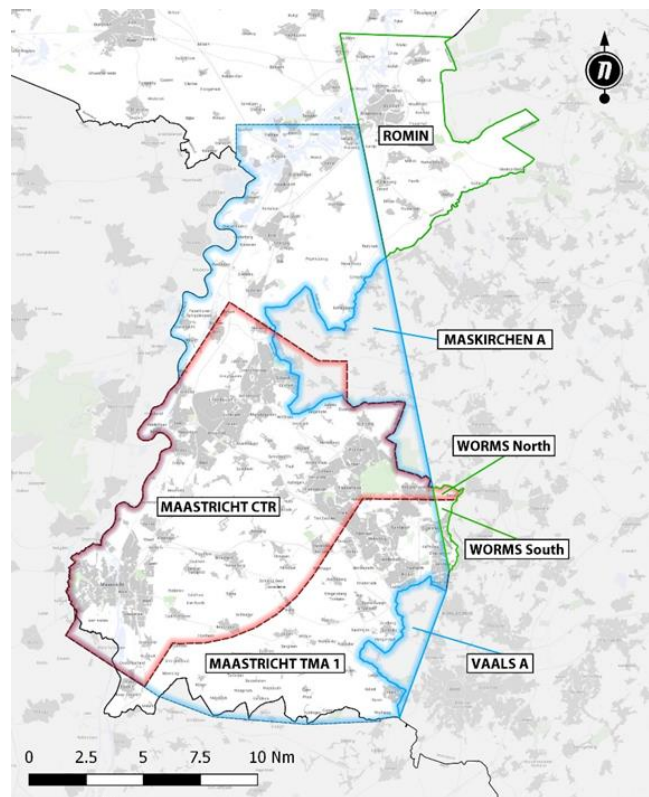


Bijlage – Expert Judgement – Luchtruim (to70)

Het luchtruim direct boven de luchthaven heet de Maastricht CTR (rode lijn in figuur) en is gedefinieerd vanaf grondniveau tot 3.000 voet (circa 1 kilometer). De luchtverkeersleider in de verkeerstoren is in dit luchtruim verantwoordelijk is voor het begeleiden van het vliegverkeer op en van/naar de luchthaven en eventueel kruisend verkeer. Het is aannemelijk dat bij eventuele sluiting de Maastricht CTR en de bijbehorende naderings- en vertrekroutes uit de luchtvaartpublicaties worden verwijderd. Op deze hoogtes kan hoogstens recreatief vliegverkeer onder zichtomstandigheden de plek in het luchtruim innemen, 3.000 voet is te laag voor commercieel vliegverkeer onder instrumentvliegvoorschriften. Deze uitspraak geldt ook voor het vliegverkeer op Liège Airport. Naderende vliegtuigen naar baan 22 moeten namelijk volgens de vliegprocedures het instrumentlandingsstelsel op een hoogte van 3.000 voet van bovenaf onderscheppen. Ook voor vertrekkend verkeer van Liège Airport is de Maastricht CTR niet interessant, deze vliegtuigen mogen de route namelijk niet verlaten onder de 5.000 voet.



Boven en naast dit gebied bevindt zich boven het grootste deel van Limburg de Maastricht TMA 1 van circa 3.000 tot 10.000 voet (circa 3 kilometer)(blauwe lijn in figuur). Dit luchtruim is primair bedoeld voor vertrekkend en naderend verkeer voor Maastricht, maar wordt bijvoorbeeld ook gebruikt door vertrekkend en naderend verkeer voor Geilenkirchen. Hier wordt voor vluchten die opereren onder instrumentvliegvoorschriften luchtverkeersleiding gegeven door de radarverkeersleider op Maastricht. Voor al het gebruik van het luchtruim is een klaring vereist. Onderdeel van de toekomstige integratie van civiele (LVNL) en militaire (MilATCC Schiphol) luchtverkeersleiding in Nederland is om de radarverkeersleiding van civiele en militaire luchthavens te gaan groeperen. De radarverkeersleiding in de Maastricht TMA 1 zou in de toekomst bijvoorbeeld gecombineerd kunnen gaan worden met radarverkeersleiding voor Eindhoven, Volkel en/of De Peel. De continuïteit van luchtverkeersleiding in het luchtruim is daarmee niet uitsluitend afhankelijk van de toekomst van Maastricht. Het is niet bekend of met eventuele sluiting van Maastricht deze plannen zouden veranderen. Het blijft daarnaast een gegeven dat vertrekken en naderend verkeer voor Geilenkirchen boven Nederland op enige wijze luchtverkeersleiding behoeft.

