

Wijzigingen in de luchtruimstructuur Amsterdam FIR

Nieuwe vliegkaart van groot belang

Presentatie AMRUFRA / REFIS / MASIS

Vanaf 11 maart 2010 is een deel van de luchtruimstructuur in het Nederlandse vluchtinformatiegebied (Amsterdam FIR) gewijzigd. Deze wijziging is een gevolg van het internationale AMsterdam-RUhr-FRANKfurt-project (AMRUFRA). Het AMRUFRA-project maakt onderdeel uit van de eenwording van het Europese luchtruim in centraal Europa bekend onder de naam Functional Airspace Block Europe Central.

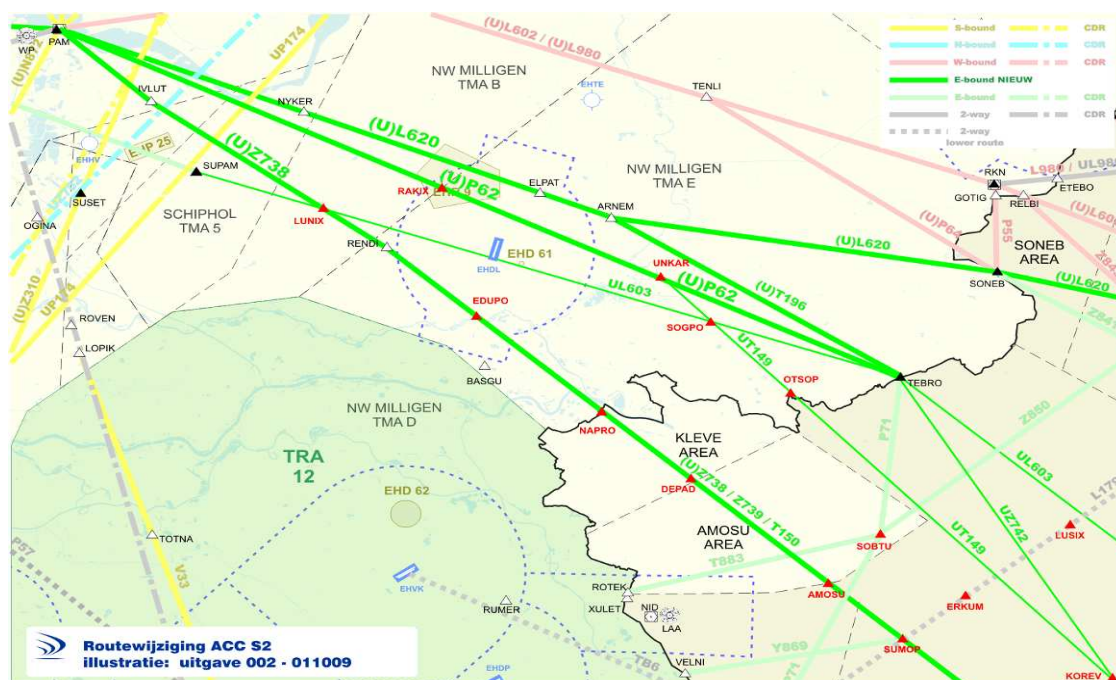
Daarnaast heeft de militaire verkeersleiding (DutchMil) ook een aantal nieuwe zaken voor de GA-vliegers in petto. Onder namen REFIS en MASIS wordt een deel van het radiocontact met DutchMil en de (CTR's van de) militaire vliegbases geautomatiseerd. Doelstelling is, verminderen van de werkdruk voor de verkeersleiders bij DutchMil, en het vergemakkelijken van de procedures voor het crossen van de CTR van een militair vliegveld buiten diensturen.

Op 17 februari j.l. was vliegveld Hoogeveen de eerste locatie waar majoor René Kuntzel en kapitein Dennis Verhoeven van de Koninklijke Luchtmacht een presentatie gaven aan over de komende veranderingen. Vliegclub MVVH was zo vriendelijke iedereen in het luchthavenrestaurant te ontvangen (en van gratis gebak te voorzien). De presentatie stond mede onder auspiciën van AOPA en de KNVvL.

AMRUFRA

Om de huidige luchtverkeersstromen beter te accommoderen en om voorbereid te zijn op de toekomstige groei van het luchtverkeer, bestaat in Nederland en Duitsland de behoefte om de verkeersstromen van en naar Amsterdam en Frankfurt te optimaliseren. Deze optimalisatie is gerealiseerd binnen het AMRUFRA-project. De verbetering bestaat in het Nederlandse luchtruim uit het aanpassen van routes met als voornaamste aanpassing het creëren van een extra route voor verkeer naar het oosten. Deze nieuwe route, de (U)Z738 begint bij het punt PAM en eindigt in de Amsterdam FIR bij het grenspunt NAPRO (voorheen NAPS1). Dat betekent dat verkeer naar het oosten via drie routes kan vliegen. Via de noordelijke bestaande route (U)L620 via het grenspunt SONEB. Via de nieuwe zuidelijke route (U)Z738. En tenslotte kan verkeer met bestemming Düsseldorf en omgeving gebruik maken van routes die bij het punt TEBRO de grens passeren: de nieuwe routes (U)P62 (PAM –TEBRO) en (U)T196 (ARNEM - TEBRO).

