



**Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de
Staatssecretaris van Defensie, van 1 november 2019,
nr. IENW/BSK-2019/43699, tot wijziging van de Regeling boorduitrusting, de
Regeling burgerluchtvaartinlichtingen, de Regeling
luchtvaartmeteorologische inlichtingen 2006, de Regeling
luchtverkeersdienstverlening, de Regeling op afstand bestuurd
luchtvaartuigen en de Regeling vliegplannen in verband met de luchtzijde
bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie,

Gelet op de artikelen 5, 6, 7, eerste lid, 8, eerste tot en met het derde lid, 16, eerste lid, 23, eerste lid, en 26, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014 en artikel 5.10, eerste lid, van de Wet luchtvaart;

BESLUITEN:

ARTIKEL I

De Regeling boorduitrusting wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 komt de omschrijving van het begrip 'RNAV' te luiden:

een navigatiemethode die het vliegtuig toestaat elk gewenst vliegpad te volgen dat binnen het bereik van de grondnavigatie-apparatuur of binnen het bereik van de systemen aan boord van het vliegtuig ligt;

B

Artikel 3, vijfde lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Na 'Voor het naderen en vertrekken van de luchthaven Schiphol' wordt ingevoegd 'of de luchthaven Lelystad'.
2. Na 'het naderingsgebied van Schiphol' wordt ingevoegd ', en de naderingsgebieden van Lelystad'.
3. 'de eisen van Temporary Guidance Leaflet 10 'AIRWORTHINESS AND OPERATIONAL APPROVAL FOR PRECISION RNAV OPERATIONS IN DESIGNATED EUROPEAN AIRSPACE' van de Joint Aviation Authorities' wordt vervangen door 'de eisen ten aanzien van RNAV 1, zoals opgenomen in Certification Specification CS-ACNS Issue 2 van EASA'.

ARTIKEL II

De Regeling burgerluchtvaartinlichtingen wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 13, tweede lid, wordt, onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het slot van onderdeel e een onderdeel toegevoegd, luidende:

- f. de AIS-unit Lelystad.

B

De in artikel 15, eerste lid, onderdeel a, opgenomen tabellen worden vervangen door de volgende tabellen:



| Internationale luchthavens | Cat. | Dekkingsgebied |
|------------------------------|------|--|
| Amsterdam/Schiphol | A | Africa-Indian Ocean Region; Caribbean and South American Region; European and North Atlantic Region; Middle East and South East Asia Region; North American Region |
| Groningen/Eelde | B | België/Luxemburg; Denemarken; Duitsland; Nederland; Verenigd Koninkrijk |
| Maastricht/Maastricht Aachen | B | België/Luxemburg; Denemarken; Duitsland; Nederland; Verenigd Koninkrijk |
| Eindhoven/Eindhoven | B | België/Luxemburg; Denemarken; Duitsland; Nederland; Verenigd Koninkrijk |
| Rotterdam/Rotterdam | B | België/Luxemburg; Frankrijk; Duitsland; Nederland; Verenigd Koninkrijk |
| Lelystad/Lelystad | B | België/Luxemburg; Denemarken; Frankrijk; Duitsland; Nederland |

| Internationale luchtvaartterreinen | Cat. | Dekkingsgebied |
|------------------------------------|------|--|
| Deventer/Teuge | C | België/Luxemburg; Denemarken; Frankrijk; Duitsland; Nederland; Zwitserland; Verenigd Koninkrijk |
| Hilversum/Hilversum | C | België/Luxemburg; Denemarken; Frankrijk; Duitsland; Nederland; Zwitserland; Verenigd Koninkrijk |
| Hoeven/Seppe | C | België/Luxemburg; Frankrijk; Duitsland; Nederland; Verenigd Koninkrijk |
| Hoogeveen/Hoogeveen | C | Nederland; Duitsland |
| Middelburg/Midden-Zeeland | C | België/Luxemburg; Duitsland; Nederland; Verenigd Koninkrijk |
| Texel/Texel | C | België/Luxemburg; Duitsland; Nederland |
| Ameland/Ameland | D | Nederland |
| Drachten/Drachten | D | Nederland |
| Weert/Budel | D | Nederland |

ARTIKEL III

In de artikelen 4, tweede lid, en 8, onderdeel a, van de Regeling luchtvaartmeteorologische inlichtingen 2006, wordt na 'Maastricht Aachen Airport' ingevoegd ', Lelystad Airport'.

ARTIKEL IV

De Regeling luchtverkeersdienstverlening wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervallen het begrip en de omschrijving van 'AFIS-unit Lelystad'.

B

In artikel 2, tweede lid, wordt, onder verlettering van de onderdelen e tot en met g tot f tot en met h een onderdeel ingevoegd, luidende:

- e. Lelystad TMA's;

C

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, wordt onder verlettering van de onderdelen e tot en met l tot f tot en met m een onderdeel ingevoegd, luidende:

- e. Lelystad;

2. In het vierde lid wordt 'onderdelen c tot en met l' vervangen door 'onderdelen c tot en met m'.

D

Artikel 7b vervalt.

E

Artikel 8 komt te luiden:



Artikel 8. Aerodrome flight information zone op burgerluchtvaartterrein

Gedurende de openstellingsuren van de luchthaven Budel buiten de daglichtperiode geldt de luchtruimte rond de luchthaven waarvan de grenzen gelijk zijn aan de grenzen van de ATZ Budel als AFIZ.

F

Artikel 9, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen d en e vervallen, onder verlettering van de onderdelen f tot en met h tot d tot en met f.
2. In onderdeel f (nieuw) wordt 'artikel 5, eerste lid, onderdelen c tot en met l' vervangen door 'artikel 5, eerste lid, onderdelen c tot en met m'.

G

De in artikel 10, eerste lid, opgenomen tabel wordt vervangen door de volgende tabel:

| Verantwoordelijke instantie | Soort luchtverkeersdienst | Eenheid |
|-----------------------------|--|------------------------------|
| LVNL | Luchtverkeersleidingscentrum | ACC Amsterdam |
| Minister van Defensie | " | AOCS Nieuw Milligen |
| Eurocontrol-organisatie | " | UAC Maastricht |
| Minister van Defensie | Naderingsluchtverkeersleidingsdienst | APP De Kooy |
| LVNL | " | APP Eelde |
| Minister van Defensie | " | AOCS Nieuw Milligen |
| Minister van Defensie | " | APP Lelystad |
| LVNL | " | APP Maastricht |
| LVNL | " | APP Rotterdam |
| LVNL | " | APP Schiphol |
| Minister van Defensie | Plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst | TWR Deelen |
| Minister van Defensie | " | TWR De Kooy |
| Minister van Defensie | " | TWR De Peel |
| LVNL | " | TWR Eelde |
| Minister van Defensie | " | TWR Eindhoven |
| Minister van Defensie | " | TWR Gilze-Rijen |
| Minister van Defensie | " | TWR Leeuwarden |
| LVNL | " | TWR Lelystad |
| LVNL | " | TWR Maastricht |
| LVNL | " | TWR Rotterdam |
| LVNL | " | TWR Schiphol |
| Minister van Defensie | " | TWR Volkel |
| Minister van Defensie | " | TWR Woensdrecht |
| LVNL | Vluchtinformatiecentrum | FIC Amsterdam |
| LVNL | " | AFIS-unit Budel |
| Minister van Defensie | " | AOCS Nieuw Milligen |
| Minister van Defensie | Luchtverkeersmeldingspost | AIS-unit De Kooy |
| LVNL | " | AIS-unit Eelde |
| LVNL | " | Burger AIS-unit Eindhoven |
| Minister van Defensie | " | Militaire AIS-unit Eindhoven |
| Minister van Defensie | " | AIS-unit Gilze-Rijen |
| Minister van Defensie | " | AIS-unit Leeuwarden |
| LVNL | " | AIS-unit Maastricht |
| Minister van Defensie | " | AIS-unit AOCS Nieuw Milligen |
| LVNL | " | AIS-unit Rotterdam |
| LVNL | " | AIS-unit Schiphol |
| Minister van Defensie | " | AIS-unit Volkel |
| Minister van Defensie | " | AIS-unit Woensdrecht |



H

Aan artikel 13, eerste lid, wordt, onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het einde van onderdeel d een onderdeel toegevoegd, luidende:

- e. Lelystad TMA's.

