

Geachte heer/mevrouw,

Bij deze wil ik, Frank Moorman, voorzitter afdeling Paramotorvliegen KNVvL, graag mijn zienswijze indienen t.a.v. de **'wijziging beleidsregel Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG)'**.

Mijn eigen tekst is voor de duidelijkheid in zwart. De groen gekleurde tekst heb ik copy/paste uit het "concept wijziging beleidsregel Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG)" gehaald.

### **Zienswijze:**

**Het verzoek aan Gedeputeerde Staten van Flevoland zich te onthouden van het opstellen van regels, die niet binnen het takenpakket van de provincie vallen en zich t.a.v. het opstellen van de "wijziging beleidsregel Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik" te beperken tot de regels, die voor het landzijdig gebruik gelden. Luchtzijdig gebruik valt onder het Rijk.**

*Gedeputeerde Staten van Flevoland,*

*Overwegende dat het wenselijk is om de beleidsregel ontheffing Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik te wijzigen;*

*Dat met de komst van grote vliegtuigen Lelystad Airport verkeersleiding en een control zone (genaamd CTR) krijgt;*

*Dat voor een veilig gebruik van het luchtruim rond Lelystad Airport de CTR als een 'no-fly' zone gaat gelden voor de kleine luchtvaart;*

Het is onjuist, dat er een "no-fly" zone gaat gelden rond de luchthaven Lelystad. Een CTR is een gebied, waarin de plaatselijke verkeersleiding klaringen aan vliegverkeer geeft en luchtvaartuigen, afhankelijk van het soort luchtruim, onderling separeert. Dit betreft klaringen aan luchtvaartuigen, die van en naar de luchthaven Lelystad vliegen, maar ook aan luchtvaartuigen, die de CTR wensen te doorkruisen. Dit geldt voor alle luchtvaartuigen, dus ook luchtvaartuigen, die niet onder de genoemde "kleine luchtvaart" vallen.

De CTR Lelystad betreft zgn. klasse D luchtruim.

De separatie tussen VFR en IFR (en onderling) verkeer vindt hier plaats onder de volgende regels (referentie: AIP-Netherlands):

### 5 CLASS D - CONTROLLED AIRSPACE

5.1 The provisions of class D airspace are shown below:

	<b>IFR</b>	<b>VFR</b>
<b>Service provided</b>	Air traffic control service; VFR traffic information; traffic avoidance advice O/R.	Air traffic control service; traffic information; traffic avoidance advice O/R.
<b>Separation provided</b>	IFR from IFR	Not provided
<b>VMC minima</b>	Not applicable	<b>At and above FL 100</b> 8 km visibility; 1500 m horizontal and 300 m (1000 ft) vertical distance from cloud. <b>Below FL 100</b> 5 km visibility; 1500 m horizontal and 300 m (1000 ft) vertical distance from cloud.
<b>Speed limitation</b>	250 KIAS <sup>1)</sup> below FL 100	250 KIAS <sup>1)</sup> below FL 100
<b>Radio communication capability requirement</b>	Yes	Yes
<b>Continuous two-way air-ground voice communication required</b>	Yes	Yes
<b>Flight plan required</b>	Yes	Yes
<b>Subject to an ATC clearance</b>	Yes	Yes

CTR's van de luchthavens Schiphol, Eelde, Rotterdam, Maastricht Aachen en Eindhoven zijn klasse C luchtruim.

De separatie tussen VFR en IFR (en onderling) verkeer vindt hier plaats onder de volgende regels (referentie: AIP-Netherlands):

### 4 CLASS C - CONTROLLED AIRSPACE

4.1 The provisions of class C airspace are shown below:

	IFR	VFR
<b>Service provided</b>	Air traffic control service	Air traffic control service; VFR traffic information; traffic avoidance advice O/R.
<b>Separation provided</b>	IFR from IFR; IFR from VFR.	VFR from IFR
<b>VMC minima</b>	Not applicable	<b>At and above FL 100</b> 8 km visibility; 1500 m horizontal and 300 m (1000 ft) vertical distance from cloud. <b>Below FL 100</b> 5 km visibility; 1500 m horizontal and 300 m (1000 ft) vertical distance from cloud.
<b>Speed limitation</b>	Not applicable	250 KIAS <sup>1)</sup> below FL 100
<b>Radio communication capability requirement</b>	Yes	Yes
<b>Continuous two-way air-ground voice communication required</b>	Yes	Yes
<b>Flight plan required</b>	Yes	Yes
<b>Subject to an ATC clearance</b>	Yes	Yes <sup>2)</sup>

