



Secretariaat ACvZ
Musicallaan 461
3543 ED UTRECHT
secretaris@acvz.nl
Utrecht, 31 oktober 2017

Aan: Minister van Infrastructuur en Milieu

**Onderwerp: zienswijze en verbetervoorstellen
aansluitroutes Lelystad Airport**

Algemeen

De Amsterdamsche Club voor Zeevliegen (ACvZ) heeft de aansluitroutes van en naar de luchthaven Lelystad beoordeeld. De ACvZ vliegt vanaf de luchthaven zweefvliegerterrein Soesterberg en wordt door de voorgestelde routes direct getroffen omdat deze zeer beperkend (kunnen) zijn voor de overlandvluchten van en naar Soesterberg.

De informatie in de consultatiedocumenten is zeer summier als het gaat om de daadwerkelijke routes, de minimale hoogte waar op de routes gevlogen mag worden, en of er sprake is van een mogelijke herclassificering en/of aanpassing van het bestaande luchtruim. De ACvZ dient daarom deze zienswijze en stelt verbeterpunten voor.

De ACvZ is tevreden met het vervallen van de westelijk gelegen OUT07 route en het verhogen van de route OUT02 tussen Apeldoorn en Ede. De ACvZ is ook geen voorstander van de door Teuge voorgestelde B++ route omdat daardoor meer naar het westen lager gevlogen moet worden hetgeen een verslechtering betekent ten opzichte van de nu voorliggende routes.

De ACvZ is echter van mening dat er, zowel inbound als outbound, minstens 1000ft hoger kan worden gevlogen op alle routes zoals nu voorgesteld.

Uitgangspunt voor de ACvZ is:

1. dat de bestaande Nieuw Milligen TMA's (B, C, en E) ten aanzien van omvang en klasse conform de huidige luchtruimindeling ongewijzigd in stand blijven;
2. dat de voorgestelde ondergrens van de nieuwe Lelystad TMA 2 en Lelystad TMA3 met 2000ft worden verhoogd en het daarbij ondergelegen luchtruim classificatie E krijgt;
3. dat Lelystad TMA 3 de classificatie E krijgt in plaats van D gezien het gering aantal geplande vliegbewegingen ;
4. dat de ondergrenzen van beide Lelystad wachtgebieden worden verhoogd naar FL70.

Vertaald naar het de toekomstige gebruik betekent dit dat zowel Lelystad verkeer als Schiphol verkeer boven de huidige NM TMA grenzen op minimaal op FL70 respectievelijk FL100 (500ft separatie met ondergrens TMA's uit hoofde van veiligheid) dient te vliegen zolang er geen herindeling van het NL luchtruim heeft plaatsgevonden. Daarnaast dat de luchtruimclassificatie tot FL65 en FL95 onveranderd E blijft.



Nut en noodzaak

De ACvZ is van mening dat er aantoonbaar geen nut en noodzaak is om vertrekkend en inkomend verkeer van en naar Lelystad ter hoogte van de lijn Hattem-Genemuiden-Blokzijl-Bant lager te laten vliegen dan FL70 om zogenaamde interferentie met Schiphol verkeer te voorkomen. Op de lijn Apeldoorn-Ede kan op minstens FL120 worden gevlogen.

De ACvZ concludeert dat dit praktisch en procedureel haalbaar is aan de hand van de beschikbare vluchtdata die voorhanden is over vluchten van en naar Schiphol over de afgelopen jaren (ADS-B database) alsmede aan de hand van gesprekken met verkeersvliegers en verkeersleiders.

De ACvZ concludeert tevens dat het gelijktijdig gebruik van de Amsterdam CTA's door zowel Schipholverkeer als Lelystadverkeer geen probleem oplevert omdat voldoende verticale separatie mogelijk is tussen beide verkeersstromen en dat daarom de oplossing kan worden gevonden door thans ongebruikte ruimte in de CTA's te gebruiken voor Lelystad verkeer.

Verbeterpunten

De ACvZ stelt de volgende, relatief eenvoudige, procedure-aanpassingen voor:

1. Naderend Schiphol verkeer richting ARTIP vanuit (noord- en zuid-) oostelijke richting krijgt tot de punten OSKUR en NOVEN een klaring te dalen tot FL130, vanaf deze punten kan dit verkeer worden geklaard (en dus verder dalen) naar ARTIP;
2. De "bodem" van IAF ARTIP dient te worden verhoogd naar minimaal FL80, bij voorkeur naar FL90 (en daarmee "plafond" van ARTIP naar FL110 respectievelijk FL120);
3. De "bodem" van het nieuwe wachtgebied IAF South (Lemelerveld) dient verhoogd te worden tot FL70 (en daarmee "plafond" naar FL100) waarbij tot Zwolle naderend verkeer die hoogte aanhoudt om daarna pas te dalen naar Lelystad; Datzelfde geldt voor IAF North.
4. Vertrekkend verkeer dient de oostoever van het Drontermeer op minimaal FL70 te passeren.
5. Tussen Apeldoorn en Ede v.v. vertrekkend en inkomend verkeer op FL 110 respectievelijk FL 120 laten vliegen.

Toelichting op de verbeterpunten

Ad1.

Uit beschikbare vluchtdata (ADS-B databronnen) over de afgelopen jaren blijkt overduidelijk dat naderend Schiphol verkeer dat via ARTIP de Schiphol TMA binnenvliegt ter hoogte van de lijn Meppel – Zwolle – Tiel structureel op FL130 of hoger vliegt. Het naderend verkeer krijgt echter al veel eerder toestemming (bij passeren landsgrens) te dalen naar FL100 of zelfs FL70. LVNL geeft dus een klaring af om te dalen tot 500ft boven de bestaande bovengrenzen van Nieuw Milligen TMA's LOW met Klasse E echter heeft de mogelijkheid om te dalen tot een hoger FL in dit geval tot FL130.



Het klaren tot de huidige “lage” grens wordt ons inziens ingegeven door gemak en niet door nut en noodzaak. Sterker nog: het naderende verkeer zal altijd een optimale verhouding tussen daalsnelheid en afstand wensen om het brandstofverbruik zo laag mogelijk te laten zijn.

Dit is ook precies de reden dat er in de praktijk niet snel wordt gedaald naar de “geklaarde” hoogte omdat vervolgens horizontaal met veel vermogen moet worden gevlogen (hoog brandstof verbruik en meer geluidsoverlast!). Daarom bevindt inkomend Schipholverkeer zich over het algemeen op FL130 ter hoogte van Heerde-Zwolle-Genemuiden-Marknesse om bij ARTIP op FL100 uit te komen (als er geen gebruik wordt gemaakt van dat wachtgebied want anders wordt nog hoger aangevlogen).

Er wordt nu onnodig veel luchtruim gebruikt door naderend Schiphol verkeer door “te vroege klaring naar lage hoogte” (voor de goede orde: vertrekkend Schiphol verkeer vliegt ter hoogte van de lijn Apeldoorn-Ede op FL180 of hoger en meer zuidelijk zodat hier geen enkele interferentie aan de orde is).

Bij het toepassen van een klaring tot initieel FL130 voor naderend Schiphol verkeer tot de punten OSKUR en NOVEN en daarna “door te klaren naar FL90 richting ARTIP heeft naderend en vertrekkend Lelystad verkeer een luchtlaag ter beschikking tussen FL70 (500ft boven TMA Nieuw Millingen “bodem”) en FL120 (minimaal 1000ft separatie met naderend Schiphol verkeer dat tot FL130 is geklaard) ten oosten van de lijn Heerde-Zwolle-Genemuiden-Marknesse . Ruim voldoende om al het Lelystad verkeer te kunnen accommoderen. Er treedt dan ook geen interferentie op met Schiphol verkeer.

Ad 2.

De vluchtdata laat zien dat Schiphol verkeer (onafhankelijk van baangebruik en drukte op Schiphol) vanaf FL 90 ruim voldoende hoogte heeft om vanaf ARTIP de dichtstbij liggende Final Approach Fixes (FAF) voor de Schiphol banen 27 en 18 aan te vliegen.