I

De in artikel 18, eerste lid, opgenomen tabel wordt vervangen door de volgende tabel:

| Luchtverkeersdienstverleningsgebied | Klasse |
|---|--------|
| Amsterdam UTA | C |
| Amsterdam CTA's Oost 1, Oost 2, West, Zuid 1 en Zuid 2 | A |
| Nieuw Milligen CTA Noord | A |
| L179 tussen de meldpunten Dibir en Sorat | B |
| L179 tussen de meldpunten Helen en Gilti | A |
| Schiphol TMA's 1, 2, 3, 4, 5 en 6 | A |
| Maastricht TMA 1 | D |
| Maastricht TMA 2 | B |
| Eelde TMA | E |
| Rotterdam TMA's 1, 2 en 3 | E |
| Lelystad TMA 1 | A |
| Lelystad TMA's 2, 3, 4 en 5 | D |
| Nieuw Milligen TMA's A en C1 boven FL 065/FL 095* | B |
| Nieuw Milligen TMA's A en C1 op of beneden FL 065/FL 095* | E |
| Nieuw Milligen TMA B op of beneden FL 055 | E |
| Nieuw Milligen TMA B boven FL 055 en op of beneden FL 065 | D |
| Nieuw Milligen TMA C2 op of beneden FL 055 | E |
| Nieuw Milligen TMA C2 boven FL 055 en op of beneden FL 095 | D |
| Nieuw Milligen TMA C2 boven FL 095 en op of beneden FL 195 | B |
| Nieuw Milligen TMA D boven FL 065 | B |
| Nieuw Milligen TMA D op of beneden FL 065 | E |
| Nieuw Milligen TMA E op of beneden FL 055 | E |
| Nieuw Milligen TMA E boven FL055 en op of beneden FL 095 | D |
| Eindhoven TMA's 1, 2, 3 en 4 | C |
| CTR's Schiphol, Rotterdam, Eelde, Maastricht en Eindhoven | C |
| CTR's Lelystad CTR's 1 en 2, De Kooy, Deelen, Gilze-Rijen, Leeuwarden, De Peel, Volkel, Woensdrecht, Kleine Brogel** en Niederrhein | D |
| Overige gebieden | G |

J

Bijlage 2 bij de Regeling luchtverkeersdienstverlening wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift vervalt '7b, tweede lid, '.
2. Onderdeel 2 vervalt, onder vernummering van de onderdelen 3 tot en met 8 tot 2 tot en met 7.

K

Bijlage 3 wordt vervangen door de bijlage bij deze regeling.

ARTIKEL V

In artikel 16, eerste lid, onderdeel a, en vierde lid, van de Regeling op afstand bestuurd vliegverkeer, wordt na 'Maastricht CTR,' ingevoegd 'Lelystad CTR 1 en Lelystad CTR 2,'.

ARTIKEL VI

De Regeling vliegplannen wordt als volgt gewijzigd:



A

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid, vervalt, onder vervanging van de komma na 'Milligen' door een punt 'of voor vluchten met bestemming de luchthaven Lelystad, de supervisor van Amsterdam ACC.'
2. In het vierde lid vervalt de tweede volzin.

B

In de tabel van Bijlage B bij de Regeling vliegplannen vervalt de zesde rij met de elementen 'Lelystad (EHLE)' en 'luchtverkeersmeldingspost Schiphol'.

ARTIKEL VII

Deze regeling treedt in werking met ingang van 7 november 2019.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

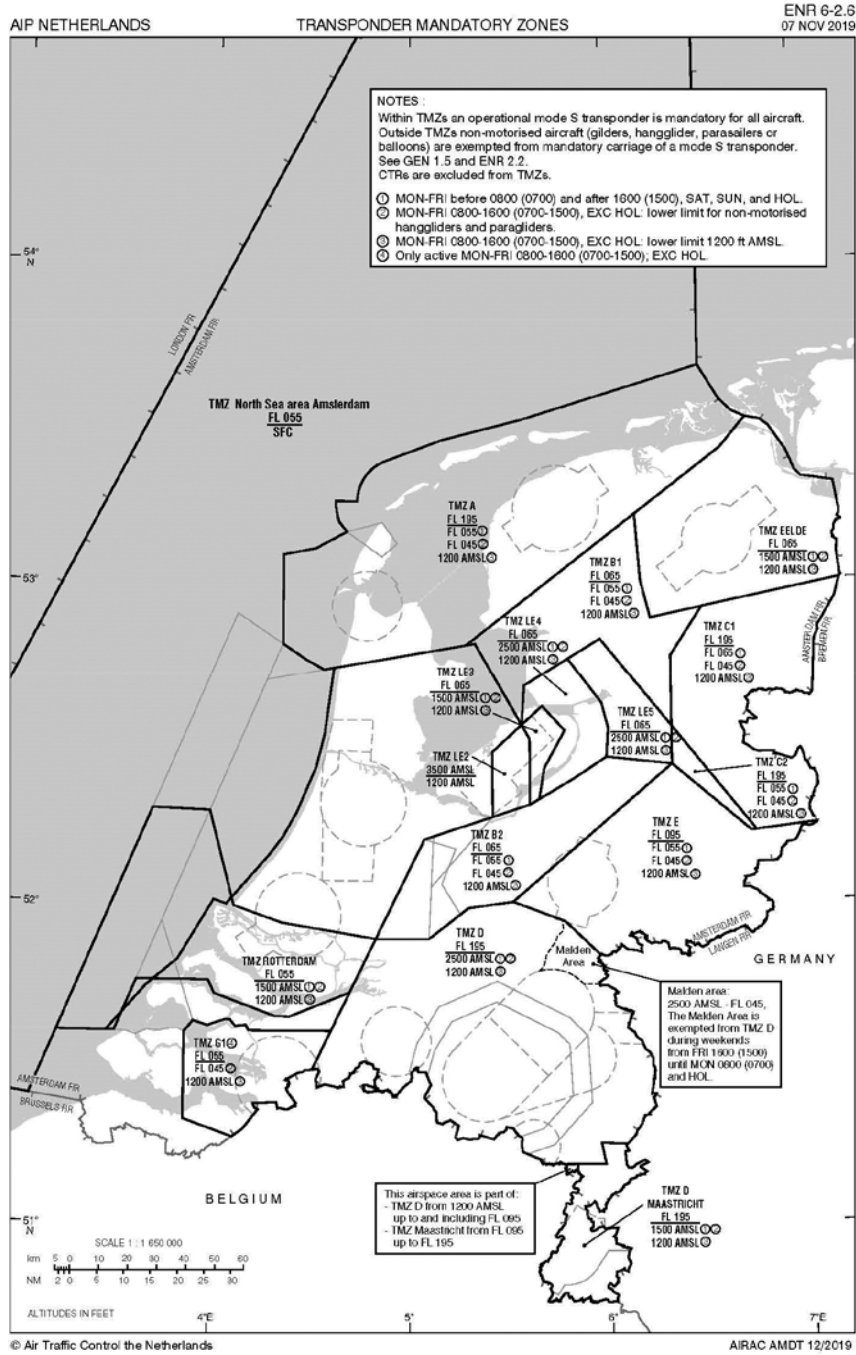
*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*

*De Staatssecretaris van Defensie,
B. Visser*



BIJLAGE BEHORENDE BIJ ARTIKEL IV, ONDERDEEL K

Bijlage 3, behorende bij artikel 9, eerste lid, van de Regeling luchtverkeersdienstverlening



1. TMZ – permanent

| | |
|-----------|---|
| a. TMZ A | - De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA A. |
| | - De ondergrens is FL 055. |
| b. TMZ B1 | - De laterale begrenzing komt overeen met het zuidelijk deel van de Nieuw Milligen TMA B. |
| | - De ondergrens is FL 055. |



| | |
|-------------------|--|
| c. TMZ B2 | – De laterale begrenzing komt overeen met het zuidelijk deel van de Nieuw Milligen TMA B. |
| | – De ondergrens is FL 055. |
| d. TMZ C1 | – De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA C1. |
| | – De ondergrens is FL 065. |
| e. TMZ C2 | – De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA C2 |
| | – De ondergrens is FL 055. |
| f. TMZ D | – De laterale begrenzing is gelijk aan de Nieuw Milligen TMA D en omvat niet het luchtruim onder de Schiphol TMA 3, 4 en 5. |
| | – De ondergrens is 2500 voet AMSL. |
| | – Laterale begrenzing van Malden: Vanaf de kruising van de snelweg A50 met de rivier de Neder-Rijn de zuidelijke rivieroever van de Neder-Rijn naar het oosten volgen tot aan de Amsterdam FIR grens, vervolgens via de Amsterdam FIR grens naar het zuiden tot aan 51°44'35"N herkenbaar als het midden van het bosgebied oost van de grens, vanaf 51°44'35"N een lijn langs radiaal 270 naar de Volkel CTR, via de noordelijke begrenzing van de Volkel CTR naar de snelweg A50 en vervolgens via de snelweg A50 naar het noorden tot aan de kruising met de rivier de Neder-Rijn. |
| g. TMZ E | – De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA E. |
| | – De ondergrens is FL 055. |
| h. TMZ Eelde | – De laterale begrenzing komt overeen met de Eelde TMA |
| | – De ondergrens is 1500 voet AMSL. |
| i. TMZ Maastricht | – De laterale begrenzing komt overeen met de Maastricht TMA 1 en 2, met uitzondering van de Schinveldgebieden op bepaalde tijden. |
| | – De ondergrens is 1500 voet AMSL. |
| j. TMZ Rotterdam | – De laterale begrenzing in het noorden, oosten en westen is gelijk aan de buitenste contouren van de Rotterdam TMA 1, 2 en 3. De zuidelijke begrenzing van TMA 1 en 2 is vervangen door de waters Hollandsch Diep en Grevelingen te definiëren als rechte lijnen tussen de coördinaten: 51°43'11"N 004°41'50"E; 51°38'38"N 004°23'46"E; 51°38'42"N 004°19'24"E; 51°42'55"N 004°01'05"E; 51°45'28"N 003°59'10"E; 51°45'28"N 003°37'37"E. |
| | – De ondergrens is 2500 voet AMSL. |
| k. TMZ LE2 | – De laterale begrenzing komt overeen met de Lelystad TMA 2. |
| | – De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| l. TMZ LE3 | – De laterale begrenzing komt overeen met de Lelystad TMA 3. |
| | – De ondergrens is 1500 voet AMSL. |
| m. TMZ LE4 | – De laterale begrenzing komt overeen met de Lelystad TMA 4. |
| | – De ondergrens is 2500 voet AMSL. |



| | |
|------------|--|
| n. TMZ LE5 | – De laterale begrenzing komt overeen met de Lelystad TMA 5. |
| | – De ondergrens is FL 045. |

2. TMZ – op werkdagen van 0900-1700 lokale tijd:

| | |
|-------------------|---|
| a. TMZ A | – De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA A. |
| | – De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| b. TMZ B1 | – De laterale begrenzing komt overeen met het noordelijk deel van de Nieuw Milligen TMA B en omvat ook het luchtruim onder de Schiphol TMA 3, 4 en 5. |
| | – De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| c. TMZ B2 | – De laterale begrenzing bestaat uit het zuidelijk deel van de Nieuw Milligen TMA B. |
| | – De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| d. TMZ C1 | – De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA C1. |
| | – De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| e. TMZ C2 | – De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA C2. |
| | – De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| f. TMZ D | – De laterale begrenzing is gelijk aan de Nieuw Milligen TMA D en omvat niet het luchtruim onder de Schiphol TMA 3, 4 en 5. |
| | – De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| g. TMZ E | – De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA E. |
| | – De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| h. TMZ Eelde | – De laterale begrenzing komt overeen met de TMA Eelde. |
| | – De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| i. TMZ G1 | – De laterale begrenzing komt overeen met de Nieuw Milligen TMA G1. |
| | – De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| j. TMZ Maastricht | – De laterale begrenzing komt overeen met de Maastricht TMA 1 en 2, met uitzondering van de Schinveldgebieden op bepaalde tijden. |
| | – De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| k. TMZ Rotterdam | – De laterale begrenzing in het noorden, oosten en westen is gelijk aan de buitenste contouren van de Rotterdam TMA 1, 2 en 3. De zuidelijke begrenzing van TMA 1 en 2 is vervangen door de wateren Hollandsch Diep en Grevelingen te definiëren als rechte lijnen tussen de coördinaten: 51°43'11"N 004°41'50"E; 51°38'38"N 004°23'46"E; 51°38'42"N 004°19'24"E; 51°42'55"N 004°01'05"E; 51°45'28"N 003°59'10"E; 51°45'28"N 003°37'37"E. |
| | – De ondergrens is 1200 voet AMSL. |



| | |
|------------|--|
| I. TMZ LE3 | - De laterale begrenzing komt overeen met de Lelystad TMA 3. |
| | - De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| | |
| m. TMZ LE4 | - De laterale begrenzing komt overeen met de Lelystad TMA 4. |
| | - De ondergrens is 1200 voet AMSL. |
| | |
| n. TMZ LE5 | - De laterale begrenzing komt overeen met de Lelystad TMA 5. |
| | - De ondergrens is 1200 voet AMSL. |



TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Deze ministeriële regeling strekt tot wijziging van enkele ministeriële regelingen in verband met de luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad. De luchthaven Lelystad werd voornamelijk gebruikt door de kleine luchtvaart en zakelijk luchtverkeer dat vooral volgens zichtvliegvoorschriften (Visual Flight Rules, hierna: VFR-verkeer) de luchthaven binnenkomt en van de luchthaven vertrekt. Met de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad, die met het luchthavenbesluit Lelystad¹ is mogelijk gemaakt, wordt de luchthaven tevens gebruikt door handelsverkeer dat volgens instrumentvliegvoorschriften (Instrumental Flight Rules, hierna: IFR-verkeer) vliegt. Ook de kleine luchtvaart zal voor een deel IFR gaan vliegen. De aard van het veranderde gebruik van de luchthaven Lelystad leidt ertoe dat luchtverkeersleidingsdiensten (Air Traffic Control, hierna: ATC) noodzakelijk zijn voor een veilig en ordentelijk verloop van het luchtverkeer van, naar en op de luchthaven. De wijzigingen in deze ministeriële regeling strekken ertoe de verlening luchtverkeersleidingsdiensten en de nodige wijzigingen in het luchtruim en procedures vast te stellen.

In de eerste plaats is de Regeling boorduitrusting gewijzigd. Voor het naderen en vertrekken van de luchthaven Lelystad geldt dat vliegtuigen verplicht uitgerust zijn met dezelfde installatie- en navigatiespecificaties als voor het naderen en vertrekken van de luchthaven Schiphol.

De Regeling burgerluchtvaartinlichtingen is gewijzigd in verband met de aanwijzing van een vluchtvoorlichtingsdienst (hierna: AIS-unit) voor de luchthaven Lelystad.

De Regeling luchtvaartmeteorologische inlichtingen 2006 is tevens gewijzigd. Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (hierna: KNMI) verzorgt de luchtvaartmeteorologische dienstverlening op de Nederlandse burgerluchthavens. Omdat de luchthaven Lelystad een luchthaven wordt waar luchtverkeersleiding wordt gegeven (hierna: gecontroleerde luchthaven) moet de luchtvaartmeteorologische dienstverlening hier ook op aansluiten.