Uit bovenstaande blijkt duidelijk wat de regels zijn. De provincie heeft slechts zeggenschap over landzijdig gebruik. Luchtzijdig gebruik valt onder het Rijk. Een TUG kan gewoon afgegeven worden voor een locatie binnen de CTR. Het is aan de plaatselijke verkeersleiding of er daadwerkelijk opgestegen kan en mag worden van deze locatie. Hier gaat de provincie niet over.

Buiten de openstellingsuren van de luchthaven Lelystad wordt de CTR een RMZ (Radio Mandatory Zone). De luchtruim classificatie wordt dan tot een bepaalde hoogte klasse G. De basis vliegeregels en weerslimieten zijn als in ongecontroleerd luchtruim.

*Dat binnen de CTR geen mogelijkheden meer bestaan voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van nieuwe locaties;*

Dit is in basis onjuist.

*Verder worden er nog andere wijzigingen in de beleidsregel ontheffing Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik opgenomen, zodat deze op de huidige praktijk aansluit;  
Toelichting*

*Met de komst van grote vliegtuigen krijgt Lelystad Airport verkeersleiding en een control zone (CTR). De piloten in grote vliegtuigen kijken alleen naar hun instrumenten en niet naar buiten. Voor een veilig gebruik van het luchtruim rond Luchthaven Lelystad gaat in de CTR een 'no-fly' zone gelden voor de kleine luchtvaart. Binnen de CTR bestaan er geen mogelijkheden meer voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik door luchtvaartuigen van nieuwe locaties.*

Ik ben zelf verkeersvlieger (gezagvoerder B777 en B787) van beroep en ben dus deskundige voor het geven van een reactie op datgene wat hierboven in de toelichting vermeld staat.

De plaatselijke verkeersleiding zal "traffic info" geven over VFR verkeer indien dit van belang is. In klasse D luchtruim gelden limieten t.a.v. de afstand tot wolken (300m verticaal en 1500m horizontaal) en het zicht (5km).

Op het moment, dat een verkeersvlieger vrij van wolken is zal hij of zij ook de buitenwereld meenemen in zijn of haar scan.

### **Kaarten**

In het concept zijn twee kaarten opgenomen. Hierin wordt o.a. de term "zoekgebied" gebruikt.

Op de kaart "Stilte, geluidzone en zoekgebied (versie ..)" zijn de "zoekgebieden" anders gedefinieerd, dan op de tweede kaart.

Op de tweede kaart waar rechtsboven "Regeling Burger en Militaire Luchthavens (RBML) en UITSLUITINGSGEBIEDEN LUCHTVAARTTERREINEN | TIJDELIJK UITZONDERLIJK GEBRUIK" staat, is de definiering van bepaalde gebieden onduidelijk, foutief of onlogisch.

1. De titel RBML doet vermoeden, dat deze regeling bepalend is voor de door de provincie opgelegde restricties en limieten. Dit is niet juist. De titel is derhalve niet juist.
2. Zoekgebieden. Deze kennen een buffer van 500m (rode lijn).
3. Stiltegebieden
  - a. Met een rode lijn zou de buffer 1500m bedragen. Deze staan niet in de kaart.
  - b. De buffers, die getekend zijn rond stiltegebieden lijken aanmerkelijk groter dan 1500m.

Het is voor mij onduidelijk wat een "zoekgebied" is. Ik heb dit nagezocht op de website van Flevoland met als resultaat:

**0 gevonden resultaten voor "zoekgebied"**

## **Afdeling Paramotorvliegen KNVvL**

*Zienswijze "wijziging beleidsregel Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG)*

Loosdrecht, 21 oktober 2019

Frank Moorman

Voorzitter afdeling Paramotorvliegen KNVvL (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart)