

Impressies van de informatiebijeenkomst 'Luchtverkeersleiding op Lelystad Airport'

De eerste door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) georganiseerde bijeenkomst werd gehouden op vrijdag 11 oktober in het Aviodrome.

Ongeveer 200 deelnemers hadden zich aangemeld, wat meer was dan LVNL had verwacht.

Gelukkig was er een zaal beschikbaar met voldoende capaciteit.

De organisatie en presentatie van deze bijeenkomst was in handen van LVNL, Lelystad Airport (LA) en Commando Luchtmacht (CLSK)

CLSK schitterde door afwezigheid, vermoedelijk door personeelsgebrek...

De bijeenkomst werd ingeleid door een LVNL functionaris die belast is met de communicatie over dit onderwerp. Hij vroeg de deelnemers om allemaal te gaan staan en stelde vervolgens een aantal vragen.

"Wie is er in het bezit van een vlieglicentie?". Nagenoeg de gehele zaal bleef staan. "Wie heeft er de laatste 3 maanden ook gevlogen?" Een aantal ging zitten. "Wie heeft er de laatste 3 maanden gebruik gemaakt van een gecontroleerde luchthaven?" een flink deel ging zitten en na de laatste vraag "Wie vliegt er IFR?" bleef nog een handvol staande deelnemers over.

Gelijk was duidelijk met welk gezelschap de organisatie te maken had.

LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan onder het ministerie van infrastructuur en waterstaat en heeft in juli 2019 van het ministerie de opdracht gekregen om ervoor te zorgen dat ergens in 2020 verkeersleidingsdiensten gegeven kunnen worden aan IFR vluchten van verkeersvliegtuigen op LA. Begonnen werd met een dia die een timeline bevat, met als startpunt de AIRAC (wijziging luchtvaartgids) van 12 september, waarin alle wijzigingen van de luchtvaartgids (AIP) voor 7 november worden aangekondigd. Het laatste punt in de timeline was de komst van handelsverkeer, de "vakantievluchten", zonder dat hierbij een datum werd vermeld. Wel het jaartal van 2020, maar dat is allemaal nog afhankelijk van politieke besluitvorming. De opening van LA voor verkeersvliegtuigen (handelsverkeer) is zeker nog geen gelopen race.

Zeven november is de datum waarop luchtverkeersleiding op LA wordt ingevoerd, waarmee het een gecontroleerde luchthaven wordt met tweedelige klasse D CTR.

LVNL en CLSK zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de afhandeling van het vliegverkeer. LVNL bemant de toren en CLSK is verantwoordelijk voor de radar-verkeersleiding van naderende en vertrekkende IFR-vluchten. Vanaf 7 november start er een evaluatieperiode totdat, ergens in 2020, het vliegveld opent voor handelsverkeer. De LVNL functionaris noemde dit "vakantievluchten". Aan het einde van deze impressie kom ik daarop terug.

De invoering van verkeersleiding per 7 november acht LVNL nodig om zowel de luchtverkeersleiding als de huidige gebruikers van de luchthaven ervaring te laten opdoen met de wijzigingen in procedures en systemen. Dit "inregelen" is noodzakelijk om een veilige transitie mogelijk te maken, aldus LVNL.

De tweede spreker was een dame van LVNL, belast met procedures en luchtruim. Zij gaf een overzicht van de luchtruimwijzigingen en liet ons alvast zien welke zogenaamde hot spots er reeds door LVNL zijn geïdentificeerd voor de Lelystad CTR.

Hot spots zijn plekken waar regelmatig airspace infringements ontstaan. Dat was er al een flink aantal voor de ingewikkelde tweedelige CTR.

Vervolgens kwamen aan de orde de wijzigingen van de Nieuw Milligen TMA's in de vorm van nieuwe hoogtebeperkingen en de 5 nieuwe klasse D Lelystad TMA's.

In de Nieuw Milligen TMA's zakt de bovengrens van klasse E luchtruim van FL065 naar FL055 en in de TMA's waar tijdens de weekenden en feestdagen een bovengrens van FL095 geldt wordt deze permanent verlaagd naar FL055. Hierboven begint klasse D luchtruim.

Hier raken recreatieve vliegers, o.a. de zweefvliegers op het Nationaal Zweefvliegcentrum Terlet, tijdens de weekenden dus 4000 ft (1200 meter) vrij toegankelijk luchtruim kwijt.