De Regeling luchtverkeersdienstverlening is op verschillende onderdelen gewijzigd. Deze wijzigingen zien met name op de indeling van het luchtruim rondom de luchthaven Lelystad en de wijze waarop en door welke dienstverlener de luchtverkeersdiensten worden verleend.

De Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen is gewijzigd om op afstand bestuurdde luchtvaartuigen te weren uit de – eveneens in deze regeling vastgestelde – plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden (hierna: CTR's).

Ten slotte is de Regeling vliegplannen gewijzigd in verband met de procedure rondom het initiëren van alarmering nu de luchthaven Lelystad een gecontroleerde luchthaven is.

Luchtverkeersroutes en -procedures

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: Minister van IenW) en, voor zover het de militaire luchtvaart aangaat, de Staatssecretaris van Defensie, stellen op grond van artikel 7, eerste lid, van het Besluit luchtverkeer 2014, luchtverkeersroutes en -procedures vast. Deze luchtverkeersroutes en -procedures worden overeenkomstig de dynamische verwijzingen in artikel 3, eerste lid, en artikel 23, van de Regeling luchtverkeersdienstverlening, enkel gepubliceerd in de luchtvaartgids. De luchtvaartgids is een publicatie, die overeenkomstig internationale verplichtingen onder verantwoordelijkheid van de Staat wordt uitgegeven. De luchtvaartgids bevat luchtvaartinformatie met een blijvend karakter die essentieel is voor luchtverkeersdiensten bij de vluchtvoorbereiding en vluchtuivoering. De overige wijzigingen in het luchtruim zijn daarom eveneens in de luchtvaartgids opgenomen.

Omdat publicatie in de luchtvaartgids een aantal maanden in beslag neemt en het publicatieproces bovendien een in Europees verband vastgestelde kalender volgt, zit er een periode van vier maanden tussen vaststelling van de wijzigingen door de Minister van IenW en Staatssecretaris van Defensie en de inwerkingtreding van deze wijzigingen.

De luchtverkeersroutes zijn opgenomen in de luchtvaartgids in de hoofdstukken ENR 3 en ENR 6. De luchtverkeersprocedures voor de luchthaven Lelystad zijn te vinden in hoofdstuk AD 2².

Gebruiksbeperking van 10.000 vliegtuigbewegingen

Via de dynamische verwijzing in artikel 3, eerste lid, van de Regeling luchtverkeersdienstverlening is

¹ Luchthavenbesluit Lelystad, Stb. 2015, nr. 130

² De luchtvaartgids is digitaal te raadplegen via de website van AIS. <http://www.ais-netherlands.nl/index.html>



ook een gebruiksbeperking op de aansluitroutes van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar in de luchtvaartgids opgenomen.

Om de luchtverkeersroutes en -procedures te kunnen vaststellen hebben de Minister van IenW en de Staatssecretaris van Defensie Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL) en de Commando luchtstrijdkrachten (hierna: CLSK) verzocht een ontwerp te maken voor de tijdelijke aansluitroutes, die de lokale vertrek- en naderingsroutes van de luchthaven Lelystad verbinden met het hoger gelegen bestaande routenetwerk (aansluitroutes). Deze lokale vertrek- en naderingsroutes (B+) zijn overeengekomen aan de zgn. Alderstafel en beschreven in de nota van toelichting van het Luchthavenbesluit Lelystad. Bij deze opgave zijn ontwerpcriteria gevolgd die zijn overeengekomen aan de Alderstafel van de luchthaven Lelystad. De aansluitroutes mogen geen interferentie met de Schipholluchtverkeersstromen veroorzaken en de militaire missie-effectiviteit moet in stand blijven. Daarnaast moet boven Natura 2000-gebieden op ten minste 3000 voet (circa 900 meter) gevlogen worden en ten minste 6000 voet (circa 1800 meter) boven het "oude land". Tijdens het ontwerpproces van de luchtverkeersroutes en -procedures zijn er door LVNL en CLSK verschillende studies uitgevoerd om uiteindelijk tot een volledig ontwerp te komen. Een onderdeel van deze studies is het maken van een prognose van de maximale capaciteit per jaar in het luchtruim voor Lelystad luchtverkeer, binnen de genoemde uitgangspunten. LVNL en CLSK concluderen dat het aantal vliegtuigbewegingen in het luchtruim ten behoeve van de luchthaven Lelystad vanwege de capaciteit in het huidige luchtruim beperkt is tot 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Deze 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar kunnen in het luchtruim worden ingepast bovenop de huidige bestaande vliegtuigbewegingen door luchtverkeer dat reeds van de luchthaven Lelystad gebruik maakte. Reden voor de beperking zijn de aanwezigheid van de Schipholluchtverkeersstromen en de ligging van de militaire luchtverkeersroutes en -gebieden.

Voorwaarde voor de mogelijkheid van doorgroeien naar het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar die op grond van het luchthavenbesluit Lelystad kunnen worden gefaciliteerd op de luchthaven Lelystad, is het doorvoeren van de in de Startbeslissing van de luchtruimherziening gepresenteerde verbeteringen (eerste spoor) en verruiming van de Nederlandse luchtruimcapaciteit (tweede spoor)³. De realisatie van het wegnemen van de belemmeringen in de luchtruimcapaciteit met als doel dat zoveel mogelijk ongehinderd door vliegtuigen kan worden geklommen, is uiterlijk in de winter van 2021 – 2022 voorzien. Zonder verruiming van de capaciteit die in het kader van de herziening van het luchtruim wordt gerealiseerd, is de groei voorbij 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer naar de uiteindelijke 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer tot de luchtruimherziening feitelijk onmogelijk.

Door het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer op de Lelystad aansluitroutes als gebruiksbeperking vast te leggen wordt zeker gesteld, dat de ingeschatte beperkte luchtruimcapaciteit overeenkomstig de uitgangspunten voor de ontsluiting van de luchthaven Lelystad niet wordt overschreden. De gebruiksbeperking zal gehandhaafd blijven totdat de capaciteit in het luchtruim is vergroot en er zo veel mogelijk ongehinderd op de aansluitroutes kan worden doorgeklommen.

Gebruiksbeperking van 0 vliegtuigbewegingen

Eveneens is, via de dynamische verwijzing in artikel 3, eerste lid, van de Regeling luchtverkeersdienstverlening een voorlopige gebruiksbeperking op de aansluitroutes van 0 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar in de luchtvaartgids opgenomen.

Met ingang van 7 november 2019 treden de wijzigingen in deze ministeriële regeling in werking. Met ingang van deze datum is de luchthaven een gecontroleerde luchthaven en worden op en om de luchthaven luchtverkeersdiensten verleend overeenkomstig de eisen van de aangewezen luchtruimklassen. Deze dienstverlening is nog niet meteen volledig operationeel. Totdat de transitiefase is afgerond kan er nog niet voldoende veilig door handelsverkeer van de luchthaven gebruik gemaakt worden. Daarom wordt er met ingang van 7 november 2019 een transitiefase ingericht. In de transitiefase worden de wijzigingen in de procedures en systemen van de luchtverkeersdienstverleners toegepast, zodat de huidige gebruikers van de luchthaven Lelystad kunnen wennen aan de nieuwe luchtruimstructuur. Tevens zullen de nieuwe luchtverkeersleiders van LVNL en CLSK hun training 'on the job' afronden en zullen de werkzaamheden aan de luchthaveninfrastructuur worden afgerond. Handelsverkeer zal tijdens deze transitieperiode nog geen gebruik kunnen maken van de luchtverkeersroutes ten behoeve van de luchthaven omdat de luchtverkeersleiding nog niet alle soorten luchtverkeer veilig kan afhandelen.

Door een tijdelijke gebruiksbeperking van 0 vliegtuigbewegingen handelsverkeer gedurende de transitieperiode in de luchtvaartgids vast te leggen, is, bovenop de praktische onmogelijkheden die er in de transitieperiode zijn ten aanzien van het gebruik van de luchtverkeersroutes en de luchthaven,

³ Kamerstukken II 2018/19, 31 936, nr. 595, te raadplegen via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/04/18/startbeslissing-programma-luchtruimherziening>



hiermee ook de gebruiksbeperking juridisch zeker gesteld. Gedurende de transitieperiode is handelsverkeer niet toegestaan op de luchtverkeersroutes naar de luchthaven Lelystad en wordt uitgesloten dat toegang tot de luchtverkeersroutes en de luchthaven Lelystad bij de vluchtvoorbereiding wordt betrokken.

De tijdelijke gebruiksbeperking van 0 vliegtuigbewegingen sluit aan bij de gehanteerde gebruiksbeperkingen in het belang van een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer en zal worden ingetrokken wanneer de transitieperiode is afgerond en de luchthaven Lelystad in gebruik kan worden genomen door handelsverkeer. De gebruiksbeperking van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar blijft bij ingebruikname van de luchthaven door handelsverkeer van kracht. Wanneer de transitieperiode ten einde zal lopen en de luchthaven in gebruik kan worden genomen door handelsverkeer zal overeenkomstig artikel 3, eerste lid, van de Regeling luchtverkeersdienstverlening, de tijdelijke gebruiksbeperking van 0 vliegtuigbewegingen worden ingetrokken. Deze intrekking zal in de luchtvaartgids overeenkomstig de geldende publicatietermijn worden bekendgemaakt en daarmee in werking treden.

Uitvoering, toezicht en handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met het toezicht op en de handhaving van de regelingen die bij deze regeling gewijzigd worden. Onderhavige regeling is tot stand gekomen als onderdeel van het 'Werkproces Gezamenlijk Luchtruim- en Procedureontwerp'. Dit beleidsdocument is een door het Ministerie van IenW, Ministerie van Defensie, ILT, LVNL en Eurocontrol gehanteerde werkwijze ter ondersteuning van het op een zorgvuldige en transparante wijze kunnen besluiten over luchtruim- of vliegprocedurewijzigingen op grond van artikel 5.11 van de Wet luchtvaart. De ILT en de militaire luchtvaartautoriteit hebben in dit kader het procedureontwerp luchtruim van de Luchtverkeersleiding Nederland en het Commando luchtstrijdkrachten (hierna: CLSK) op al zijn technisch-operationele facetten getoetst. Tevens is door ILT een HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) uitgevoerd. De ILT acht de ministeriële regeling uitvoerbaar. De gewijzigde ministeriële regelingen bieden voldoende handvatten om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen.

Effecten op de administratieve lasten en nalevingskosten

IFR-verkeer (instrument flight rules)

Voor IFR-verkeer wordt geen wijziging in de administratieve lasten en nalevingskosten verwacht. Dit komt met name omdat wordt aangesloten bij de eisen en regels zoals deze nu reeds op andere luchthavens van nationaal belang gelden. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de eisen die worden gesteld aan de navigatieapparatuur voor IFR-verkeer. Deze eisen gelden nu reeds op Schiphol. Daarbij wordt de luchthaven Lelystad ontwikkeld als luchthaven met voornamelijk vakantiebestemmingen. De betreffende luchtvaartmaatschappijen vliegen met de nieuwste types vliegtuigen die hier reeds mee zijn uitgerust.

VFR-verkeer (visual flight rules)

In de Lelystad TMA's en CTR's komt het luchtverkeer onder begeleiding van de luchtverkeersleiding. Voor VFR-verkeer zijn hier met name de plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden van belang, aangezien de luchthaven Lelystad niet kan worden bereikt zonder hier doorheen te vliegen. In deze CTR's staat ook het VFR-verkeer onder begeleiding van de luchtverkeersleiding. Ook zal hier bij de start en landing een klaring van de verkeersleiding moeten worden verkregen. Hiervoor worden geen kosten gemaakt. Tevens dient een vliegplan te worden ingediend. Dit is een regulier onderdeel van de vluchtvoorbereiding en nu reeds verplicht voor VFR vluchten van en naar gecontroleerde luchthavens. Aan het indienen van een vliegplan zijn geen kosten verbonden en heeft daarmee geen effect op de administratieve lasten.

In de Lelystad CTR's is het aan boord hebben en gebruik van een transponder verplicht. In het overgrote deel van het Nederlandse luchtruim is het voeren van een transponder reeds verplicht gesteld. Gelet op de nabijheid van het Schiphol TMA en de bestaande Transponder Mandatory Zone (hierna: TMZ) bij de luchthaven Lelystad vanaf 1200 voet AMSL, is het aantal VFR-gebruikers van de luchthaven Lelystad dat niet over een transponder beschikt naar verwachting beperkt tot tussen de één en tien gebruikers. De kosten voor de aanschaf en ingebruikname van een transponder bedragen tussen € 1.000 en € 2.000.

Toetsing door Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR)

De ministeriële regeling is aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk voorgelegd ten behoeve van een



regeldruktoets. ATR deelt de analyse dat er geen omvangrijke gevolgen zijn voor de regeldruk. ATR heeft om die reden geen formeel advies uitgebracht.

Internetconsultatie

Inleiding

Van 5 oktober 2017 tot en met 2 november 2017 is voor het luchtruimontwerp en de luchtverkeersroutes en -procedures (hierna: het ontwerp) als beleidsvoornemen een internetconsultatie uitgevoerd. Er is gekozen om de internetconsultatie op het ontwerp in een vroeg stadium uit te voeren omdat inspraak in deze fase in betekenende mate tot mogelijke wijziging van de conceptregeling kon leiden. Gelet op de verschillende veiligheidstoetsen en simulaties die naar aanleiding van het ontwerp moeten worden uitgevoerd is het niet opportuun om pas na deze toetsen over een concept-ministeriële regeling een internetconsultatie uit te voeren.

Binnengekomen reacties

Er zijn tijdens de consultatie 6.718 reacties binnengekomen. Daarvan zijn 3.257 openbaar. De overige reacties zijn ingediend met het verzoek van de indiener om anoniem te blijven. Van het totale aantal reacties is circa 91,7% afkomstig van particulieren en circa 8,3% van groepen, zoals bedrijven uit uiteenlopende sectoren, sport- en recreatieverenigingen, belangenorganisaties op het gebied van mens, natuur en milieu, gemeentelijke en provinciale bestuursorganen en gemeenteraadsfracties.

De openbare en anonieme geregistreerde reacties bevatten samen 30.973 vragen. Van het totale aantal vragen is circa 24,4% gerelateerd aan de concept-aansluitroutes Lelystad Airport. Overige vragen hebben betrekking op andere thema's die indirect aan de concept-aansluitroutes of de luchthaven Lelystad zijn gerelateerd. Van de vragen die specifiek zijn gericht op de ontwerp-aansluitroutes omvat circa 16% potentiële verbeterpunten voor de ontwerp-aansluitroutes. De meeste vragen over de aansluitroutes zijn gerelateerd aan milieueffecten (43,7%) en natuur (38,8%). Overige aan de aansluitroutes verwante thema's zijn veiligheid (1,2%), recreatie (0,3%) en Militaire Missie Effectiviteit (MME) (0,1%).

Verwerking reacties

Bij de internetconsultatie is een verwerkingsmodel toegepast waarbij alle ingekomen reacties één voor één zijn doorgenomen. Van het totale aantal reacties dat is binnengekomen, bevat een deel verbeteropmerkingen die specifiek zijn gericht op de ontwerp-aansluitroutes, die aan de uitgangspunten voldoen en die een potentieel verbeterpunt bevatten. Bij de analyse van de suggesties zijn bepaalde voorstellen gebundeld omdat deze van dezelfde strekking zijn dan wel in elkaars verlengde liggen. De suggesties voor de ontwerp-aansluitroutes zijn geclusterd in vijf aandachtsgebieden:

1. Wezep – Apeldoorn (IJssel) – Routes OUT-02/OUT-07
2. Ede en omgeving – Routes IN-06/OUT-07
3. IJsselmeer en Noord-Holland – Routes OUT-10/OUT-12
4. Friesland – Route OUT-01
5. Steenwijk en omgeving – Route IN-01

Deze geclusterde suggesties zijn vervolgens aan LVNL en CLSK ter beoordeling voorgelegd. De volledige opbrengst van deze internetconsultatie is opgenomen in het rapport "Resultaat van de internetconsultatie Ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport" en op 1 december 2017 aan de Tweede Kamer toegestuurd⁴. Hierin is op elk van deze aandachtsgebieden ingegaan. In elk onderdeel wordt uiteengezet op basis van welke overwegingen het voorliggende wijzigingsvoorstel in het betreffende aandachtsgebied is voorgesteld. Ook is een totaaloverzicht van alle ingediende vragen en suggesties van de internetconsultatie als bijlage opgenomen.

Naast de specifieke verbeteropmerkingen zijn er ook veel vragen gesteld die indirect gerelateerd zijn aan de aansluitroutes en de luchthaven Lelystad. Hoewel het buiten de scope van de internetconsultatie valt, zijn de vragen beantwoord. Deze antwoorden zijn tevens als bijlage bij genoemd rapport aan de Tweede Kamer toegestuurd.

Resultaten verbeteropmerkingen

In het vastgestelde ontwerp is het deels mogelijk gebleken tegemoet te komen aan diverse bezwaren.

⁴ Kamerstukken II 2017/18, 31 936, nr. 428, te raadplegen via: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2017Z16965&did=2017D35306



Hieronder worden kort de verbeteringen benoemd die met name via de internetconsultatie zijn ingebracht:

- Er zijn routes aangepast om woonkernen (Lemmer, Heerde, Oene) en natuurgebieden (Weerribben-Wieden, noordelijke Veluwe) zo veel als mogelijk te ontzien.
- Voor het luchtverkeer vanuit het oosten is het mogelijk gemaakt om vanaf de Duitse grens tot aan Zwolle, mits de verkeerssituatie dit toestaat, zo veel mogelijk in glijvlucht te vliegen. Hierdoor zal het luchtverkeer vanuit het oosten hoger vliegen nabij Lemelerveld.
- Bij de Zwolse wijk Stadshagen zal bij gelijktijdig aankomend en vertrekkend luchtverkeer het naderend verkeer in plaats van op 3000 voet (900 meter) op minimaal 5000 voet (1500 meter) vliegen.
- Voor de route langs Ede op 9000 voet (2700 meter) hoogte is een alternatief gevonden die de bebouwde kom van gemeenten ontziet. Het aantal bewoners onder deze alternatieve route is lager dan onder de oorspronkelijke route.
- In overleg met omringende gemeenten, de provincie en de luchtverkeersdienstverleners worden thans de ontwerp mogelijkheden verkend om bij Wezep tot aanpassing van de route te komen. Uitgangspunt voor het ontwerp is dat bebouwing zo veel mogelijk vermeden wordt.
- Voor het inkomend luchtverkeer uit sector 5 (de noordwestelijke bestemmingen) kan gebruik worden gemaakt van de hogere inkomende route uit sector 4. De lager gelegen inkomende route over de Kop van Noord-Holland die loopt langs de Friese kust en ten zuiden van Oldemarkt in Overijssel kan daarmee geheel vervallen.
- Het is mogelijk het uitgaande verkeer naar sector 4 (zuidwesten) in minder gevallen langs Andijk te voeren, maar langs de aanzienlijk hoger gelegen route via de Kop van Noord-Holland op 9000 voet (2700 meter). Hiervoor is wel een kort noord-zuid verbindingsstuk boven Noord-Holland nodig dat op tenminste 9000 voet (2700 meter) ontworpen is.
- De eerder voorziene twee wachtgebieden bij Steenwijkerland en Lemelerveld op een hoogte van 6000 voet (1800 meter) kunnen worden vervangen door één wachtgebied dat aanzienlijk hoger kan worden gesitueerd, namelijk op 9000 voet (2700 meter) boven de noordelijke Achterhoek, in de omgeving van Lochem.
- Op de vertrekroute tussen Zeewolde en Biddinghuizen kan op basis van een operationele afspraak tussen LVNL en CLSK eerder worden geklommen, waardoor 1500 voet (circa 450 meter) hoger gevlogen wordt ter hoogte van Biddinghuizen.

Overige wijzigingen

Er is geen internetconsultatie uitgevoerd over de overige onderdelen in deze regeling, omdat deze overige wijzigingen geen ingrijpende verandering teweegbrengen in de rechten en plichten van burgers en bedrijven.

Overige consultaties

Naast de in de voorgaande paragraaf beschreven internetconsultatie en de gebruikelijke stakeholderconsultatie, zijn tevens andere partijen rechtstreeks betrokken bij de besluitvorming van de luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad. Zo zijn informatiebijeenkomsten in de betrokken regio's georganiseerd, zijn besprekingen gehouden met bestuurders en heeft een delegatie van bewoners advies uitgebracht over de aansluitroutes⁵. Er is bestuurlijk overleg gevoerd met de provincies Overijssel, Gelderland, Drenthe, Flevoland, Friesland en Noord-Holland. Ook is met een aantal gemeenten gesproken.

LVNL en CLSK hebben alle verbetervoorstellen die uit de consultatietrajecten naar voren zijn gekomen beoordeeld. De Alderstafel Lelystad is geïnformeerd over de verbetervoorstellen uit de consultatietrajecten. De Alderstafel Lelystad heeft vervolgens getoetst of de uitkomsten van de verbeteringen van de routes passen binnen de eerder gemaakte afspraken. De conclusies hiervan zijn vastgelegd in de brief van de heer Alders van 16 februari 2018⁶.

Consultatie lokale vertrek- en naderingsroutes

Zoals beschreven in de nota van toelichting bij het Luchthavenbesluit Lelystad heeft in aanloop naar het milieueffectenrapport en luchthavenbesluit een consultatie met de directe omgeving plaatsgevonden over onder meer de lokale vertrek- en naderingsroutes. Zo is in de maanden januari en februari van 2014 door de Alderstafel Lelystad een aantal informatieavonden voor bestuurders en bewoners in de regio georganiseerd, met speciale aandacht voor de routealternatieven in het lagere luchtruim en de te verwachten effecten hiervan in Lelystad, Nunspeet, Biddinghuizen en Zeewolde. Dit heeft mede

⁵ Kamerstukken II 2017/18, 31 936, nr. 428

⁶ Bijlage bij kamerstukken II 2017/18 31 936, nr. 462



geresulteerd in het unanieme advies van de Alderstafel Lelystad van 22 mei 2014, waarin de B+ variant voor de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim is voorgesteld. Dit advies is op 28 mei 2014 aan de Kamer aangeboden.

Naar aanleiding van de voorgeschreven zienswijzeprocedure voor het Luchthavenbesluit Lelystad zijn in samenwerking met de Alderstafel Lelystad vier informatieavonden met presentaties, een informatiemarkt en vraag- en antwoordsessies georganiseerd. Ook heeft het NLR hiervoor een serie geluids-imitaties gemaakt.

Het verantwoordingsrapport van 31 maart 2015 bevat de analyse van de ingediende zienswijzen per thema. Daarin is tevens de reactie van het bevoegd gezag op de zienswijzen opgenomen, waarbij is aangegeven of de zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het luchthavenbesluit of de nota van toelichting bij het luchthavenbesluit.

Routes voor klein verkeer (VFR-routes)

Ook voor het ontwerp voor vliegroutes voor VFR-verkeer in de directe omgeving van de luchthaven Lelystad heeft het Ministerie van IenW in samenwerking met de Alderstafel Lelystad een informatie- en consultatieprocedure georganiseerd. De praktische uitwerking van het in 2014 aan de Alderstafel overeengekomen ontwerp heeft vervolgens geleid tot een aantal beperkte wijzigingen. Zo zijn, op verzoek van de kleine luchtvaart, de routes ingekort vanwege het verkleinen van de CTR's en zijn de routes gesplitst in een bij elkaar gelegen naderings- en een vertrekroute, daar waar het ontwerp aan de Alderstafel uitging van tweerichtingsverkeer.

