



Den Haag, 24 januari 2019

## Betreft VFR-routes EHLE

Beste gebruiker van Lelystad Airport,

Hierbij stuur ik u de uitnodiging van de LVNL d.d. 17 januari jl., betreffende een bijeenkomst over de nieuwe VFR-routes van/naar EHLE, welke bijeenkomst plaatsvindt op 4 februari aanstaande in het Aviodrome op Lelystad Airport. Wij gaan ervan uit dat u, als deelnemer aan het OOLL-overleg, deze uitnodiging ook hebt ontvangen.

In de mail staat het volgende vermeld: *“Naar aanleiding van het consultatieproces van de IFR routes en bijhorend luchtruimontwerp in 2017-2018 is op verzoek van de GA het ontwerp van de CTR in het definitieve ontwerp aangepast. Deze is aanzienlijk kleiner geworden, waardoor de VFR-routes korter zijn geworden. AOPA en KNVvL hebben hierbij expertise ingebracht. In bijgaande figuur is zichtbaar hoe het definitieve ontwerp eruitziet.”*

Om misverstanden te voorkomen over onze betrokkenheid, voelen wij ons genoodzaakt om deze aan u te verduidelijken.

Vertegenwoordigers van AOPA, KNVvL, Wings over Holland en Flevo Air hebben deelgenomen aan diverse 'safety assessment' sessies onder leiding van het bureau To70. Hierbij ging het om het conflict dat bestond en nog steeds bestaat tussen de windturbineplannen dichtbij de nieuwe VFR-routes en met name om de mogelijkheid om via BRAVO onder Special VFR condities<sup>1</sup> het veld te verlaten of om binnen te komen. Onze rol hierbij is voortdurend geweest het inbrengen van expertise op het gebied van (simpel geformuleerd) het vlieggedrag van GA-vliegers, onder verschillende zichtcondities, nabij windturbines. Daarbij zijn aspecten aan de orde geweest als obstakelklaring, zogturbulentie, ervaren en minder ervaren vliegers, situational awareness, manoeuvreren over/van/naar VFR-routes/holden op/nabij VFR-routes, bij slecht zicht in de nabijheid van windmolens etc.

Wij hebben aangegeven wat de eisen voor een aanvaardbare route zouden zijn, zoals duidelijke lijnkenmerken (dus Larserweg wel en Larserpad niet, zoals aanvankelijk werd voorgesteld), ruimte voor voorzorgs- en noodlandingen, bij voorkeur niet over bewoond gebied ter voorkoming van klachten wegens hinder etc.

In een latere fase is de ontwerp-CTR verkleind, zodat alleen de delen van de VFR-routes vanaf BRAVO en MIKE nog in de CTR liggen. Het 'aanvliegdeel' ligt buiten de CTR en is klasse G-luchtruim. Vanwege reeds bestaande hoge obstakels langs de MIKE route (633ft en 577 ft) is lager vliegen dan 1200 voet, vanwege de vereiste obstakelklaring, langs die route uitgesloten. Aan de GA is door de overheid beloofd dat S-VFR (lager vliegen dan 1000 voet) dan wel via de BRAVO route mogelijk zou worden gemaakt.

Via BRAVO is S-VFR inbound mogelijk op 700 ft, omdat de route rechts van de Larserweg blijft, waar geen molens zijn of komen en outbound op 900 ft, vanwege de huidige windmolens aldaar. Echter, kan dit uitsluitend als hiervoor de windmolenplannen langs de Kokkeltocht worden aangepast.

Vrijwel het hele afgelopen jaar is besteed aan meerdere safety assessment sessies omdat de belanghebbenden van de windmolenplannen en het Ministerie van Economische Zaken bleven aandringen op een zo beperkt mogelijke aanpassing van de windmolenplannen in de nabijheid van de BRAVO route. Om hieraan tegemoet te

---

<sup>1</sup> SERA.5005 Special VFR: de wolkenbasis bevindt zich op minder dan 1500 voet, of het zicht op de grond bedraagt minder dan 5 kilometer.



komen is door de LVNL de inbound route naar het zuidwesten opgeschoven en zou via de jachthaven moeten gaan lopen.

