

3.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie beschrijft de situatie met daarin alle autonome ontwikkelingen, dat wil zeggen: de toekomstige ontwikkelingen met uitzondering van de luchtruimherziening. Voor de referentiesituatie en de varianten gelden dezelfde kaders en uitgangspunten (zie paragraaf 2.5). De exacte autonome ontwikkelingen zijn moeilijk te voorspellen en daarom worden daar aannames voor gedaan. Voor de referentiesituatie en de varianten worden dezelfde aannames gedaan. Deze aannames gelden voor de verkeersvolumes met de verdeling over de dag en de verdeling over de luchthavens en voor technologische ontwikkelingen.

Verkeersvolumes Een essentieel aspect bij de luchtruimherziening is het verkeersaanbod. Bij alle luchtruimgebruikers is de luchtruimbehoefte opgehaald die is opgenomen in de integrale behoeftestelling. Voor commercieel vliegverkeer zijn zowel aantallen vluchten van en naar de Nederlands luchthavens als de aantallen transitvluchten door Nederland van belang. Daarbij is vooral de uurcapaciteit van belang. Voor die toekomstige verkeersvolumes zijn de meest recente prognoses van EUROCONTROL/STATFOR overgenomen. Voor toekomstige volumes militair, GA en droneverkeer wordt uitgegaan van onafhankelijke prognoses en van schattingen van experts waar die prognoses nog ontbreken. Daar waar nodig wordt nog onderscheid gemaakt naar de aard van de vluchten; bijvoorbeeld in aantallen kleine en grote drones.

De verkeersvolumes in de referentiesituatie zijn zoals hierboven beschreven, dus gelijk aan de verkeersvolumes aangenomen voor de te onderzoeken varianten. Voor de uurcapaciteiten van de luchthavens, wordt in de referentiesituatie uitgegaan van het volgende. De luchthavens en de banen blijven zoals in de huidige situatie, maar de uurcapaciteiten zullen in de toekomst verruimd worden doordat er nieuwe technologieën ontwikkeld worden die deze toename mogelijk maken. Het luchtruim in de referentiesituatie is gelijk aan het huidige luchtruim, met de aanpassingen waartoe al besloten is. Deze aanpassingen betreffen vooral die met betrekking tot de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad; in het bijzonder de realisatie van een Lelystad TMA.

Technologische ontwikkeling De afhandeling van het verkeer in de referentiesituatie is de huidige afhandeling met de technologische ontwikkelingen zoals die worden verwacht. Dit betreft bijvoorbeeld de implementatie van iCAS, het systeem voor de verkeersleiding en de verdere ontwikkeling daarvan. Het betreft ook technologieën die in internationaal verband worden uitgewerkt. Er wordt binnen Europa gewerkt aan verbeteren van de efficiëntie van de afwikkeling van vliegverkeer, onder de term Single European Sky (SES). Daarbij wordt onderzoek verricht aan nieuwe concepten, processen en technieken, onder de term SESAR (SES ATM Research). De invoering van een aantal van die concepten zal verplicht worden gesteld, onder de term Pilot Common Projects (PCP).

Technische ontwikkelingen zoals de verbetering van vliegtuigen met betrekking tot kerosineverbruik, geluidsproductie en navigatienauwkeurigheid zijn ook autonome ontwikkelingen en hebben daardoor geen invloed op de effectbeoordeling.

2.5 Uitgangspunten en kaders in ontwerpproces

Uitgangspunten

Eind 2019 komt het Kabinet met een nieuwe Luchtvaartnota. Deze betreft de periode 2020-2050 en geeft richting aan de ontwikkeling van luchtvaart in Nederland. Vooruitlopend op de te maken beleidskeuzes in deze nota wordt door de luchtruimherziening gewerkt met de volgende uitgangspunten:

- De locatie van luchthavens en start- en landingsbanen verandert niet. Dit geldt ook voor de luchthavens over de grens.
- Voor het veiligheidsniveau wordt van alle varianten geëist dat deze van gelijk niveau is of in absolute zin hoger wordt.
- Bij de uitwerking van de varianten wordt rekening gehouden met de grondwettelijke taak en de militaire taakstelling van de Krijgsmacht en de verplichtingen die voortvloeien uit internationale verantwoordelijkheden en samenwerkingsverbanden, zowel bilaterale samenwerking als onder de vlag van de NAVO en de EU.
- De omvang en het volume van het Nederlandse luchtruim wijzigt niet.
- Luchtruim- en routestructuur dienen aan te sluiten op het internationale routenetwerk. De resultaten van het programma moeten in lijn zijn met Europees ATM-beleid en internationale afspraken op het gebied van luchtruim- en routeontwerp en coördinatieafspraken.
- Bestaande entry en exit points (tussen het Nederlandse luchtruim en het luchtruim van de ons omringende landen) zijn niet leidend; waar in internationale samenwerking betere resultaten mogelijk zijn, worden deze onderzocht in de varianten.
- Bestaande afspraken rond luchthavens zijn niet leidend; waar betere resultaten mogelijk zijn worden deze onderzocht in de varianten. Bestaande afspraken over baancombinaties Schiphol (dit betreft het gebruik van start- en landingsbanen) zijn niet leidend, waar betere resultaten mogelijk zijn, worden deze onderzocht in de varianten.

Voor een effectief luchtruimontwerp is het belangrijk dat er een scheidslijn wordt getrokken die aangeeft vanaf welke hoogte CO₂ en tot welke hoogte de geluidsbelasting leidend is. Bij het ontwerp zal als werkhypothese worden gewerkt met een scheidslijn van 6000 voet.

☒ Free Route Airspace in het door MUAC beheerde luchtruim is gerealiseerd. Onder verantwoordelijkheid van de vier participerende MUAC-lidstaten wordt een project uitgevoerd waarin een Free Route Airspace boven Flight Level 245 (24.500 voet, ca. 7,5km) eind 2019 wordt gerealiseerd. Het doel daarvan is de vertragingen te beperken, de milieuprestaties te verbeteren en de capaciteit te verhogen.

☒ Voor de ontwikkeling van Lelystad Airport tot 45.000 vliegtuigbewegingen binnen een herzien luchtruim (spoor 2) geldt dat de routes anders kunnen komen te liggen. In de luchtruimherziening zijn de lokale vertrek- en naderingsroutes (B+) en de aansluitroutes namelijk geen uitgangspunt voor het ontwerp. Daarbij gelden voorts een aantal specifieke toezeggingen rond Stadshagen, het Vechtdal en Wezep alsmede het betrekken van de luchthaven Teuge en het paracentrum Teuge bij het zoeken van een toekomst vaste optie.

☒ Wat betreft het beschikbaar komen van nieuwe technologieën (al dan niet verplicht vanuit SESAR) wordt gewerkt met een tijdshorizon tot 2035. Dit tijdspad wordt ook gehanteerd in Europese studies naar de toekomst van het luchtruim (zoals de European Airspace Architecture Study).

Wet- en regelgeving (m.b.t. luchtvaart en milieubeheer)

Er zijn op nationaal, Europees en internationaal niveau verscheidende voorschriften, regels en wetten voor de luchtvaart. Daarbij gaat het niet alleen om bijvoorbeeld de verkeersregels in de lucht maar ook voor bijvoorbeeld de regels voor luchtverkeersleiding, vliegroutes en het ontwerp van luchtruim. De luchtruimfunctie wordt zodanig ontworpen dat deze voldoet aan de bestaande wet- en regelgeving en internationaal overeengekomen procedures en mag pas worden geïmplementeerd als de conformiteit is aangetoond. Verder wordt geborgd dat ook de luchtruimgebruikers zich aan de voor hen geldende regels houden. De militaire luchtvaart valt niet onder het Verdrag van Chicago, noch onder de Europese regelgeving. Nationaal is de regelgeving grotendeels van overeenkomstige toepassing verklaard.

Er zijn op nationaal, Europees en internationaal niveau verscheidende voorschriften, regels en wetten met betrekking tot milieueffecten, zoals stikstofdepositie, uitstoot van broeikasgassen, geluid, externe veiligheid en verstoring van habitats. Daarbij gaat het niet alleen om strikte normen maar ook om internationale afspraken en afspraken over het zoveel mogelijk voorkomen van negatieve effecten, het tonen van effecten en het monitoren. De luchtruimherziening moet zodanig zijn dat deze voldoet aan de bestaande wet- en regelgeving.