Het is geen autonome ontwikkeling dat ander vliegverkeer van het luchtruim gebruik zal maken wanneer er geen nieuwe routes worden gecreëerd of dienstverlening wordt gedelegeerd. Zolang dit luchtruim in zijn huidige opzet blijft bestaan is het dus niet waarschijnlijk te noemen dat vliegverkeer van/naar andere luchthavens dan de omsloten luchthavens op regelmatige wijze van dit luchtruim gebruik zal maken. Vliegverkeer van/naar Geilenkirchen is wat dat betreft een uitzondering gezien de bijzondere geografische ligging nabij de landsgrens. Ook op deze plaats aparte aandacht voor Liège Airport. Voor het veilig en efficiënt rangschikken en separeren van vluchten voor de eindnadering van baan 22 opereert de Belgische luchtverkeersleiding op piekmomenten praktisch tot de luchtruimgrens met Limburg. Er zijn groeiplannen voor de luchthaven bekend, het is alleen niet de

verwachting dat dit tot significant hogere pieken in aantal vliegtuigen per uur zal leiden. De prestatie die de Belgische luchtverkeersleiding op dit moment kan leveren binnen haar huidige verantwoordelijkheidsgebied, zou dus voor in de toekomst voldoende kunnen zijn. Ondanks dat Maastricht in de nachtperiode al jaren gesloten is en er op die momenten zelden activiteit is in de Maastricht TMA 1, maakt de Belgische luchtverkeersleiding hier slecht incidenteel gebruik van. Voor gebruik van het luchtruim moet bovendien altijd toestemming worden gevraagd aan LVNL (MilATCC in de nacht), het gebruik kan nooit enkel uit eigen beweging plaatsvinden. In de vluchtgegevens van Liège Airport zijn vluchten uit noordelijke/oostelijke windrichting waar te nemen. Deze vluchten zouden van een korter vliegpad kunnen profiteren als deze vanuit Duitsland een deel van Limburg kunnen kruisen. Dit zou met een route-ontwerp in afstemming tussen België, Nederland en Duitsland kunnen worden gerealiseerd. Het Ministerie van Infrastructuur is het bevoegd gezag voor het deel van het Amsterdam vluchtinformatiegebied boven Limburg. Alle wijzigingen van luchtruim en routes moeten dan ook vooraf formeel door het ministerie worden goedgekeurd. Bij deze wijzigingen is consultatie van de omgeving een voorwaarde.

Luchtverkeersleiding in het luchtruim onder de circa 10.000 voet is wettelijk toegewezen aan LVNL. Sinds jaar en dag is luchtverkeersdienstverlening in het luchtruim boven circa 10.000 voet aan de Belgische luchtverkeersleiding gedelegeerd terwijl dit boven circa 20.000 voet aan EUROCONTROL Maastricht is gedelegeerd. De vluchtafhandeling van deze partijen zal met eventuele sluiting van Maastricht naar verwachting niet worden beïnvloed. Lateraal volgt het vluchtinformatiegebied boven Limburg in principe de landsgrenzen. Om reden van veiligheid of efficiëntie kunnen andere afspraken worden gemaakt. Een bekend voorbeeld is de zuidgrens van het luchtruim dat om veiligheidsredenen in 2012 sterk is vereenvoudigd waarna in een deel van het luchtruim de luchtverkeersdienstverlening is gedelegeerd aan de Belgische luchtverkeersleiding en in een deel van Belgisch luchtruim aan LVNL. Afspraken over delegaties van luchtverkeersleiding kunnen alleen gezamenlijk worden vastgesteld door de Belgische en Nederlandse overheid. Zoals gezegd is consultatie van de omgeving hierbij een voorwaarde in Nederland. Het luchtruim blijft te allen tijde Nederlands luchtruim en het bevoegd gezag voor luchtruim- en routewijzigingen blijft te allen tijde het Nederlandse ministerie; een eventuele delegatie van luchtverkeersleiding aan de Belgische luchtverkeersleiding zou nooit een vrijbrief zijn.