Zoals eerder gezegd, was onze rol die van het leveren van *expert judgement* wat betreft de vliegveiligheid in relatie tot de windmolenplannen. Het definitieve rapport van To70, gedateerd 18 december 2018, is op 18 januari jl. door de overheid vrijgegeven en treft u hierbij aan. Voorgaande rapporten zijn desgewenst ook beschikbaar.

Wij staan **niet** achter het ontwerp dat op 4 februari aan u wordt gepresenteerd. Het ontwerpcircuit en de in- en uitvoeg is nooit formeel als zodanig met ons besproken, omdat dit geen relatie had met de windmolens. Wel hebben wij gewezen op de mogelijke conflicten voor invoegend en uitvoegend verkeer. Overigens ontbreken nog de ATC procedures die de LVNL zal gaan hanteren en is het circuit voor de helikopters niet ingetekend. Verder is nog een belangrijk deel opengelaten en dat betreft de nadering bij BRAVO en de outbound bij BRAVO, welke zowel voor VFR als S-VFR zal worden gebruikt. Dit gebied ligt buiten de CTR en de ruimte is daar beperkt door huidige hoge windmolens en toekomstige windmolens aan de Kokkeltocht. Uiteraard is onze positie geweest dat er langs de Kokkeltocht überhaupt geen windmolens zouden moeten komen, maar dit heeft het niet gehaald. Wel is het voorstel nu om de molens langs de Kokkeltocht in aantal en hoogte te beperken. Dit alles kunt u lezen in bijgevoegd rapport van To70.

ILT moet over de molens aan de Kokkeltocht nog een besluit nemen, maar zal dit pas doen indien het totale routeplaatje en alle procedures en mitigerende maatregelen bekend en onderbouwd zijn.

Er is door de LVNL in de uitnodigingsmail aangegeven dat de route niet meer kan worden gewijzigd, dus naar onze verwachting zullen de mogelijke conflicten worden opgelost niet door aanpassingen van de routes, maar door het doseren van het verkeer, hetgeen zal leiden tot capaciteitsbeperkingen. Het is wat ons betreft aan de LVNL om u hierover inzicht te geven.

Hoe de risico's van alle mogelijke conflicten bij het in- en uitvliegen via BRAVO en de overige mogelijke conflicten bij YANKEE en X-RAY te mitigeren zijn, zal ook nog onderwerp van nadere discussies zijn. U wordt hiervoor kennelijk door de LVNL nog uitgenodigd in het voorjaar, aldus de mail van de LVNL.

Wij kunnen over de VFR-route als zodanig, inclus de gedeeltes in G-klasse luchtruim, geen beslissingen nemen omdat dit uw directe dagelijkse operatie en dus bedrijfsbelangen raakt. Het is aan u om in het overleg op 4 februari dit op te brengen en een afweging te maken tussen capaciteit en veiligheid.

Wij maken ons ernstig zorgen over de ontwikkelingen op Lelystad Airport. Zoals u bekend is, is het aantal vliegbewegingen in 2018 uitgekomen op **103.355** bewegingen, een stijging van 23% t.o.v. 2017. Dit aantal moet worden teruggebracht naar **46.500** (volgens het gewijzigde (ontwerp-) Luchthavenbesluit), waarbij het de vraag zal zijn of de LVNL deze 46.500 überhaupt kan realiseren met deze VFR routes en verwachte procedures.

Indien u nadere vragen hebt, zullen wij trachten deze zo goed mogelijk te beantwoorden. Wij zullen op 4 februari aanstaande ook met een delegatie aanwezig zijn.

Met vriendelijke groet, mede namens KNVvL, Wings over Holland en Flevo Air,

  
Mark Rademaker  
President | AOPA Netherlands