

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

De heer J.G.M. Alders

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1 -6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2011/99027

Datum 30 juni 2011  
Betreft Inzichten in luchtruimproblematiek rond Lelystad Airport

Geachte heer Alders ,

In mijn brief van 14 december 2010 heb ik toegezegd u voor de zomer van 2011 herijkte kaders mee te geven omtrent de luchtzijdige ontsluiting van de luchthaven Lelystad, zodat u tot een eindadvies kunt komen. Tegelijkertijd heeft de Tweede Kamer mij bovendien verzocht (motie Huizing-Haverkamp, 2010-2011, kamerstuk 31936, nr. 50) om

- 1: stappen te ondernemen richting een eigen luchtverkeersleiding voor Lelystad dan wel een luchtverkeersleiding gezamenlijk met Schiphol;
- 2: als alternatieven expliciet mee te nemen de mogelijkheid van een gezamenlijk TMA alsmede het financieringsmodel voor luchtverkeersleiding zoals deze ook geldt voor de luchthaven Maastricht;
- 3: om duidelijkheid te scheppen over het luchtruimontwerp, en de onderscheiden bevoegdheden van de militaire en civiele luchtverkeersleiding;
- 4: met de exploitant in overleg te treden over de noodzakelijke investeringen en het bijbehorend tijdpad voor een tijdige implementatie van het Aldersadvies Schiphol.

Met deze brief geef ik, mede namens de Minister van Defensie, uitwerking aan de toezegging ten aanzien van de luchtzijdige ontsluiting van een verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Ik zal dit doen tegen de achtergrond van de afspraken over de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad op de korte termijn en de overige onderdelen van de hiervoor genoemde motie. Een afschrift van deze brief wordt tevens aan de Tweede Kamer gezonden.

### **A. Ontwikkeling luchthaven Lelystad op de korte termijn**

Ten aanzien van de punten uit de motie die betrekking hebben op de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad op de korte termijn, kan ik u melden dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met de betrokken partijen een actieplan luchtverkeersleiding Lelystad Airport heeft opgesteld. Ik heb dat actieplan op 15 juni 2011 aan de bestuurders in de regio aangeboden en tevens aan de Tweede Kamer verzonden.

Het actieplan geeft inzicht in de aspecten die van belang zijn bij de besluitvorming

om luchtverkeersleiding op een luchthaven te introduceren en op de luchthaven Lelystad in het bijzonder. Specifiek voor de luchthaven Lelystad is aangegeven welke mogelijkheden er ten aanzien van luchtvaarnavigatiedienstverlening zijn, onder welke voorwaarden deze op de luchthaven Lelystad te realiseren is, en hoe dat bekostigd kan worden. Het actieplan geeft vervolgens de stappen weer die door diverse partijen moeten worden gezet om de introductie van luchtverkeersleiding op de luchthaven Lelystad te verwezenlijken. Het initiatief ligt nu bij de exploitant van de luchthaven die verantwoordelijk is voor het opstellen van een kostendekkende businesscase die voldoet aan alle gestelde voorwaarden zoals gesteld in het actieplan.

**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Directie Luchthavens  
Afdeling Luchtverkeer

**Datum**  
30 juni 2011

Ten aanzien van het financieringsmodel zoals van toepassing is bij Maastricht Aachen Airport geldt dat er op dit moment gewerkt wordt aan een nieuw en evenwichtiger ATC heffingenbeleid voor de periode vanaf 2014. Bij dit nieuwe heffingenbeleid zal voor alle Nederlandse luchthavens gelden dat er per luchthaven in structurele, kostendekkende financiering dient te worden voorzien. In het actieplan is daarom op dit nieuwe beleid, wat in de Luchtvaartnota reeds is aangekondigd, geanticipeerd.

Tot slot kan ik u melden dat de routestructuur voor de korte termijn gefaseerd wordt geïmplementeerd om de ontwikkeling binnen het aanwijzingsbesluit mogelijk te maken. De eerste stap voorziet in een zo spoedig mogelijke publicatie en operationele toepassing van de noordelijke en westelijke routes, met de geïdentificeerde aanpassingen. Streefdatum hiervoor is de aankomende AIP wijziging. Vluchten met een zuidelijke of oostelijke bestemming zullen via radarvectors richting hun bestemming worden begeleid. Omdat dit laatste noch voor de luchtruimgebruiker noch voor de luchtverkeersdienstverlener een optimale situatie is, wordt als tweede stap in het kader van de Luchtruimvisie een luchtruimwijziging onderzocht die het mogelijk maakt het verkeer richting het zuiden en oosten via een aangepaste TMA 3,4,5 te laten verlopen. Dat element wordt hierna verder toegelicht.

Wat het vierde onderdeel van de motie betreft, het overleg met de exploitant over het tijdspad en de noodzakelijke investeringen voor de uitvoering van het Aldersadvies Schiphol, verwacht ik dat u in uw afrondende advies over de verkenning Lelystad hier nader op in gaat.

## **B. Luchtzijdige ontsluiting verdere ontwikkeling luchthaven Lelystad**

Hierna zal ik specifiek ingaan op de luchtzijdige inpassing van een verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Ik grijp daarbij eerst terug op de oorspronkelijke aan de Alderstafel meegegeven kaders en de geconstateerde knelpunten. Vervolgens wordt een doorkijk gegeven naar voorziene technische, operationele en luchtruimontwikkelingen en wat dit kan betekenen voor de inpassing van een verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en voor de werkhypothese in de concept-Luchtruimvisie. Tot slot wordt weergegeven wat dit betekent voor de oorspronkelijk meegegeven kaders.

### **Oorspronkelijke kaders**

Eerder heb ik u de volgende kaders meegegeven voor uw verkenning naar een verdere ontwikkeling van luchthaven Lelystad op de langere termijn:

- Een ontwikkeling van in beginsel 35.000 vliegtuigbewegingen per jaar op de luchthaven Lelystad, waarvan 5.000 conform het Aanwijzingsbesluit voor 2015 en – afhankelijk van de ontwikkeling op Eindhoven en de ontwikkeling van de marktvraag op Schiphol – de rest na 2015.
- Voorts heb ik u – naar aanleiding van het kabinetsstandpunt Eindhoven - begin 2011 verzocht tevens een scenario met 45.000 vliegtuigbewegingen op de luchthaven Lelystad te bezien.
- Daarbij als voorkeursalternatief – conform de wens van de Tweede Kamer – uit te gaan van uitbreiding van de luchthaven op de huidige locatie.
- Tot slot mag de inpassing van de verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad de vliegveiligheid rond de luchthaven én de capaciteit en netwerkkwaliteit van Schiphol niet in gevaar brengen. Tevens moeten de militaire functies geborgd zijn.

**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Directie Luchthavens  
Afdeling Luchtverkeer

**Datum**  
30 juni 2011

### **Huidige problematiek luchtzijdige inpassing luchthaven Lelystad**

Binnen deze kaders heeft u de luchtzijdige inpassing nader laten onderzoeken (door LVNL en NLR) en op basis daarvan geconcludeerd dat:

- deels aan de hiervoor genoemde randvoorwaarden (w.o. veiligheid en netwerkkwaliteit) kan worden voldaan, maar niet zonder belangrijke knelpunten te veroorzaken ten opzichte van het regiokader en in de uitoefening van militaire functies;
- de knelpunten van de regio gemitigeerd zouden kunnen worden maar dat dat om in te grijpen in de TMA Schiphol vraagt, waarbij belangrijke aandachtspunten ontstaan ten aanzien van de meegegeven randvoorwaarden veiligheid, netwerkkwaliteit en de uitoefening van militaire functies.

Kortom, een eenvoudige inpassing van de luchthaven Lelystad bij verdere doorgroei na de huidige aanwijzing is niet mogelijk. Goede afstemming met de in het aangrenzende luchtruim aanwezige militaire functies en met de operatie in de TMA Schiphol, is noodzakelijk.

Uitgaande van een verder ontwikkeling na de huidige aanwijzing met de huidige luchtruiminrichting en het huidige ATM systeem bevestigen en specificeren de in het kader van de Luchtruimvisie uitgevoerde analyses deze conclusies:

- de ligging, omvang en het gebruik van de militaire oefengebieden (met name artillerie schietkamp Oldebroek en helikopter laagvlieggebied GLV VII) en de laagvlieg- en verbindingsroutes richting de Vliehorsrange leggen beperkingen op aan de ontsluiting van de luchthaven Lelystad; (zie bijlage 1)
- een te creëren Control Zone (CTR) voor Lelystad interfereert met de vliegroute richting de Vliehors en de GLV VII;
- binnen de huidige luchtruim- en routestructuur is het voorts niet mogelijk om voor het Lelystad-verkeer een goede aansluiting te maken naar ACC-sectoren 2 en 3. Dit leidt ertoe dat voor elke Lelystad-vlucht intensief contact (coördinatie) nodig is tussen de verschillende civiele en militaire verkeersleiders met extra werklast als gevolg. Daarnaast is er sprake van een beperking van het civiele luchtverkeersleidingssysteem, waardoor de luchtverkeersleider niet de benodigde informatie met betrekking tot deze vluchten gepresenteerd krijgt hetgeen vanuit het oogpunt van veiligheid niet acceptabel is;
- de ontsluiting van een intensief gebruikte luchthaven Lelystad via het civiel (door LVNL) gecontroleerde luchtruim, legt een dusdanig beslag op het huidige ATM-systeem<sup>1</sup> in de hele keten (voor zowel de werklast als de 'fysieke' ruimte

<sup>1</sup> Onder het ATM-systeem wordt de combinatie van operationeel concept, technische en operationele

binnen de TMA Schiphol en met name ACC-sectoren 2 en 3) dat dit ten koste gaat van de capaciteit, punctualiteit en betrouwbaarheid van de Schiphol-operatie;

- er vinden op en in de directe omgeving van de luchthaven Lelystad veel en uiteenlopende General Aviation (GA) activiteiten plaats. Dit omvangrijke gebruik van het luchtruim door de GA gebruikersgroepen creëert een extra aandachtspunt ten aanzien van een veilige separatie van groot en klein verkeer bij een verdere ontwikkeling van Lelystad naar 35.000 – 45.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer.

**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Directie Luchthavens  
Afdeling Luchtverkeer

**Datum**  
30 juni 2011

### **Voorziene ontwikkelingen**

Naar aanleiding van de bezuinigingsmaatregelen van het nieuwe kabinet heeft de minister van Defensie bezuinigingen aangekondigd op de defensiebegroting (kamerbrief 32733, nr. 1). Het ministerie van Defensie heeft vervolgens de gevolgen hiervan voor de gebruiksbehoefte aan militaire oefengebieden – en in het bijzonder de oefengebieden in de nabijheid van de luchthaven Lelystad - op de korte termijn in kaart gebracht (zie bijlage 2). Wijzigingen in de militaire behoefte op langere termijn, door bijvoorbeeld andere trainingvormen of intensievere oefening met onbemande vliegtuigen zijn hierin nog niet meegenomen.

Daarnaast komen er in de periode tot 2020 technische innovaties en operationele hulpmiddelen beschikbaar, vinden veranderingen plaats in het operationele afhandelingsconcept, de luchtruiminrichting en de organisatie van de luchtverkeersdienstverlening (civiel-militaire samenwerking) en voltrekt zich een grensoverschrijdende luchtruimherindeling binnen FABEC. Ook deze ontwikkelingen beïnvloeden de condities voor de inpassing van de luchthaven Lelystad doordat de capaciteit van het ATM-systeem wordt vergroot en het onderscheid tussen civiel en militair gecontroleerd luchtruim zal afnemen.

Ik geef u – vooruitlopend op de Luchtruimvisie - de meest recente inzichten bij die ontwikkelingen weer, waarbij ik de consequenties voor de situatie rond Lelystad schets.

- Voorzien wordt dat de komende jaren het aantal en de ligging van de militaire oefengebieden niet wijzigt, maar wel dat er minder gebruik wordt gemaakt van deze gebieden.
  - o Gevolg voor Lelystad: De eerder geconstateerde interferentie met de militaire oefengebieden blijft daarmee weliswaar aanwezig, maar verminderd militair gebruik kan de mogelijkheid doen toenemen voor civiel verkeer om door het toepassen van flexibel luchtruimgebruik buiten oefentijden hiervan gebruik te maken.
- Na het beschikbaar komen van het grensoverschrijdend militaire oefengebied (CBA land) kan een 4<sup>e</sup> IAF in het zuidoosten van de Schiphol TMA worden geïmplementeerd waarmee het capaciteitsprobleem voor het naderingsverkeer voor Schiphol (o.a. de belasting van ARTIP en sector 2 en 3) kunnen worden opgelost en het nieuwe operationele afhandelingsconcept kan worden gerealiseerd. Bij de implementatie van een 4<sup>e</sup> IAF hoort een gelijktijdige optimalisatie van de dimensies van de TMA Schiphol en een herindeling van de bestaande ACC sectoren.

---

hulpmiddelen, en de luchtruiminrichting en het – beheer verstaan.

- o Gevolg voor Lelystad: capaciteit van het ATM-systeem (met name van ACC) wordt vergroot waardoor de condities worden gecreëerd om meer Schiphol-verkeer af te handelen en vervolgens mogelijk ook Lelystad-verkeer.
  - o Gevolg voor Lelystad: herindeling van sectoren kan gevolgen hebben voor de ligging van vliegroutes.
- De samenwerking, co-locatie en vervolgens integratie van de civiele en militaire luchtverkeersdienstverleningstaken voor het lagere luchtruim.
    - o Gevolg voor Lelystad: hierdoor wordt het mogelijk om het tot nu toe civiel gecontroleerde en het militair gecontroleerde luchtruim als één geheel te managen en vervallen op termijn huidige problemen met overdracht van verkeer tussen civiele en militaire luchtverkeersleiders.
  - De ontwikkeling van een nieuw operationeel afhandelingsconcept met behulp van precisienavigatie voor Schiphol met glijvluchten via vaste naderingsroutes en het gebruik van vaste vertrekroutes (conform de afspraken aan de Alderstafel Schiphol) voor 2020.
    - o Gevolg voor Lelystad: door de beschikbaarheid en toepassing van precisienavigatie wordt het op termijn eenvoudiger om de routestructuur voor Lelystad conflictvrij van Schiphol te ontwerpen, waardoor – onder normale condities - een rigide scheiding in het luchtruim niet meer nodig is om interferentie te voorkomen.
  - De introductie van technische en operationele hulpmiddelen die de planbaarheid van de inbound verkeersstromen vergroten en het mogelijk maken conflicten eerder in de ATM-keten op te lossen, zoals de introductie van arrival management (AMAN en SARA).
    - o Gevolg voor Lelystad: de capaciteit van het ATM-systeem (met name in de TMA) wordt vergroot waardoor de condities worden gecreëerd om meer Schiphol-verkeer af te handelen en vervolgens mogelijk ook Lelystad-verkeer.
  - De vervanging van het verkeersleidingssysteem bij LVNL (het zogenaamde AAA-systeem), waardoor de interoperabiliteit met systemen van andere luchtverkeersdienstverleners (zowel nationaal als internationaal) wordt vergroot. Ook komen hiermee nieuwe functionaliteiten beschikbaar ter ondersteuning van het nieuwe operationele afhandelingsconcept.
    - o Gevolg voor Lelystad: het huidige probleem dat de overdracht van civiel verkeer tussen civiel en militair gecontroleerd luchtruim niet door het verkeersleidingssysteem van LVNL ondersteund wordt, is dan niet meer aan de orde.
  - Verhoging Transition Altitude naar 18.000 voet: Nederland zet in op harmonisatie van de Transition Altitude in Europees verband op 18.000 voet.
    - o Gevolg voor Lelystad: door verhoging van de transition altitude komt er een extra vliegniveau beschikbaar, waardoor er meer ontwerpruimte ontstaat voor de inpassing van Lelystad verkeer.