Inwerkingtreding en vaste verandermomenten

Van de vaste verandermomenten wordt afgeweken om de wijzigingen in het luchtruim te laten aansluiten bij de publicatie in de luchtvaartgids. Aanpassing van de luchtvaartgids vindt alleen plaats op in Europees verband vooraf gestelde data. Deze internationale regelgeving biedt onvoldoende ruimte voor toepassing van de beginselen van de vaste verandermomenten.

Artikelsgewijs

Artikel I

De begripsbepaling van RNAV in artikel 1 van de Regeling boorduitrusting is aangepast waardoor deze in overeenstemming is met de begripsbepaling in Bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago⁷. RNAV is een navigatiemethode die het vliegtuig toestaat elk gewenst vliegpad te volgen dat binnen het bereik van de grondnavigatie-apparatuur of binnen het bereik van de systemen aan boord van het vliegtuig ligt.

Op grond van het gewijzigde vijfde lid van artikel 3 van de Regeling boorduitrusting zijn voor het naderen op en vertrekken van de luchthaven Lelystad luchtvaartuigen verplicht uitgerust met een installatie die het vliegen van RNAV mogelijk maakt. Bovendien geldt voor de vertrekroutes en naderingen de specificatie van RNAV 1. Dit betekent dat de maximale toegestane afwijking van het vliegpad één zeemijl bedraagt. Voor het naderen op en vertrekken van de luchthaven Lelystad zijn deze RNAV-specificaties noodzakelijk omdat de routes in het beperkte luchtruim geen grotere laterale afwijkingen toestaan. Hierdoor kan er beter gebruik worden gemaakt van de beperkte luchtruimcapaciteit.

De specificaties die aan RNAV worden gesteld zijn bij Executive Director Decision 2019/011/R van 26 april 2019, opgenomen in de "Certification Specifications for Airborne Communications Navigation and Surveillance (CS-ACNS)" van EASA. Artikel 3 van de Regeling boorduitrusting is hiermee in overeenstemming gebracht.

Artikel II

Met de wijziging van artikel 13 van de Regeling burgerluchtvaartinlichtingen is op de luchthaven Lelystad een AIS-unit aangewezen. Tevens is in artikel 15 het niveau waarop de luchtvaartinlichtingen worden aangeboden via de zelfbedieningsdienst verhoogd van categorie C naar categorie B. LVNL is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van luchtvaartinlichtingen. Met deze wijzigingen is de dienstverlening op de luchthaven Lelystad gelijk aan de dienstverlening op de andere internationale luchthavens waar LVNL verantwoordelijk voor de dienstverlening is. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt enkele redactionele verbeteringen op te nemen in de tabellen van artikel 15, eerste lid.

⁷ Het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Stb. 1947, H 165 en Trb. 1954, 18)



Artikel III

De luchtvaartmeteorologische dienstverlening door het KNMI is voor de luchthaven Lelystad uitgebreid. In artikel 4, tweede lid, van de Regeling luchtvaartmeteorologische dienstverlening 2006 zijn de aanvullende diensten opgenomen die het KNMI verleent op gecontroleerde burgerluchthavens. De dienstverlening op de luchthaven Lelystad wordt hiermee gelijkgetrokken met de andere luchthavens van nationale betekenis om te kunnen aansluiten bij het gebruik van de luchthaven Lelystad.

Artikel IV

In de Regeling luchtverkeersdienstverlening zijn verschillende wijzigingen aangebracht waarmee de luchtverkeersdienstverlening wordt geregeld in het luchtruim ten behoeve van de luchthaven Lelystad.

Onderdeel A

Doordat op de luchthaven Lelystad ATC wordt verleend, vervalt de AFIS- dienstverlening (aerodrome flight information service). De AFIS-dienstverlening is een onderdeel van luchtverkeersdienstverlening dat voorziet in vluchtinformatievertrekking en alarmering voor het luchthavenverkeer van de luchthaven Lelystad waar de diensten worden verleend. Met de komst van een uitgebreidere luchtverkeersdienstverlening, waaronder ATC, is het onderdeel van LVNL dat belast is met het geven van AFIS op de luchthaven Lelystad in de Regeling luchtverkeersdienstverlening vervallen. De begripsbepaling van AFIS-unit Lelystad wordt in artikel 1 geschrapt.

Onderdeel B

In artikel 2, tweede lid, zijn de vijf naderingsluchtverkeersleidingsgebieden (hierna: TMA's) voor de luchthaven Lelystad aangewezen. Luchtverkeersleidingsgebieden zijn gecontroleerde delen van het luchtruim die zich verticaal uitstrekken vanaf en tot aan een gespecificeerde grens boven het aardoppervlak. Deze gebieden worden vastgesteld om aan te geven welk type luchtverkeersleiding waar zal worden gegeven. In de Lelystad TMA's wordt dus naderingsluchtverkeersleiding gegeven ten behoeve van de luchthaven Lelystad.

De Lelystad TMA's maken onderdeel uit van het totale luchtruimontwerp. Hierin is rekening gehouden met de complexiteit van de verschillende verkeersstromen in dat deel van vluchtinformatiegebied Amsterdam (hierna: FIR Amsterdam)⁸. Het gaat dan vooral om de luchtverkeersstromen van en naar de luchthaven Schiphol en het militaire luchtverkeer.

De Lelystad TMA's zijn lateraal en verticaal gedefinieerd door de grenzen die zijn vastgesteld door de minister. Overeenkomstig de dynamische verwijzing in artikel 2, derde lid, worden de visuele weergaven van de TMA's met de begrenzingen enkel gepubliceerd in de luchtvaartgids, hoofdstukken ENR 2 en 6.

Onderdeel C

In artikel 5 zijn de gecontroleerde luchthavens en de plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden aangewezen. Aan het eerste lid is de luchthaven Lelystad toegevoegd als gecontroleerde luchthaven. Hiermee is geregeld dat op de luchthaven Lelystad luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend aan het luchthavenverkeer.

Overeenkomstig artikel 5, tweede lid, is de luchtruimte rondom de luchthaven Lelystad aangewezen als CTR. De CTR zal uit twee delen bestaan, te weten de CTR 1 en CTR 2. Eveneens via de dynamische verwijzing in het vijfde en zesde lid, zijn de CTR's en de laterale en verticale definiëring enkel opgenomen in de luchtvaartgids, hoofdstukken ENR 6, ENR 2 en AD 2. Deze definiëring is onder andere na de eerdergenoemde consultatie op verzoek van luchtruimgebruikers zodanig geoptimaliseerd dat het vliegen over Flevoland mogelijk blijft zonder de CTR's te hoeven kruisen.

Ten slotte zijn met de toevoeging van de luchthaven Lelystad aan het vierde lid de Lelystad CTR's alleen aanwezig gedurende de openstellingsuren van de luchthaven Lelystad. Buiten deze uren is de luchthaven Lelystad gesloten en worden er geen luchtverkeersleidingsdiensten gegeven op de luchthaven Lelystad. De CTR's zijn buiten de openstellingsuren van de luchthaven Lelystad dan ook niet noodzakelijk. Buiten de openstellingsuren van de luchthaven Lelystad zullen nog wel conform de

⁸ Het vluchtinformatiegebied omvat het Nederlandse luchtruim en het deel van het luchtruim boven zee waarvoor, op grond van 'regional air navigation agreements' binnen het verband van de internationale burgerluchtvaartorganisatie, Nederland verantwoordelijk is voor de verlening van luchtverkeersdiensten.



luchtruimklasse van dat deel van het luchtruim diensten worden verleend. De delen van het luchtruim op en boven 1500 voet die gedurende de openstellingsuren van de luchthaven Lelystad zijn aangewezen als CTR's zullen buiten de openstellingsuren van de luchthaven Lelystad opgaan in de omringende TMA met klasse D. De delen van het luchtruim beneden 1500 voet zullen opgaan in het omringende ongecontroleerde luchtruim met klasse G.