Sterker nog: er kan tot de FAF efficiënter (wederom lager brandstof verbruik en minder geluid) worden gevlogen dan thans het geval is.

Door het verhogen van de ondergrens van IAF ARTIP van FL70 naar FL 80 (bij voorkeur FL90) ontstaat er meer ruimte onder de Lelystad TMA. De Lelystad TMA kan daarmee 1000ft hoger worden . Dit geeft vertrekkend Lelystad verkeer de mogelijkheid om sneller te klimmen en het oude land niet op FL60 maar op FL70 te overvliegen. Naderend verkeer heeft de mogelijkheid om stiller te naderen (steiler met weinig vermogen).

Ad 3.

Door het toepassen van de onder 1. voorgestelde hogere klaring ontstaat er voldoende ruimte om de ondergrens van IAF South te verhogen naar FL 70 (en bovengrens op FL100 te leggen) omdat SPL verkeer op minstens FL130 vliegt (3000 ft veiligheidsmarge) boven de bovengrens van de IAF.

Het aanhouden van de minimale vlieghoogte van FL70 tot Zwolle is geen probleem vanuit vlieg-technisch oogpunt. De grens van van Lelystad TMA 3 kan i.o. ook meer naar het westen worden opgeschoven als gevolg hiervan en/of de onderkant van het “balkon” van TMA3 kan op FL65 worden gelegd.



Ad 4.

Het vertrekkende Lelystad verkeer kan door toepassing van de punten 1,2 en 3 sneller klimmen en daarmee ook hoger dan de nu gepresenteerde 6000ft het oude land overvliegen. Niet alleen zal dit minstens 7000ft zijn maar ook het doorklimmen naar grotere hoogte kan sneller plaatsvinden.

Ad 5.

Het routedeel tussen Apeldoorn en Ede kan ook hoger worden gevlogen dan de nu aangegeven 2300 meter. Op dit deel van de "Combiroute" kan minstens op FL110 (= 3300 meter) worden gevlogen.

Dit blijkt uit de beschikbare vluchtdata van vertrekkend Schiphol verkeer minimaal op FL140 (vaak al op FL190) ter hoogte van Ede vliegt en bij Apeldoorn minstens op FL150 (en vaak ook al op FL190).

Tot slot

De voorgestelde verbeteringen voldoen volledig aan het gestelde kader:

- 2 wachtgebieden voor Lelystad zijn mogelijk (met hogere ondergrens)
- Omdat er minimaal 2000ft (vaak 300ft) tussen Schipholverkeer en Lelystadverkeer wordt gerealiseerd heeft Schipholverkeer geen last (interferentie) van Lelystadverkeer
- Er blijft voldoende trainingsruimte voor militair verkeer (door verhoging meer ruimte en dat is ook veiliger)
- Het oude land wordt zelfs op minimaal 7000 ft ipv 6000 ft overvlogen

De ACvZ verwacht als frequent gebruiker van het luchtruim dat de voorgestelde wijzigingen worden overgenomen. Mocht dit onverhoopt niet mogelijk zijn dat wenst de ACvZ door middel van een uitvoerige uiteenzetting (met de juiste argumenten) te vernemen welk nut en noodzaak er is om onverkort vast te houden aan de nu voorliggende routes, hoogten en eventueel aangepaste grenzen in het luchtruim.

Daarnaast wenst de ACvZ duidelijk en volledig geïnformeerd te worden over aanpassing van de huidige luchtruimindeling in zowel klasse luchtruim als laterale en verticale grenzen als dit aan de orde is. Het huidige voorstel van de aansluitroutes gaat hier namelijk niet op in en wij gaan er daarom zonder tegenbericht van uit dat hier geen wijzigingen plaatsvinden.

Tot slot bepleit de ACvZ dat er zo spoedig mogelijk een aanvang wordt gemaakt met de herindeling van het Nederlandse luchtruim zodat er overal hoger kan worden gevlogen. De ACvZ wenst als directe stakeholder daar direct bij betrokken te worden.

Vanzelfsprekend altijd bereid tot nadere uitleg en overleg.

Met vriendelijke groet,

Bestuur van de Amsterdamsche Club voor Zeevliegen