**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Directie Luchthavens  
Afdeling Luchtverkeer

**Datum**  
30 juni 2011

### **Werkhypothesen concept-Luchtruimvisie**

Mede op basis van voornoemde ontwikkelingen en aan de hand van een aantal overwegingen worden, vooruitlopend op de Luchtruimvisie, werkhypothesen

geformuleerd die kunnen leiden tot herijking van de eerder gestelde kaders voor Lelystad.

**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Directie Luchthavens  
Afdeling Luchtverkeer

**Datum**  
30 juni 2011

- Overwegende dat de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad nauw samenhangt met die van Schiphol. Niet alleen wat de marktvaart betreft, maar ook wat het operationele afhandelingsconcept betreft;
- Overwegende dat de luchthaven Lelystad op de grens van civiel en militair gecontroleerd luchtruim en -oefengebieden ligt, wat op dit moment tot knelpunten en beperkingen ten aanzien van de ontsluiting van de luchthaven Lelystad leidt in plaats van de gewenste veilige, robuuste, duurzame en toekomstvaste ontwikkeling;
- Overwegende dat het karakter van de Schiphol-operatie bestaat uit grote stromen verkeer die een hoge punctualiteit en betrouwbaarheid vereisen en dat de mainportontwikkeling prioriteit heeft in het kabinetsbeleid, waardoor bij de luchtruiminrichting het accommoderen van de ontwikkeling van het mainportverkeer het vertrekpunt is en waarvoor het scheiden en vrijwaren van de Schiphol-operatie van interferentie door ander verkeer nu en in de toekomst een voorwaarde is;
- Overwegende dat het ATM-systeem op dit moment onvoldoende capaciteit heeft om naast de ontwikkeling van Schiphol naar 510.000 bewegingen een ontwikkeling naar in totaal 580.000 bewegingen mogelijk te maken;
- Overwegende dat zich voor 2020 verschillende technische en operationele ontwikkelingen voordoen die leiden tot een grote verandering van het operationeel afhandelingsconcept richting stabiele, beter planbare en voorspelbare verkeersstromen waarvan op dit moment slechts de contouren bekend zijn;
- Overwegende dat er snel stappen worden gezet met civiel-militaire samenwerking, co-locatie en integratie, die uiteindelijk moeten leiden tot een volledig geïntegreerde luchtverkeersdienstverlening, één luchtruim en één center;
- Overwegende dat het toepassen van flexibel luchtruimgebruik rond de militaire oefengebieden voor de luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad essentieel is;

Leidt dit tot de volgende (cursief gedrukte) werkhypothese voor de concept-Luchtruimvisie en conclusies ten aanzien van de herijking van de kaders:

- 1) *Het is noodzakelijk de operatie en de ontwikkeling van de mainport Schiphol nu en in de toekomst te borgen en te vrijwaren van interferentie van ander verkeer. Ook de militaire oefenbehoefte moet, in goede afstemming met civiel gebruik, geborgd zijn.*
  - Tussen 2014 en 2018 vinden zeer grootschalige luchtruimwijzigingen plaats zoals de CBA Land en de 4<sup>e</sup> IAF, evenals een ingrijpende systeemvervanging. Toekomstige ontwikkelingen op de regionale luchthavens spelen hierbij een rol, maar door de grote complexiteit van de reeds geplande (internationale) luchtruimaanpassingen worden in dit kader geen specifieke inpassingsontwerpen voor de regionale luchthavens gemaakt.
  - Het merendeel van deze luchtruimwijzigingen bevindt zich nog in de ontwerpfasen. Deze ontwerpen moeten verder zijn uitgewerkt om, op het abstractieniveau waar een inpassingsontwerp om vraagt, te kunnen duiden tot welke aanpassingen in het luchtruim deze ontwikkelingen leiden.

