



Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ter attentie van Hare Excellentie
Mevrouw Drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum: 21 september 2019
Uw kenmerk: IENW/BSK-2019/191470

Betreft: Voorgenomen invoering verkeersleiding/wijziging luchtruim Lelystad

Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Bij brief van 5 september jl. informeerde u de voorzitter van de Tweede Kamer over diverse onderwerpen betreffende de luchtvaart. Zo kondigde u aan, dat per 7 november aanstaande LVNL in samenwerking met CLSK luchtverkeersleidingsdiensten gaat leveren op de luchthaven Lelystad.

De Aircraft Owners and Pilots Association Netherlands (AOPA), de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en de Netherlands Association of Commercial Aviation (NACA) behartigen de belangen voor de algemene luchtvaart (ook wel 'general aviation') in Nederland. Namens deze organisaties maken wij bezwaar tegen de invoering van luchtverkeersleiding op de luchthaven Lelystad per 7 november aanstaande. De operationele noodzaak om reeds per voormelde datum luchtverkeersleiding op de luchthaven Lelystad in te stellen, ontbreekt.

Tevens maken wij bezwaar tegen het besluit reeds per 7 november aanstaande de toegang tot grote delen van het Nederlandse luchtruim voor de algemene luchtvaart te beperken, hoewel de luchthaven Lelystad voorlopig nog niet is geopend voor groothandelsverkeer.

Het gebruik van de luchthaven door groothandelsverkeer, dat doorgaans met andere snelheden en onder verschillende vliegvoorschriften opereert, in samenhang met de aanwezige algemene luchtvaart, maakt de aanwezigheid van luchtverkeersleiding noodzakelijk. De openstelling van de luchthaven Lelystad voor groothandelsverkeer is echter voorlopig niet aan de orde, zodat de noodzaak voor het instellen van luchtverkeersleiding ontbreekt.

Uit cijfers van het CBS blijkt dat de luchthaven Lelystad in 2018 103.365 vliegtuigbewegingen heeft verwerkt. Het is daarmee verreweg het grootste vliegveld voor de algemene luchtvaart in Nederland. Deze getallen werden gerealiseerd zonder de aanwezigheid van luchtverkeersleiding. De algemene luchtvaart heeft nooit om luchtverkeersleiding op Lelystad gevraagd. Het instellen van luchtverkeersleiding zal leiden tot flinke operationele beperkingen, terwijl, naar wij vrezen, de kosten voor met name de (vaste)

gebruikers aanmerkelijk zullen stijgen als gevolg van de heffing van zogenoemde 'terminal air navigation charges'.

Bij het openstellen van de controlzone (CTR) en het instellen van luchtverkeersleiding wordt de capaciteit van deze CTR sterk teruggebracht. De LVNL stelt een limiet van slechts 6 toestellen die tegelijkertijd in de CTR mogen vliegen. Op dit moment bestaat een dergelijke restrictie niet. Gelet op de vele lesvluchten die veelal lokaal (binnen de toekomstige CTR) plaatsvinden, zal er na de invoering van verkeersleiding op Lelystad weinig ruimte over blijven om ander vliegverkeer af te handelen. Dat geldt ook voor vliegverkeer dat de CTR slechts wil kruisen.

Wij voorzien dat een groot aantal vliegtuigbewegingen met de introductie van luchtverkeersleiding niet meer op Lelystad kan worden geacommodeerd. Wij hebben de problematiek van verdringing van de algemene luchtvaart heel vaak onder de aandacht gebracht van uw beleidsmakers, maar wij hebben daarop nimmer een adequaat antwoord ontvangen. Het is nog steeds onduidelijk op welke wijze de verdringingseffecten die de algemene luchtvaart ervaart en nog zal ervaren, worden gecompenseerd. De problematiek wordt met de vroegtijdige instelling van luchtverkeersleiding alleen maar dringender en nijpender. Het is niet aanvaardbaar dat de overheid volledig aan deze problematiek voorbij gaat alsof deze niet bestaat.

Voorts heeft de introductie van verkeersleidingsdiensten verstrekkingen gevolgen voor het bijbehorende luchtruim (TMA) dat zich over een groot deel van oostelijk Nederland uitstrekt. Het doorvoeren van deze luchtruimwijziging leidt tot ernstige beperkingen voor met name het ongemotoriseerde vliegverkeer. Het is volstrekt helder dat een rigoureuze luchtruimteherziening noodzakelijk is om de mix van luchtverkeer op een veilige, ordelijke, vlotte en milieuvriendelijke wijze te kunnen afhandelen. Aan die voorwaarde is thans niet voldaan en het gebied raakt nu zelfs voor trainingsdoeleinden ongeschikt.

Bij een wijziging van het luchtruim dient er een deugdelijke consultatie plaats te vinden. Hoewel delen van de nu gepubliceerde wijzigingen met ons besproken zijn, geldt dat zeker niet voor het toevoegen van een Delta classificatie aan de Nieuw Milligen TMA vanaf FL55. Voor deze sterke verlaging van het vrije beschikbare luchtruim van FL95 naar FL55 bestaat, zelfs bij opening van de vliegroutes van en naar de luchthaven Lelystad voor groothandelsverkeer, geen enkele operationele noodzaak. Ook de TMA's ten behoeve van de aan- en afvliegroutes, die nog veel lager zijn gedefinieerd dan genoemde FL55, beperken het noord-zuid verkeer sterk. Het per 7 november aanstaande inperken van de beschikbare vliegruimte voor verkeer uit de categorie algemene luchtvaart, is prematuur en absoluut onnodig.

In uw brief schrijft u dat LVNL en CLSK de introductie van luchtverkeersdienstverlening aan het voorbereiden zijn en dat het opleiden van verkeersleiders en assistenten daar deel van uitmaakt. Ook schrijft u dat het publiceren van routes, gebieden en procedures is voorzien per ultimo 2019.

De opleiding van verkeersleiders vindt plaats op Schiphol-Oost, alwaar een volwaardig trainingscentrum is ingericht. Men maakt daarbij gebruik van simulatoren. Beter dan in de werkelijkheid kunnen hier noodsituaties, bijzondere weersomstandigheden en andere bijzondere situaties worden nagebootst.

Luchtruimbepkeringen doorvoeren voor training van verkeersleiders, zonder dat in dat luchtruim groothandelsverkeer plaatsvindt, is naar onze mening geen voor de hand liggende wijze van opleiden. Het instellen van verkeersleiding op de luchthaven Lelystad louter voor de opleidingsdoeleinden, is wat ons betreft derhalve geen logische keuze.

Ons is gebleken dat LVNL en CLSK kampen met een tekort aan verkeersleiders. Recent moest de luchtverkeersdienstverlening op bijvoorbeeld Maastricht Airport (meerdere malen) tijdelijk worden onderbroken vanwege deze tekorten. Ook op de luchthaven van Groningen kampt men met een tekort aan luchtverkeersleiders. Dat maakt het instellen van luchtverkeersleiding op de luchthaven Lelystad reeds per 7 november aanstaande alleen maar onbegrijpelijker.

De luchtverkeersleiders, die worden opgeleid voor Lelystad, kunnen worden ingezet op de luchthavens Maastricht en Groningen. Aldus worden twee problemen opgelost. Zodra de luchthaven Lelystad wordt geopend voor groothandelsverkeer, kunnen zij aldaar worden ingezet.

AIRAC-data zijn dagen in de jaarkalender waarop belangrijke wijzigingen ingaan. Deze dagen komen enkele keren per jaar voor en, als de realiteit daarom vraagt, kunnen wijzigingen worden doorgeschoven naar een volgende AIRAC-datum. In het onderhavige geval is dat wat ons betreft aan de orde. De algemene luchtvaart kan - wanneer niet sprake is van een mix met groothandelsverkeer - immers goed zonder luchtverkeersdienstverlening. Wat betreft de luchthaven Lelystad is een dergelijke mix, gelet op het uitstel van de opening van de luchthaven voor groothandelsverkeer, voorlopig niet aan de orde.

Wij dringen erbij u op aan dat u voorlopig afziet van het instellen van luchtverkeersleiding en andere maatregelen die beperkingen (zoals luchtruimbepkeringen) en kosten voor de (huidige) gebruikers van de luchthaven Lelystad met zich meebrengen. Mocht u deze maatregelen toch doorzetten in verband met het opleiden en inwerken van luchtverkeersleiders, dan dienen beperkingen en kosten voor de algemene luchtvaart, in het bijzonder de huidige gebruikers, te worden voorkomen.

Hopend spoedig van u te vernemen.

Met vriendelijke groet.

Hoogachtend,

Mark Rademaker
President AOPA-NL

Ronald Termaat
Directeur KNVvL

Tom van der Meulen
Voorzitter NACA