Voor het luchtruimontwerp gelden daarbij in ieder geval de volgende kaders:

- A) Algemeen (wereldwijd) geldende beperkingen vanuit ICAO en EASA voor vliegverkeer. Het gaat hierbij onder meer om:
 - a) Procedures voor vlieg-technische eigenschappen van luchtvaarttuigen (minimale en maximale snelheden, maximale klim- en dalprofielen, bochtstralen) en navigatienauwkeurigheid (precisie waarmee vliegtuigen betrouwbaar een route volgen);
 - b) Surveillance nauwkeurigheid (van het radarsysteem) en navigatiehulpmiddelen (zoals het Instrument Landing System);
 - c) Verkeersregels in de lucht;
 - d) Minimum vlieghoogtes voor zowel zichtvliegen als instrumentvliegen. Deze regels zijn bedoeld om obstakels (zoals schoorstenen, woontorens en windmolens) te vermijden en contact met radars, radiozenders en navigatiebakens te garanderen. Voor vertrek- en naderingsprocedures gelden aparte regels.

- B) Nationale beperkingen. Deze worden door het bevoegd gezag ingesteld en zijn gewoonlijk bedoeld om veiligheidsrisico's te verlagen (bijvoorbeeld het risico op vogelaanvaringen), natuurgebieden te beschermen of ongewenste (hinder)effecten te verminderen. Hieronder vallen voor Nederland in ieder geval:
 - Verhoogde minimumhoogtes boven specifieke objecten (denk aan militaire installaties of gebieden ter bescherming van de (inter)nationale veiligheid);

- Gebieden die zijn aangemerkt als gebieden waar vogels zich verzamelen of die gevoelige flora en fauna kennen. Voor dat soort gebieden gelden adviezen voor minimum vlieghoogte.

Veelgestelde vragen in de NRD

Maakt de luchtruimherziening groei van vliegverkeer mogelijk?

De luchtruimherziening zal varianten onderzoeken die worden getoetst op de mogelijkheden om maatschappelijke doelen op het gebied van duurzaamheid, geluid, capaciteit en efficiëntie te kunnen bereiken.

In de luchtruimherziening wordt daarbij ook gekeken naar het verruimen van civiele capaciteit en het behalen van de Militaire Missie Effectiviteit (MME) in het luchtruim. Het verhogen van de capaciteit kan zorgen voor meer voorspelbaarheid en punctualiteit voor het vliegverkeer. Dit betekent dat vliegtuigen efficiëntere routes kunnen vliegen met minder vertragingen en minder brandstofgebruik. Ook maakt dit de opleiding en het werk van luchtverkeersleiders makkelijker. Of de verruiming van de capaciteit ook ingevuld wordt met groei van het vliegverkeer is een onderwerp van besluitvorming in de luchtvaartnota. Het invullen van de verruimde capaciteit met groei van civiel luchtverkeer is daarmee geen onderdeel van het besluit over de luchtruimherziening.

4. Lost de luchtruimherziening de issues rond Lelystad Airport op?

Vóór 2023 (spoor 1) worden verbeteringen gerealiseerd binnen de huidige luchtruimindeling. De prioriteit ligt daarbij op het wegnemen van belemmeringen om zoveel mogelijk ongehinderd te klimmen op de routes van Lelystad Airport, bij een maximum van 10.000 vliegbewegingen handelsverkeer.

In 2023 wordt de luchtruimherziening toegepast met de realisatie van de hoofdstructuur 2023. Het gaat hierbij om een betere benutting van het luchtruim: de herinrichting van het noordelijk deel en van het oostelijk en zuidoostelijk deel van het Nederlands luchtruim.

De nieuwe hoofdstructuur maakt onder andere de ontwikkeling van Lelystad Airport mogelijk, rekening houdend met de gedane toezeggingen en milieuafspraken. Met de luchtruimherziening wordt daarmee de inpassing van 45.000 vliegbewegingen voor Lelystad Airport mogelijk gemaakt. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarbij toegezegd dat de zogenoemde laagvliegroutes niet meer zullen voorkomen.