



LVNL/GA kwartaal-overleg, 7 april 2014

Locatie: LVNL-gebouw Schiphol-Oost

Aanwezig:

LVNL: Jurgen van Avermaete, Jasper Daams;

KNVvL: Dick van het Kaar, Ronald Overdijk;

AOPA: Mark Rademaker.

Algemeen:

Op 7 april 2014 heeft de GA-sector het eerste inhoudelijke kwartaal-overleg met LVNL gehouden. Er was al een start gemaakt hiermee in het najaar 2013. Het overleg waarbij de KNVvL en AOPA vertegenwoordigd waren is naar de mening van de partijen open en constructief geweest. De wijze van overleg bestaat uit het aanhoren van de wederzijdse standpunten, het vervolgens onderzoeken van de mogelijkheden door LVNL, waarna op een later tijdstip of bij een volgend overleg het resultaat besproken wordt.

Jasper Daams ziet de lage opkomst vandaag als positief teken: kennelijk zijn er weinig discussiepunten. Dick van het Kaar meldt dat de discussiepunten zijn gedistilleerd uit het eerste kennismakingsoverleg en nieuwe actuele zaken. Ronald Overdijk spreekt zijn teleurstelling uit over last minute afzeggingen. Bovendien is de agenda te laat verstuurd, vanwege onduidelijkheid bij de GA over wie van de sector-partijen hiervoor verantwoordelijk is. Zal worden opgepakt om dit niet meer te laten gebeuren.

Discussiepunten:

1. Luchtruimvisie roadmap planning/civiel-militaire samenwerking. Het proces heeft vertraging opgelopen ten gevolge van diverse van elkaar afhankelijke factoren. Belangrijk is het voornemen dat de militaire verkeersleidingsdienst AOCs Nieuw Milligen per 01-01-2018 dicht gaat en ingepast dient te worden in de civiele verkeersleidingsdienst LVNL (Schiphol). Er is nog geen business-case voor de verplaatsing. Feit is dat er een tekort aan verkeersleiders is bij CLSK. Een besluit over de integratie wordt op Prinsjesdag 2014 verwacht.

Luchtverkeersleiding boven FI 245 wordt overgedragen aan MUAC (ook gevechtsleiding).

Co-locatie heeft de hoogste prioriteit.

Geen belangrijke wijzigingen van het Nederlandse luchtruim binnen een jaar. FABEC projecten: eerst de grote structuur verwezenlijken, daarna pas kleinere wijzigingen.

Ten aanzien van het Nederlandse luchtruim komt TMA Holland Regional zeer waarschijnlijk het eerst aan de beurt, hoewel er nog geen ontwerp is.

De GA dient zich te concentreren op de TMA Holland Regional qua knelpunten door meer samen te werken met LVNL/CLSK, bijvoorbeeld in een werkgroep, bestaande uit vier vertegenwoordigers GA en vier vertegenwoordigers LVNL/CLSK. LVNL geeft aan om samen te kijken naar grondzijdige mogelijkheden voor toekomstvaste locaties, zowel nieuw als bestaand,



LVNL/GA kwartaal-overleg, 7 april 2014

daar waar luchtruim kansrijk is. Soesterberg is volgens LVNL een goed voorbeeld (contactpersoon LVNL Rudy Megens).

2. Civiel/militaire samenwerking. Hierboven behandeld.

3. 4e IAF/TMA 5 ondergrens. De webpublicatie van KDC betrof een ontwerp, bedoeld voor realtime simulatie. 4e IAF betekent dat er in TMA 3, 4 en 5 gedifferentieerd gedaald gaat worden, mogelijk naar 3000 ft, afhankelijk van de transition altitude. Segmentering van TMA 5 met hogere ondergrenzen wordt voorgesteld als optie voor de Soesterberg area, zodat een vrij gebied (voornamelijk voor het zweefvliegen) rond Soesterberg en naar het oosten blijft bestaan. LVNL wil de mogelijkheden onder voorbehoud middels werksessies bespreken (zie boven: werkgroep). LVNL is van mening dat binnen het gebied Utrecht, Soesterberg en Amersfoort zo weinig mogelijk luchtverkeer richting Schiphol moet gaan. Wel is al jaren sprake van hoog uitklimmend verkeer in deze regio.

Er komt een toelichtingsbijeenkomst 4e IAF.

4. Lelystad airport luchtruimaanpassing/Biddinghuizen.

Het route-ontwerp is intussen aangepast. Dick van het Kaar vraagt waarom vertrek- en aankomstroute's Lelystad airport (EHLE) zo lang en laag geprojecteerd zijn. Interferentie van de route's met het luchtverkeer van en naar Schiphol ligt ten grondslag aan de (inefficiënt) lage hoogtes en lange route's. Het Schiphol-verkeer heeft qua vliegprofielen de voorkeur boven Lelystad. Er is een lijn getrokken door Lelystad airport, westelijk van de lijn bedraagt de hoogte 2000 ft, oostelijk bedraagt de hoogte 3000 ft tot aan grens TMA SPL, daarbuiten FL 065. LVNL is met deze indeling niet blij, en Defensie is hier ook niet blij mee. Zweefvliegveld Biddinghuizen ligt op de grens van de SPL TMA, waarbij de KNVvL aangeeft dat een ondergrens van 4000 ft een cruciale voorwaarde is om te blijven zweven.