Opvallend is het verschil met Eelde en Rotterdam. Deze luchthavens hebben een klasse E TMA.

Voor het vliegen in klasse E luchtruim is geen toestemming nodig, in klasse D is wel toestemming nodig van de verkeersleiding. In de TMA's Eelde en Rotterdam vliegen momenteel wel

verkeersvliegtuigen en in de TMA Lelystad voorlopig niet. Op mijn vraag waarom er dan is gekozen voor klasse D van TMA Lelystad was het antwoord kort: "dat is een eis van CLSK". Blijkbaar wordt TMA Lelystad dus beschouwd als militair luchtruim en worden vakantievluchten afgehandeld door militaire luchtverkeersleiders die gedeeltelijk worden betaald (bleek later) door LA. Op zijn minst is dat opmerkelijk. De Lelystad TMA levert ernstige beperkingen op voor zweefvliegvelden Biddinghuizen, De Voorst en Lemerlerveld. Helaas was CLSK niet aanwezig om e.e.a. toe te lichten of vragen te beantwoorden.

De luchtverkeersleiders waren hierna aan de beurt.

De LVNL verkeersleiders die de toren gaan bemannen zijn ervaren. Er zijn zelfs ervaren verkeersleiders in het buitenland geworven voor dit project. Twee van hen, een Nederlander en een Belg, presenteerden de nieuwe circuits en de VFR aankomst- en vertrekroutes. Het circuit verhuist naar de noordzijde van het vliegveld en wordt onderverdeeld in een training circuit op 500 ft en een normaal circuit op 1000 ft. Zowel deze onderverdeling van circuits als de nieuwe aankomst- en vertrekroutes riepen veel vragen op bij de aanwezigen. Als laatste werden nog de procedures bij slecht zicht behandeld; de z.g. special VFR procedures.

Als laatste spreker de heer Philip van Noord, senior manager operations Lelystad Airport. Tijdens dit deel werden de Lelystad Airport Runway Scheduling App (LARSA) en het toegangsbeleid behandeld

In een brief gedateerd 6 mei 2019 werd LARSA initieel aangeduid als Lelystad Airport Runway Slot Allocation. Aangezien een wettelijke basis hiervoor ontbreekt is het omgevormd tot een planning tool, waarvan het gebruik niet verplicht is en ook niet tot voorrang leidt.

Overigens werd er nog een handige rekentruc gepresenteerd t.a.v. het tellen van vliegbewegingen. Een landing en een start zijn 2 aparte vliegbewegingen, maar als deze als een "touch and go" worden uitgevoerd is het slechts één vliegbeweging.

Hierdoor zouden er aanzienlijk meer vliegbewegingen General Aviation mogelijk zijn op LA na opening voor handelsverkeer.

Als laatste onderwerp het toegangsbeleid. Op een gecontroleerde luchthaven met handelsverkeer gelden strengere veiligheidseisen (security) t.a.v. de toegang tot de airside.

Op <https://www.lelystadairport.nl/badgecenter> kan je hierover meer lezen.

Een vraag uit de zaal was o.a. of je nog wel je Letterman multitool mag meenemen. Dat is nu nog toegestaan, maar of dit in de toekomst ook zo blijft?

Passagiers meenemen in je vliegtuig wordt een stuk lastiger.

Hoewel de recreatieve luchtvaart vanaf 7 november een stuk gecompliceerder en lastiger wordt, kon er aan het einde van de presentatie zowaar nog een applaus van af. Naar mijn mening ook terecht, want ze hebben een eerlijk verhaal verteld.

De bijeenkomst werd afgesloten met een drankje en een hapje in de foyer, waar je nog even apart kon praten met de diverse functionarissen. Hier hoor je natuurlijk het meeste ;-)

Mijn conclusies:

- Het toch al gecompliceerde Nederlandse luchtruim krijgt er nog eens extra complicaties bij.
- Leuker kunnen ze het niet maken en veel gemakkelijker ook niet.
- Jammer dat CLSK schitterde door afwezigheid

Meer informatie kan je vinden op <https://www.lvnl.nl/lelystad>

Vakantievliegveld?