De introductie van genoemde nieuwe routes heeft geleid tot een aantal andere routewijzigingen. Naar de nieuwe route (U)Z738 zijn departure routes ontworpen van de luchthavens Amsterdam-Schiphol, Rotterdam, Lelystad en Groningen-Eelde. (De nieuwe departure routes van Schiphol volgen tot aan de punten PAM en IVLUT het traject van bestaande departure routes.) Een aantal bestaande departure routes zijn iets gewijzigd. Alle routes naar de huidige grenspunten OKNOG en ARKON zijn vervallen. Ook de westbound routes vanaf NAPRO zijn vervallen. Wijzigingen in de routestructuur boven FL 245 worden hier buiten beschouwing gelaten.



Om de aanpassingen door te kunnen voeren is het noodzakelijk gebleken om de luchtruimstructuur aan te passen. Dit heeft direct invloed op het gebruik van het luchtruim door andere belanghebbenden. Om tot de gewenste optimalisatie te komen, moeten de belangen van alle partijen zo goed mogelijk zijn ingevuld. Hiervoor zijn naast Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Deutsche Flugsicherung (DFS) ook Defensie en het Maastricht Upper Area Control Center (MUAC) betrokken. Daarnaast zijn belangenverenigingen van de recreatieve luchtruimgebruikers in de gelegenheid gesteld om op het ontwerp te reageren.

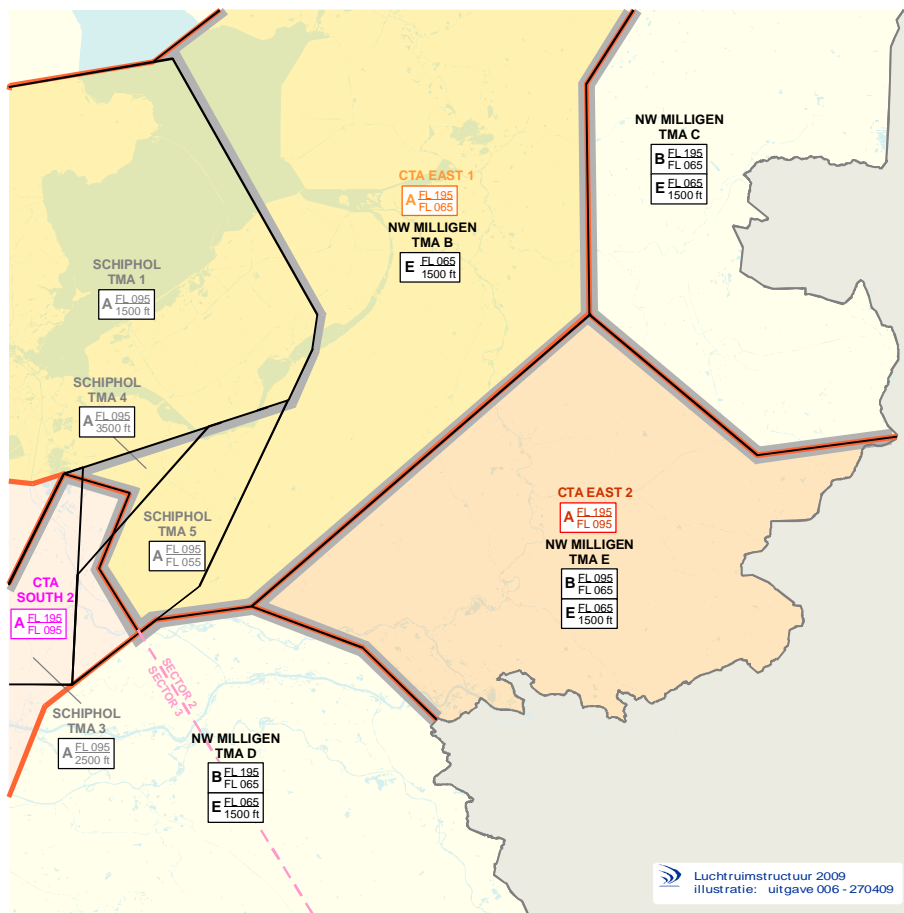
De gezamenlijke luchtverkeersdienstverleners hebben een ontwerp gemaakt voor aanpassing van het oostelijke deel van het Nederlandse luchtruim. Onderdeel van dit ontwerp is een zuidelijke uitbreiding van het werkgebied van LVNL. In vaktermen komt het hier op neer dat de Amsterdam CTA East naar het zuiden toe is uitgebreid met een deel van de Nieuw Milligen TMA D – tot aan de TRA 12 – om de nieuwe route (U)Z738 te kunnen accommoderen in het werkgebied van LVNL.