- Voorlopig betekent dit dat Lelystad verkeer beperkt gebruik kan maken van het luchtruim in (de nabijheid van) de Schiphol TMA. Mogelijk kan via een verlaging van de ondergrens van TMA 3,4,5 de aansluiting van Lelystad op de ACC sectoren 2 en 3 gewaarborgd worden. Deze aanpassing moet nader onderzocht worden in het kader van de Luchtruimvisie vanwege de aanwezigheid van andere gebruikers en tegen de achtergrond van ontwikkelingen als de implementatie van de 4<sup>e</sup> IAF.

**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Directie Luchthavens  
Afdeling Luchtverkeer

**Datum**  
30 juni 2011

2) *Voor de inpassing van de verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad naar 35.000 – 45.000 vliegtuigbewegingen is het hoe dan ook noodzakelijk het (gebruik van het) luchtruim te wijzigen.*

- Waar de inpassing nu nog stuit op de grenzen tussen civiel en militair gecontroleerd luchtruim waardoor coördinatieproblemen en interoperabiliteitsproblemen optreden, zijn deze met het samenbrengen van taken en de geplande systeemvervangingen eenvoudiger op te lossen. Samen met de minister van Defensie zet ik op korte termijn een eerste stap in de co-locatie van luchtverkeersleidingstaken die in juni 2012 voor Operational Air Traffic (OAT) verkeer<sup>2</sup> boven FL200 operationeel moet zijn. Vervolgens worden voorstellen ontwikkeld voor verdere stappen waarbij er naar wordt gestreefd om in 2014 ook General Air Traffic en VFR verkeer tussen grond en FL200 vanaf één locatie af te handelen.
- Los van de intensievere samenwerking van de luchtverkeersdienstverleners en de vervanging van systemen blijft het punt bestaan dat ook in de toekomst de militaire oefenbehoefte en de civiele ontwikkelingen op de luchthaven Lelystad via flexibel luchtruimgebruik op elkaar moeten worden afgestemd. Deze afstemming vereist maatwerk: een nadere analyse zou moeten uitwijzen of en hoe beide luchtruimbehoeften in tijd en ruimte verenigbaar zijn.

3) *Op termijn kan niet al het GA gebruik nog geaccommodeerd worden in de nabijheid van intensief met groot commercieel verkeer gebruikte luchthavens. Gedeeltelijke uitfasering van de GA gebruikersgroep naar luchthavens van regionale betekenis ligt hierbij in de lijn der verwachting. Provincies zullen hier, in afstemming met de betreffende luchthavenexploitanten, in hun provinciale ruimtelijke visies aandacht aan moeten besteden.*

- Verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad met groot commercieel verkeer – bovenop de ontwikkeling conform de aanwijzing - vraagt om herziening van de luchtruimclassificatie en daarmee om accommodatie van een deel van het GA verkeer elders. De timing van een eventuele uitfasering van een deel van de GA naar elders, is voorts aan de exploitant van de luchthaven. Een luchthaven van regionale betekenis zal gezien het type gebruik hiervoor het meest voor de hand liggen.

## Vervolg

Er is maatwerk mogelijk op de kaders ten aanzien van het gebruik van het luchtruim (in de nabijheid van) de TMA Schiphol en de uitoefening van de militaire functies, zoals in deze brief onder punt 1 en 2 is aangegeven. Tegelijkertijd vinden

---

<sup>2</sup> waaronder window verkeer, Functional Check Flights, Air-to-Air refueling en Orbit Areas AWACS

er de komende periode grootschalige luchtruim- en systeemwijzigingen plaats. Omstreeks 2015 zal er, op het abstractieniveau waar een inpassingsontwerp om vraagt, meer inzicht zijn in de nieuwe mogelijkheden en consequenties die de aanpassingen in het luchtruim geven. De verwachting is dat dan concreter kan worden geduid wat dit voor de eerder gestelde kaders betekent.

Het toepassen van flexibel luchtruimgebruik rond de militaire oefengebieden vraagt om maatwerk en overleg bij de formulering van het inpassingsontwerp. Een algemeen kader kan op dit punt niet worden meegeven.

**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Directie Luchthavens  
Afdeling Luchtverkeer

**Datum**  
30 juni 2011

Ik wil u daarom vragen om het advies in lijn met mijn brief van november 2010 af te ronden uitgaande van de overwegingen en werkhypothesen zoals die hiervoor zijn aangegeven, waarbij voor de gestelde kaders maatwerk mogelijk is zoals is aangegeven onder punt 1 en 2 van de werkhypothesen.

Ik zie uw integrale advies graag conform de planning in het najaar van 2011 tegemoet. Ten aanzien van de luchtzijdige inpassing suggereer ik u om 2015 als evaluatiemoment te nemen om op dat moment te herijken of de genoemde ontwikkelingen gerealiseerd zijn.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

J.J. Atsma

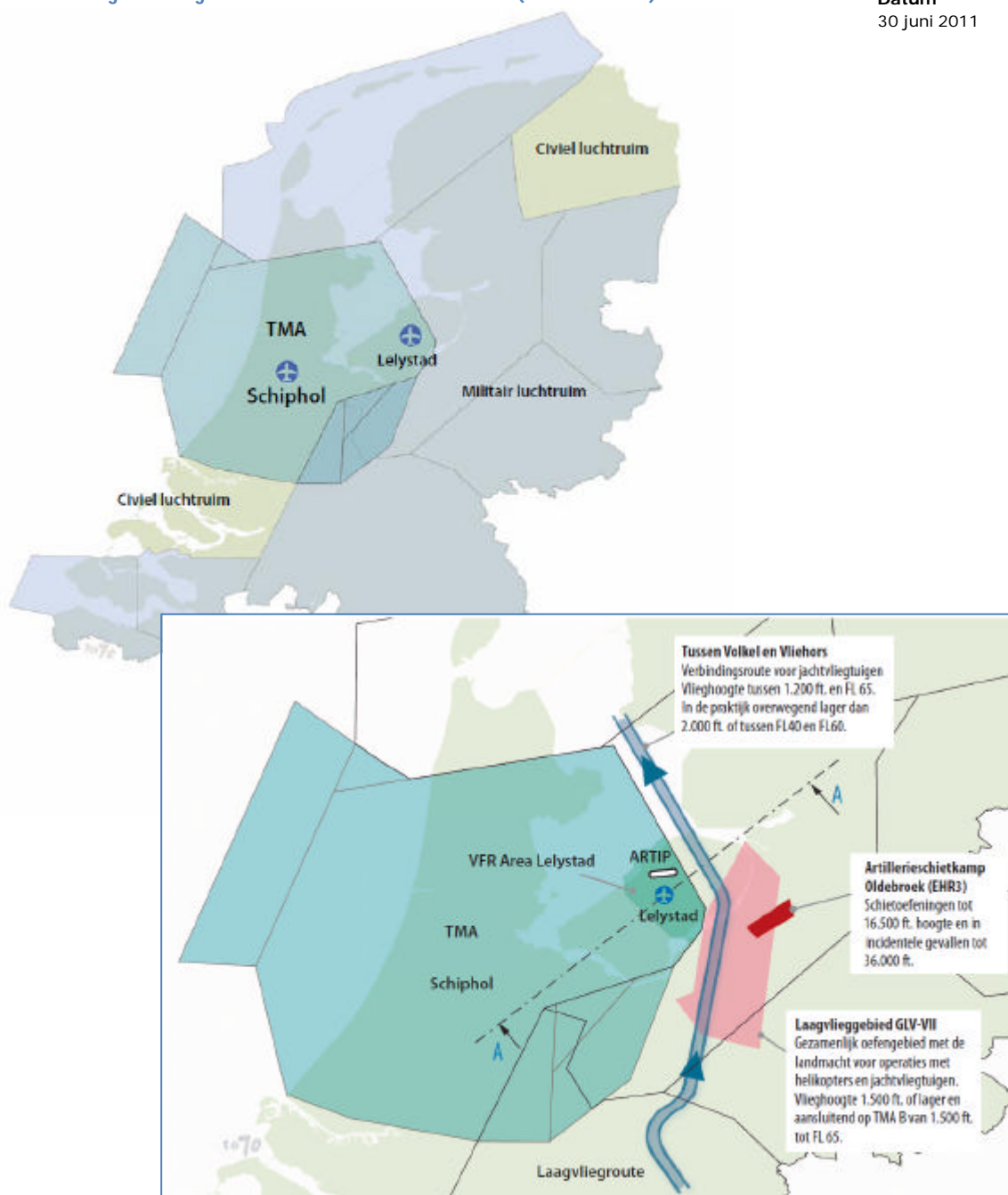


**BIJLAGE 1**  
**HUIDIGE LUCHTRUIMPROBLEMATIEK LELYSTAD**

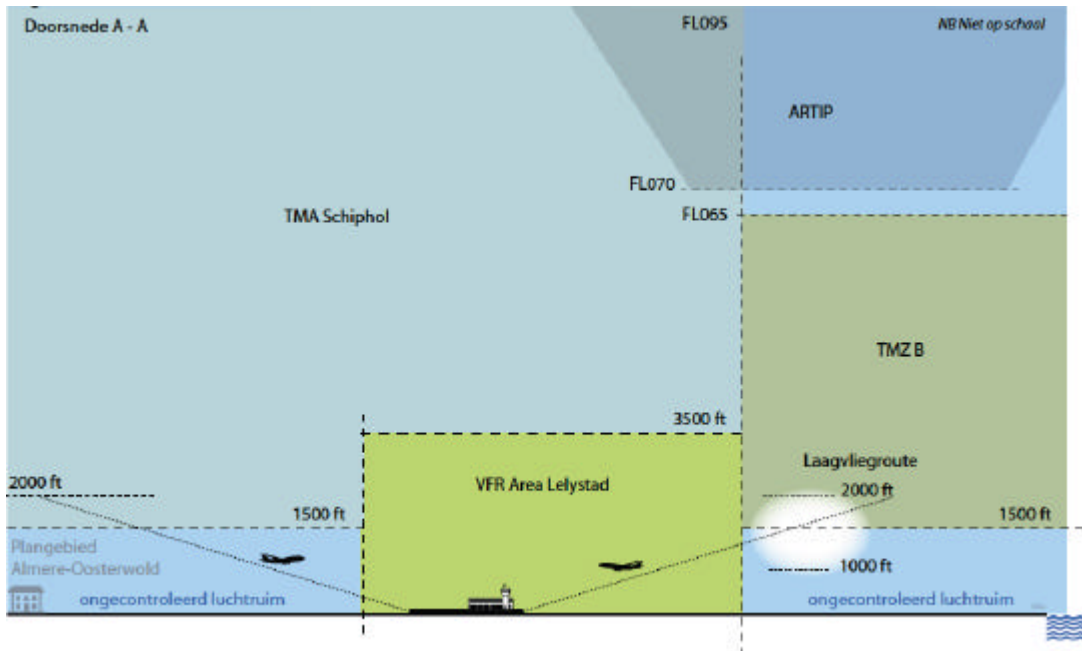
Figuur 1. Ligging luchthaven Lelystad t.o.v. Schiphol TMA en overig civiel en militair luchtruim  
Deze doorsnede geldt van grondniveau tot vluchtniveau FL065 (ca 2000 meter).

