



Luchtverkeersleiding Nederland  
Air Traffic Control the Netherlands

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directoraat-generaal Bereikbaarheid  
T.a.v. Directie Luchtvaart  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

Postbus 75200  
1117 ZT Luchthaven Schiphol  
Nederland

Tel: +31(0) 20 40 62 000  
Fax: +31(0) 20 64 84 999  
E-mail: atc.nl@lvnl.nl

<b>uw brief van:</b>	<b>schiphol-o:</b> 13 juni 2014	<b>contactpersoon:</b>
<b>uw kenmerk:</b>	<b>ons kenmerk:</b> S&P/2014/4802	<b>toestelnummer:</b>
<b>onderwerp:</b> Luchthaven Lelystad	<b>bijlage(n):</b> 1	<b>faxnummer:</b>

Geachte heer

Bij deze brief doe ik u een gecorrigeerde versie van het NLR-rapport over de gedraaide eindnadering en de lagere naderingshoogte naar luchthaven Lelystad toekomen.

Op 30 april jl. heeft LVNL u, mede namens het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), geïnformeerd over de resultaten van het studietraject dat heeft geleid tot een beschrijving van een operationeel concept voor de luchthaven Lelystad (briefreferentie 2014/4757). Onderdeel van de studie was een onderzoek door het NLR naar de effecten voor vliegers en verkeersleiders van een gedraaide eindnadering naar baan 23, en een lagere naderingshoogte naar baan 05 van luchthaven Lelystad.

De resultaten van de studie zijn gedeeld met de Alderstafel. Uit commentaar bleek dat het NLR-rapport een aantal onduidelijkheden en cijfermatige onjuistheden bevatte. Hierover heeft een gesprek plaatsgevonden met de betrokken wethouder van de gemeente Dronten en het NLR. Op basis daarvan zijn de onduidelijkheden, voor zover mogelijk, weggenomen en de onjuistheden gecorrigeerd. De conclusies van het onderzoek en het op basis hiervan door LVNL en CLSK in de brief van 30 april ingenomen standpunt over de haalbaarheid en wenselijkheid van de gedraaide eindnadering en lagere naderingshoogte zijn ongewijzigd.

De belangrijkste commentaren en daaruit volgende wijzigingen zijn:

- De verdeling van landingen over baan 05 en 23 is aangepast naar de waarden die in het MER zijn gebruikt. Hierdoor is het aantal naderingen naar baan 23 in het gecorrigeerde rapport lager dan in het oorspronkelijke rapport;
- De tabel met beschikbaarheidscijfers van de verschillende soorten naderingen naar baan 23 (CAT I ILS, CAT III ILS, CAT I Off-set ILS) is gecorrigeerd en verduidelijkt;
- Op diverse plaatsen is de tekst aangescherpt;
- Er is een appendix F toegevoegd met uitleg over de ILS-nadering op Nice;
- In de samenvatting is met behulp van figuren een duidelijker beeld gegeven van het onderzochte onderwerp.

Aanvullend hebben wij telefonisch contact gehad met de luchtverkeersleiding op Nice, om de toepasbaarheid van de operatie daar voor Lelystad nader te verkennen. Uit dit gesprek blijkt het volgende:

- Op Nice waren in 2012 circa 130.000 IFR bewegingen en 32.000 helikopterbewegingen (VFR). Er zijn twee parallelle banen en een separaat helikopterplatform;
- Op Nice wordt bij goed zicht (dit is 90% van de tijd) zoveel mogelijk een non-precision nadering gevlogen inclusief bocht boven zee, vanwege hinderbeperking;
- Van de twee landingsbanen heeft één een straight-in ILS-nadering en de andere een off-set ILS-nadering. De off-set is 2 graden en vindt zijn oorzaak in het ontbreken van ruimte om de ILS antennes achter de baan te plaatsen (zgn. 'site-constraints');
- Alleen als de omstandigheden het nodig maken (bijv. slecht zicht) wordt gebruik gemaakt van een ILS nadering, waarbij de baan met de 'straight-in' nadering preferent is;
- Nice kent naast de helikopters, die gescheiden van het IFR-verkeer worden afgehandeld, nauwelijks VFR-verkeer. Dit wordt actief ontmoedigd.

Op basis van bovenstaande concludeer ik dat de toepassing van de off-set nadering op Nice zoveel mogelijk wordt beperkt. In het bijzonder wordt de off-set nadering vooral uitgevoerd wanneer er vanwege zichtomstandigheden geen VFR bewegingen op Nice kunnen plaatsvinden. Dit maakt dat niet verwacht mag worden dat de operatie op de luchthaven Nice een bouwsteen kan zijn bij het beperken van de hinder van naderend verkeer op Lelystad.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor een nadere toelichting ben ik vanzelfsprekend beschikbaar.

Met vriendelijke groet,

General Manager Strategy & Performance

---