De mening van LVNL omtrent het ontwerp van de indeling van de luchthaven is dat EHLE het Rotterdam-model zou moeten overnemen, waarbij een parallel-baan backtracking overbodig maakt alsmede vertraging tot een minimum zal beperken, en waarbij bovendien de GA op Lelystad airport aan de zuidkant blijft, terwijl de grote luchtvaart aan de noordzijde opereert. LVNL geeft aan dat zij prioritair een veilige operatie van het luchtverkeer van en naar beide luchthavens (EHAM en EHLE) wil en moet bewerkstelligen.

AFISO (Aerodrome Flight Information Officer). LVNL zegt dat er niet zoiets bestaat als 'beperkte verkeersleiding', maar dat er alleen 'onbeperkte verkeersleiding' bestaat. AFISO valt onder de verantwoordelijkheid van LVNL. Geen hybride oplossingen op Lelystad airport. Probleem met separatie IFR en VFR night op Lelystad airport is mogelijk reeds opgelost (is niet helemaal bekend bij aanwezigen).

5. Windturbines. Gezamenlijk standpunt van de GA en LVNL. Flevoland, maar niet alleen deze provincie, wordt volgebouwd met windmolens. LVNL wenst geen nieuwe obstakels in de buurt van de vliegroute's in de Flevopolder. Zij houden het in de gaten voor zover het betreft (mogelijke) obstakels in de door LVNL gecontroleerde gebieden, in het bijzonder in het beperkingengebied van Lelystad airport.

Aeronautical data moeten door de originators (nu provincies) worden aangeleverd. Dat is de laatste jaren niet gebeurd. LVNL is verantwoordelijk voor de kaart(uitgifte) en de bakens.

6. Grafische NOTAM info. Niet behandeld.



LVNL/GA kwartaal-overleg, 7 april 2014

7. 8,33 kHz implementatietraject. Bevoegdheid ligt bij DGB. LVNL geeft aan dat de toewijzing van frequentie's een moeizame zaak is en de implementatie voor de organisatie tevens kostbaar is. Mark Rademaker geeft aan (ook namens Tom van der Meulen, NACA) dat er een level-playing field moet zijn binnen de EU. De GA moet met een eigen plan komen en kan leven met een invoering per eind 2018.

8. Luchtruim Zuid-Limburg (aanpassing van MAA TMA 1, van luchtruimklasse D naar G). Betreft een klein puntje in het oosten (Termaat corridor). Komt de LVNL niet bekend voor. De tamelijk simpele aanpassing betekent vereenvoudiging voor zweefvliegers die willen doorsteken richting Duitsland. De KNVvL moet met een voorstel per email komen.

9. Para voortgang NL recordpoging. LVNL heeft geen bezwaren. Reactie Defensie moet nog komen. Zal in de maand mei gebeuren tijdens het LVC-staf/GA overleg. Suggestie van LVNL: bedankje sturen na afloop naar Unit Management Operations LVNL.

10. Para evaluatie convenant LVNL-AOCS, m.b.t. luchthaven Teuge. Volgt spoedig actie LVNL; convenant zal worden gecontinueerd.

11. Para verzoek Breukels Rhooen. Antwoord komt deze week van LVNL. Para wil graag dat randvoorwaarden (LVNL OPS) aangepast worden; kans hierop is niet groot.

12. Zichtwaarden luchtruimklasse G. Contact met IL&T hierover. Zichtwaarde nu afhankelijk van vliegsnelheid. Komt uit de koker Den Haag.

W.v.t.t.k.

OVV rapport 2013: botsing Wassenaar, luchtverkeersleider mogelijk waarschuwend? Reactie van AOPA. Rol van verkeersleider: twee kanten aan de zaak, waarschuwen is wel belastend voor de luchtverkeersleider, zeker in drukke gebieden (Schiphol) en mogelijk niet realistisch.

AOPA stuurt commentaar naar aanleiding van OVV rapport Vinkeveen en Wassenaar naar Jurgen van Avermaete.

VFR-kaart. 2015 kaart met Amsterdam-Rijnkanaal en posities van een aantal microlight/zeil/schermvliegveldjes. Juridische competentie qua VFR-luchtvaartkaart. LVNL geeft NL-kaart uit, doch er zijn ook DFS-kaarten van (gedeeltes van) Nederland. Wordt verder uitgezocht door LVNL. Evaluatie najaar 2014 voor kaart 2015.

ADS-B met data uplink. Geen activiteiten LVNL op dit moment.

Volgend overleg: woensdag 28 mei, 15.30-17.00 uur, LVNL Schiphol-Oost.