Deze uitbreiding van de Amsterdam CTA East heeft ook een vermindering van het op die positie beschikbare luchtruim voor militair en recreatief luchtruimgebruik als gevolg. Dit, voor sommige partijen negatieve effect, is gecompenseerd door het verhogen van de ondergrens van een deel van het werkgebied van LVNL. Het onderliggende luchtruim komt daarmee beschikbaar voor andere gebruikers.

Concreet betekent dit dat de uitgebreide Amsterdam CTA East wordt opgedeeld in een Amsterdam CTA East 1 (luchtruimklasse A) met een ondergrens van FL 065 en een Amsterdam CTA East 2 (luchtruimklasse A) met een ondergrens van FL 095. Onder de CTA East 2 ligt nu de uitgebreide Nieuw Milligen TMA E. Omdat de meeste ATS-routes een ondergrens hebben van FL 065 lopen ze ook door de Nieuw Milligen TMA E. De TMA E heeft luchtruimklasse B boven FL 065 behalve in de weekeinden en gedurende feestdagen, dan is de luchtruimklasse ook boven FL 065 klasse E.

In het verlengde van deze luchtruimwijzigingen zijn de laterale grenzen van de Nieuw Milligen TMA B, de Schiphol TMA 1, de Schiphol TMA 5 en de VFR area Lelystad enigszins aangepast. De nieuwe luchtruimstructuur is weergegeven in onderstaande illustratie.



Ook de Transponder Mandatory Zones (TMZ) zijn aangepast conform de nieuwe luchtruimstructuur. Voor details en andere wijzigingen m.b.t. de TMZ's zie AIC-A 07/08 28 JAN 10 (REVISED).

Daarnaast zijn er werkafspraken tussen LVNL en Defensie gemaakt die het noodzakelijke militaire gebruik van een deel van het werkgebied van LVNL in het zuidoostelijke deel van de Amsterdam CTA East 2 mogelijk maakt.

De nieuwe luchtruimstructuur en de daarbij horende procedures brengen veranderingen voor de luchtverkeersleiding met zich mee. Een belangrijk aspect hiervan, is de intensieve samenwerking tussen militaire en civiele luchtverkeersleiders bij het uitvoeren van militaire operaties in het werkgebied van LVNL. Om goed hierop voorbereid te zijn is veel aandacht besteed aan de training en voorlichting van het operationele personeel.

Het AMRUFRA-project leidt tot een aanpassing van de Amsterdam CTA East en de Nieuw Milligen TMA B, D en E. Verkeerd gebruik van het luchtruim kan ongewild leiden tot een onveilige situatie zoals het ongeautoriseerd kruisen van gecontroleerd gebied. Om dit te voorkomen heeft LVNL in overleg met Inspectie Verkeer en Waterstaat een communicatieplan opgesteld. Ook Defensie heeft uitvoerig aandacht besteed aan de communicatie. Deze communicatie draagt zorg voor het tijdig informeren van professionele en recreatieve luchtruimgebruikers.

REFIS en MASIS

Er komen nog meer veranderingen in het luchtruim van Dutch Mil: een betere communicatie van de standaardinformatie die DutchMil verstrekt op een geautomatiseerd systeem REFIS (Regional Flight Information Service). Dit is vergelijkbaar met de ATIS bij de grotere velden. Hierdoor komt er meer tijd voor de verkeersleider om zijn overige taken uit te voeren. Het gaat daarbij om aanvullende informatie die niet tijdig in de NOTAMS beschikbaar is en om informatie als de QNH. Er komt geen uitluisterverplichting. We spreken namelijk nog steeds van G en E airspace. Vanwege het gebruik van Mode S is de vluchtstatus van elk vliegtuig bekend. **REFIS wordt ingedeeld in twee frequenties: een noordelijke, 136.225 en een zuidelijke 136.300**

Ook wordt de toegang tot de militaire CTR's voor verkeer buiten openingstijden verbeterd met MASIS (Military Airfield Status Information System). Op de torenfrequenties wordt buiten openstelling een standaardbericht uitgezonden over de status van het veld en een klaring afgegeven. Uitluisteren blijft

verplicht, omdat de verkeersleiding binnen een kwartier de CTR leeg moet kunnen maken als de basis actief moet worden.

Verhoeven en Kuntzel benadrukken dat deze nieuwe systemen ten doel hebben de werkdruk bij DutchMil te verlagen, waar men soms meer dan 250 meldingen per dag binnenkrijgt, waarbij er vaak sprake is van piekbelastingen. Men wil overbelasting op de FIC frequentie voorkomen. Bovendien heeft men te maken met een veranderde luchtruimstructuur. Verhoeven schetst verder het belang van een goede vluchtvoorbereiding. 'Roep alleen DutchMil op als het echt nodig is.'

De ingangsdata voor deze REFIS en MASIS zijn nog niet bepaald maar ook hiermee hebben we weer wat meer ruimte voor de GA gekregen.

Gerrit Brand
Bestuurslid AOPA Nederland
PR en Magazine Pilots & Planes
gerritbrand@hotmail.com