**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Directie Luchthavens  
Afdeling Luchtverkeer

**Datum**  
30 juni 2011



Figuur 2. Uitsnede van de relevante luchtruim-elementen die de inpassing van luchthaven Lelystad beïnvloeden: TMA Schiphol, IAF ARTIP, militaire vliegroute richting Vliehors, militair laagvlieggebied GLV VII, Danger Area Oldebroek (EHR3 – vanaf grond tot FL165). Voor de dwarsdoorsnede langs de lijn A – A zie figuur 3.



**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Directie Luchthavens  
Afdeling Luchtverkeer

**Datum**  
30 juni 2011

**Figuur 3 Doorsnede A-A uit figuur 2:** verticale opbouw huidige luchtruimindeling, met militair luchtruim (TMZ B) tot FL065

**BIJLAGE 2  
GEVOLGEN VAN DE BEZUINIGINGEN VOOR DE BEHOEFTESTELLING VAN  
DEFENSIE**

**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Directie Luchthavens  
Afdeling Luchtverkeer

**Datum**  
30 juni 2011

<b>1. Interferentie met aan- en afvoerroutes richting Vlieland (Low Flying en All Weather routes)</b>	
Huidig gebruik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deze routes liggen net buiten de Schiphol TMA.</li> <li>• Hoewel er de komende jaren een reductie plaatsvindt in het aantal F16 squadrons en -vliegers blijven de op dit moment in gebruik zijnde luchtmachtbases Volkel en Leeuwarden specifiek benoemd voor jachtvliegactiviteiten. In het kader van de militaire missie effectiviteit is een goede bereikbaarheid van de militaire oefengebieden van en naar de luchtmachtbases belangrijk.</li> <li>• De transitieroutes van de luchtmachtbasis Volkel naar de Vliehors Range vormen in de training en opleiding van vliegers een belangrijk element.</li> <li>• De routes worden dagelijks gebruikt zowel onder VFR als IFR condities.</li> </ul>
Wijzigingen in gebruik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als gevolg van de bezuinigingen zal het gebruik van deze routes door F-16's in tijd afnemen.</li> <li>• De verwachting is dat de Vliehors in de toekomst ook meer door helikopters wordt gebruikt, waardoor het gebruik van de transiroutes ook toeneemt.</li> </ul>
Mogelijkheden tot opheffen?	Vanwege de noodzaak om de Vliehors Range te kunnen bereiken ziet Defensie geen mogelijkheid tot het opheffen van deze vliegroutes.
Mogelijkheden tot verplaatsing?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Een verplaatsing van de route naar het Oosten leidt tot extra vliegtijd die afgaat van de beschikbare oefentijd. Dit kan voor alle F-16's samen oplopen tot bijna 1 uur minder oefentijd met bijbehorend efficiencyverlies.</li> <li>• Daarnaast levert een verplaatsing interferentie met Natura 2000 en vogelhabitat gebieden op.</li> <li>• Tot slot betekent verplaatsing naar het Oosten tevens dat minder over water gevlogen kan worden en dientengevolge mogelijk extra geluidshinder oplevert in de Noordoost Polder en Friesland.</li> </ul>
Mogelijkheden voor gecoördineerd gebruik?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Via coördinatie met AOCs/NM is gebruik van de verbindingroutes voor IFR en VFR procedures geen probleem (analoog aan de window procedures).</li> <li>• Indien Lelystad een gecontroleerd luchtvaartterrein wordt, moet een Control Zone (CTR) worden ingericht. Deze CTR zal zich tot buiten de Schiphol TMA uitstrekken en zal door de Low Flying routes zo nodig worden vermeden.</li> <li>• Zolang op Lelystad sprake is van een beperkt aantal IFR in- en outbound vliegbewegingen is de inrichting van een eigen TMA niet vereist. Wanneer wel een eigen TMA wordt ingericht, beperkt dit de Low Flying routes en is omvliegen niet wenselijk (zie hierboven onder mogelijkheden voor verplaatsing).</li> </ul>

## 2. Interferentie met oefengebied GLV-VII

Huidig gebruik	<ul style="list-style-type: none"> <li>In het oefengebied GLV-VII vinden op dagelijkse basis laagvliegeroefeningen door helikopters plaats (tot 1000ft).</li> <li>Tevens wordt hier regelmatig (dagelijks inplanbaar in bepaalde periodes) gecombineerd geoefend met grondgebonden eenheden door helikopters en incidenteel gecombineerd met straalvliegtuigen.</li> </ul>
Wijzigingen in gebruik	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het gebied boven de Veluwe kan op termijn mogelijk worden gebruikt voor joint oefenen met UAS tussen de EHR3 (Oldebroek) en EHR9.</li> <li>Voor gebruik door UAS is vooralsnog een Bijzonder Verkeersgebied (BVG) of een Danger Area (EHR) vereist tot op termijn luchtruimintegratie voor bepaalde UAS mogelijk is.</li> </ul>
Mogelijkheden tot opheffen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niet gewenst, vanwege het beperkt aantal beschikbare laagvliegeroefengebieden en de mogelijkheid om binnen en boven de GLV-VII geïntegreerde oefeningen met land- en luchtmacht te kunnen uitvoeren</li> </ul>
Mogelijkheden tot verplaatsing?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verplaatsing is complex en niet gewenst vanwege de opname in het Structuurschema Militaire Terreinen II.</li> <li>Aanpassen van de contouren van het gebied is wel een mogelijkheid die verkend zou kunnen worden.</li> </ul>
Mogelijkheden voor gecoördineerd gebruik?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Door de grote verticaal benodigde ruimte (500ft tot 5000ft) is in het geval van gecombineerde oefeningen met straalvliegtuigen het onder of overvliegen van het oefenterrein gedurende de 'gebruiksmomenten' geen optie.</li> <li>Het GLV-VII gebied heeft luchtruimclassificatie E. Dat betekent dat het gebied toegankelijk is voor gecontroleerde vluchten onder controle van AOCs NM en aan visuele vluchten ten behoeve van de General Aviation met uitzondering van de momenten waarop geoefend wordt met straalvliegtuigen. Incidenteel gecontroleerde vluchten van en naar Lelystad worden nu ook in dit gebied geaccommodeerd.</li> <li>Indien coördinatie tussen civiele en militaire luchtverkeersleiding plaats vindt, is het mogelijk voor civiel verkeer om door GLV-VII te vliegen. Daarbij moet goed gekeken worden naar de intensiteit en het gebruik voor militaire activiteiten in relatie tot de civiele afhandeling (complexiteit en veiligheid in relatie tot wenselijkheid). Het moment, de frequentie en duur van de oefeningen zijn daarbij van belang.</li> <li>De coördinatie voor de verkeersleiders van een combinatie van civiel en militair verkeer wordt vereenvoudigd als deze plaats vindt door eenzelfde (militaire danwel civiele) instantie.</li> <li>Mogelijkheden voor het positioneren van de vliegroutes om GLV-VII heen, zouden nader moeten worden bezien.</li> </ul>

## 3. Interferentie met artillerie schietkamp Oldebroek (EHR3)

Huidig gebruik	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oldebroek is een schietgebied dat incidenteel als krombaan geschut schietgebied wordt gebruikt door het Commando Landstrijdkrachten. Verticaal loopt dit gebied tot minimaal FL165.</li> <li>Tevens wordt het gebied gebruikt als vliegebied voor UAS tot FL065.</li> </ul>
----------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Door de grote verticaal benodigde ruimte is er overheen of onderdoor vliegen gedurende de 'gebruiksmomenten' geen optie.</li> </ul>
Wijzigingen in gebruik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toekomstig gebruik door het Commando Landstrijdkrachten maakt duidelijk dat het gebruik voor krombaan geschut (hoog) afneemt tot enkele dagen per maand.</li> <li>• De rest van de tijd is er sprake van schietoefeningen of UAS gebruik met een laag plafond van maximaal FLO65 doch veelal lager.</li> </ul>
Mogelijkheden tot opheffen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet gewenst omdat Oldebroek het enige artillerie schietkamp in Nederland is.</li> </ul>
Mogelijkheden tot verplaatsing?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Defensie ziet in het kader van de herijking van de behoeftestelling geen mogelijkheden tot het verplaatsen van het schietgebied.</li> </ul>
Mogelijkheden voor gecoördineerd gebruik?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Door het afnemen van het gebruik voor krombaan geschut (tot FL165) tot enkele dagen per maand kan het gebied goed AFMU planbaar gemaakt worden.</li> <li>• Bovendien is het mogelijk om de vliegroutes om Oldebroek heen te leggen.</li> </ul>

**DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken**  
Directie Luchthavens  
Afdeling Luchtverkeer

**Datum**  
30 juni 2011