiphol-luchtruim gedelegeerd aan de militairen. Zo blijft de vlucht grotendeels onder militaire controle.

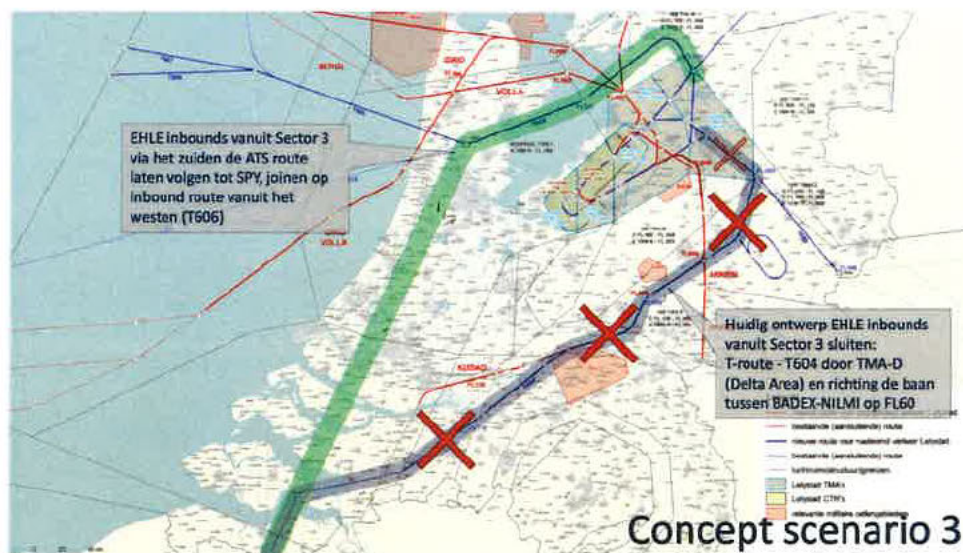
Aandachtspunten:

- Om de hiervoor genoemde afwijkende verkeersstroom buiten sector 2 te laten en de veiligheid beter te borgen, is bekeken of, net als voor vertrekkend verkeer van Lelystad, luchtruim van LVNL naar CLSK gedelegeerd kan worden.
- Hiervoor zou dan één aaneengesloten gedelegeerd gebied gemaakt moeten worden voor zowel aankomend als vertrekkend Lelystad-verkeer onder controle van dezelfde militaire verkeersleider.
- Delegeren aan de militairen heeft nog meer dan in scenario 1 consequenties voor de Schiphol-capaciteit, want de hoogteband van 7.000 voet en hoger is dan helemaal niet meer beschikbaar voor Schiphol.
- Alternatief is dat de delegatie in het hele gebied tijdelijk gemaakt wordt om Schiphol-capaciteit zo veel mogelijk te behouden. Aangezien het één groot gebied betreft, zal daarbij de beschikbaarheid van het geheel voor vertrek en aankomst juist afnemen. Het gaat bij de inbounds namelijk om een gebied waar veel Schiphol-verkeer naar het drukste naderingspunt van Nederland (ARTIP) vliegt en waar dus luchtruim voor nodig is. Consequentie daarvan is dat delegatie vaak niet zal plaatsvinden en daarmee de Lelystad outbounds ook niet meer ongehinderd klimmen.

Consequentie van dit scenario:

De mogelijkheid om ongehinderd door te klimmen zal veelvuldig worden beperkt.

Scenario 3: Afwijkende naderingsroute over bestaande Schiphol-route over Zeeland, Zuid- en Noord-Holland



Toelichting:

Ontwikkeling van en afwijkende naderingsroute t.o.v. de huidige aansluitroute.

Aandachtspunten:

- Deze optie verplaatst dalend vliegverkeer richting de luchthaven Lelystad van de provincie Gelderland en Overijssel naar de provincie Friesland en de Noordoostpolder.
- Strijdig met de opdracht om de huidige aansluitroutes als basis te nemen.
- Deze optie zou aanpassing van het MER verlangen vanwege verplaatsing van het verkeer.
- Deze optie leidt tot meer verkeer in het hart van het Schiphol-luchtruim waardoor nader onderzoek gedaan moeten worden naar de sectorcapaciteit en veiligheid. Dit betekent in feite het starten van een volledig nieuw ontwerp.

Consequentie van dit scenario:

Los van het feit dat dit scenario een volledig nieuw ontwerp vraagt levert het een discrepantie op met het MER Lelystad, waardoor nieuwe MER-berekeningen en aanpassing van het wijzigingsbesluit luchthavenbesluit nodig zijn voor de implementatie.