Onderdeel D

In artikel 7b waren aerodrome traffic zones (ATZ's) rondom de luchthaven Lelystad opgenomen. ATZ's zijn gedefinieerde delen van het luchtruim waar het dringende advies aan het luchtverkeer geldt om de ATZ's te vermijden in verband met het aanwezige luchthavenluchtverkeer. De ATZ's zijn overbodig geworden door de aanwijzing van gecontroleerde luchthaven en de daarbij behorende dienstverlening in het luchtruim. De ATZ's zijn daarom vervallen.

Onderdeel E

Door de aanwezigheid van luchtverkeersleidingsdiensten is de AFIS vervallen. De luchtruimte waarbinnen AFIS wordt verstrekt rondom de luchthaven Lelystad, de AFIZ, vervalt hiermee ook. Uit artikel 8, van de Regeling luchtverkeersdienstverlening, is onderdeel b vervallen, waardoor tevens de indeling van artikel 8 is aangepast. Van de gelegenheid is gebruik het opschrift van het artikel in overeenstemming te brengen met de begripsbepaling.

Onderdeel F

Met het vervallen van de ATZ Lelystad en AFIZ Lelystad vervallen ook de aanwijzingen van deze gebieden als radio mandatory zones in artikel 9, tweede lid. De verwijzing naar artikel 5, eerste lid, is in het verletterde onderdeel f aangepast als gevolg van de verlettering in artikel 5 eerste lid.

Tevens wijzigen de afmetingen van de TMZ B zoals vastgesteld door de minister en gepubliceerd in de hoofdstukken ENR 2.2 en ENR 6-2.6 van de luchtvaartgids. De Lelystad CTR's maken overeenkomstig artikel 9, eerste lid, onderdeel a, geen onderdeel uit van de TMZ. Bijlage 3 bij de Regeling luchtverkeersdienstverlening is door de bijlage bij deze ministeriële regeling tevens vervangen. De kaart met de indeling van het luchtruim in TMZ's is vervangen door een kaart met de nieuwe TMZ's en de gewijzigde afmetingen. De tabel met de begrenzingen van de TMZ's is tevens vervangen en bevat de nieuwe TMZ's en de bijbehorende begrenzingen.

Onderdeel G

In de tabel in artikel 10 zijn de instanties aangewezen die zijn belast met het geven van luchtverkeersdienstverlening. LVNL, eenheid TWR Lelystad, verleent de plaatselijke luchtverkeersleidingsdiensten. De Minister van Defensie, eenheid APP Lelystad, verleent de naderingsluchtverkeersleidingsdiensten. De realisatie van luchtverkeersleiding op de luchthaven Lelystad vraagt om een groot aantal extra luchtverkeersleiders. Een luchtverkeersleider moet specifiek worden opgeleid om ten behoeve van deze luchthaven luchtverkeersleidingsdiensten te verlenen. LVNL en CLSK hebben afgesproken gezamenlijk deze belasting op de beschikbare en nieuw op te leiden verkeersleiders te delen. Gezien de ligging van het naderingsgebied in de nabijheid van militaire routes wordt de afhandeling van het luchtverkeer in de Lelystad TMA's door CLSK verzorgd.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt tevens enkele redactionele verbeteringen op te nemen in de tabel van artikel 10, eerste lid.

Onderdeel H

De Lelystad TMA's zijn aan artikel 13, eerste lid, toegevoegd. Het Air Operations Control Station Nieuw Milligen, dienstonderdeel van het Ministerie van Defensie, belast met het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten, verleent de luchtverkeersdiensten in de Lelystad TMA's.

Onderdeel I

In de tabel van artikel 18 is de FIR Amsterdam in verschillende luchtruimklassen ingedeeld. De luchtruimklasse bepaalt of er sprake is van gecontroleerd of ongecontroleerd luchtruim, het soort verkeer dat is toegestaan in dat deel van het luchtruim en het niveau van luchtverkeersdienstverlening dat in dat deel van het luchtruim wordt verleend. Welk niveau van dienstverlening bij welke luchtruimklasse hoort, is geregeld in paragraaf SERA.6001 van de bijlage bij de uitvoeringsverordening houdende de gestandaardiseerde Europese luchtverkeersregels en operationele bepalingen betref-



fende luchtvaartnavigatiediensten⁹ (hierna: SERA-verordening). In de tabel zijn de Lelystad CTR's met luchtruimklasse D en de Lelystad TMA's met luchtruimklasse D opgenomen. De Lelystad TMA 1 heeft luchtruimklasse A. Bij harde westenwind is op Schiphol de Buitenveldertbaan in gebruik. Er zijn uitzonderlijke omstandigheden waar het luchtruim van de Lelystad TMA 1 nodig is voor de ongestoorte afhandeling van vluchten naar Schiphol. In die gevallen wordt de Lelystad TMA 1 gedelegeerd aan Schiphol APP. Schiphol APP vereist luchtruimklasse A in hun werkgebied.

Voor de veilige afhandeling van verkeer op de routes van en naar Lelystad is het noodzakelijk geacht dat het luchtruim vrij is van ongecontroleerde VFR-bewegingen. Het is daarom noodzakelijk om de luchtruimklassen van de militaire Nieuw Milligen TMA's B, C2 (nieuw) en E boven vluchtniveau 55 te verhogen naar klasse D.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt tevens enkele redactionele verbeteringen op te nemen in de tabel van artikel 18, eerste lid.

Onderdeel J

Met het vervallen van de ATZ's van de luchthaven Lelystad zijn tevens de begrenzingen en visuele weergave van de ATZ's in Bijlage 2 bij de Regeling luchtverkeersdienstverlening vervallen.

Onderdeel K

In verband met de wijzigingen in de TMZ B is Bijlage 3 bij de Regeling luchtverkeersdienstverlening vervangen door de bijlage bij deze ministeriële regeling.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt enkele redactionele verbeteringen op te nemen in de tabel in de bijlage.

Artikel V

In artikel 16, eerste lid, van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen is met het oog op de veiligheid ten opzichte van overig luchtverkeer een verbod opgenomen voor vluchten in de CTR's van burgerluchthavens met op afstand bestuurde luchtvaartuigen binnen een afstand van 5600 meter van het luchthaven referentiepunt. Omdat met de onderhavige regeling overeenkomstig artikel 5, tweede lid, van de Regeling luchtverkeersdienstverlening de luchtruimte rondom de luchthaven Lelystad wordt aangewezen als CTR, bestaand uit twee delen, wordt voornoemd verbod uitgebreid met de Lelystad CTR's. Met het oog op de veiligheid van het luchtverkeer in een CTR, gelden in de Lelystad CTR's dezelfde beperkingen ten aanzien van het gebruik van drones als in de CTR's van de overige burgerluchthavens. Binnen de delen van de CTR's waar vluchten met een RPA wel zijn toegestaan geldt een maximale hoogte van 45 meter (150 voet). In deze gebieden en tot deze hoogte is geen sprake van vermenging van RPA's met IFR-verkeer.

Artikel VI

Nu de luchthaven Lelystad een gecontroleerde luchthaven is, geldt er geen aparte regeling voor het initiëren van alarmering voor vluchten naar ongecontroleerde luchtvaartterreinen. Voor de luchthaven Lelystad gelden de standaardregels voor de verlening van alarmeringsdiensten, opgenomen in deel 10 van de bijlage bij de SERA-verordening. Artikel 9 en bijlage B van de Regeling vliegplannen, worden hierop aangepast.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt enkele redactionele verbeteringen op te nemen in de tabel in de bijlage.

Artikel VII

Deze ministeriële regeling treedt in werking met ingang van de datum waarop de relevante wijzigingen in de luchtvaartgids zijn gepubliceerd. Voor een nadere toelichting op de inwerking wordt

⁹ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L281)



verwezen naar het onderdeel 'Inwerkingtreding en vaste verandermomenten' van het algemeen deel van de toelichting.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*

*De Staatssecretaris van Defensie,
B. Visser*