Of LA, na opening voor handelsverkeer, ook exclusief gebruikt zal worden voor vakantievluchten afkomstig van Schiphol is nog maar de vraag. In 2008 is LA middels het Aldersakkoord aangewezen als luchthaven met een overlooppunt voor Schiphol. Volgens het Aldersakkoord vallen vakantievluchten in de laagste categorie van het selectiviteitsbeleid Schiphol en zouden desnoods gedwongen naar LA uitgeplaatst kunnen worden, was het idee.

In 2008 werd reeds gewaarschuwd dat een dergelijk beleid minimaal op gespannen voet staat met EU mededingingsregels en EU slotverordening. Deze waarschuwing werd in de wind geslagen. Middels een drietal moties heeft de Tweede Kamer telkens de overlooppunt van LA voor Schiphol benadrukt. De eerste motie was in 2014, de tweede in 2017 door nota bene de vier coalitiepartijen en de laatste motie in 2018. In de laatste motie wordt autonome groei zelfs volledig uitgesloten. Deze motie werd met een meerderheid van 98 stemmen aangenomen, gesteund door coalitiepartijen D66, CDA en CU.

Om de functie van vakantieluchthaven te waarborgen dient een EU lidstaat conform de geldende regels goedkeuring te vragen bij de EU-commissie in Brussel voor een verkeersverdelingsregel (VVR)

Pas eind 2017 werd de eerste VVR opgesteld en onderworpen aan een internetconsultatie. Deze VVR blonk uit in dwang, discriminatie, exclusiviteit en uitsluiting. De reacties van marktpartijen waren niet mis en uiteindelijk werd besloten om deze VVR niet officieel in Brussel aan te bieden. In 2018 werd een 2e versie van de VVR opgesteld, waaruit dwang was verdwenen maar die nog wel een paar discriminerende bepalingen bevatte. De minister heeft deze VVR wel naar Brussel gestuurd, maar moest in december 2018 de notificatie weer intrekken omdat de EU commissie deze dreigde af te keuren. Uiteindelijk heeft de minister eind maart 2019 een sterk afgezwakte VVR genotificeerd.

Brussel heeft deze VVR onlangs goedgekeurd, maar deze versie voldoet weer niet aan de uitdrukkelijke wens van de Tweede Kamer om geen autonome groei op LA toe te staan.

Volgens deze afgezwakte VVR krijgen operators voorrang op Lelystad indien zij een slot op Schiphol terug geven aan de slotcoördinator. De vrijkomende slot mag uitsluitend gebruikt worden voor een transfervlucht.

Ik vraag mij af welke vakantievlieger(s) zo gek is (zijn) een slot op Schiphol in te leveren om naar LA te verhuizen. Alleen al de openingstijden van LA leggen vakantievliegers grote beperkingen op. Je kan pas starten vanaf 06:00 uur en om 23:00 uur is het sluitingstijd. Dit beperkt een optimale benutting van dure vliegtuigen. Als je na 23:00 uur even kijkt op FlightRadar24 met als filter vluchten inbound Schiphol, dan zie je dat tientallen vakantievliegers nog onderweg zijn voor een landing ver na middernacht.

Nederlandse vakantievliegers hebben wel aangekondigd dat ze gebruik willen maken van LA, maar hiervoor geen slots willen opofferen op Schiphol.

Geen Schiphol-slot inleveren betekent ook geen voorrang op LA, zo simpel is het.

LA wordt een slotgecoördineerde luchthaven, de slotcoördinator is onafhankelijk en moet handelen conform EU slotverordening en VVR.

In die VVR staat het kraantje autonome groei open en LA is ideaal geschikt voor de vele prijsvechters om vanaf een buitenlands basisstation naar LA te vliegen om zo Schiphol homecarrier KLM in de eigen achtertuin aan te vallen.

Voordat je het weet is het druppelende kraantje autonome groei een dikke straal met prijsvechters. Bijvoorbeeld Wizzair, waar een Nederlander in de directie zit, heeft al aangekondigd belangstelling te hebben voor LA en die kan je niet zomaar weren.

De vraag dient zich aan of de Tweede Kamer akkoord wil gaan met de sterk afgezwakte VVR.

Ik vermoed dat dit een indrukwekkend politiek steekspel gaat opleveren met als inleg de toekomst van LA en hieraan gekoppeld de recreatieve luchtvaart.