

Lelystad Airport

hoe ingewikkeld wil je het maken ?

Gescheiden luchtverkeer

Het grootste probleem met Lelystad komt voort uit de voorwaarde "strikte scheiding vliegverkeer Lelystad en Schiphol".

Deze voorwaarde vooraf wordt niet onderbouwd door een grondig onderzoek naar de noodzaak ervan. Tot nu toe zijn er uitsluitend aannames geventileerd over de wenselijkheid.

Je hoeft niet eens zo ver weg te zoeken naar andere voorbeelden, waar luchthavens op korte afstand van elkaar liggen en WEL gebruik maken van hetzelfde luchtruim.

Londen heeft vijf(!) drukke luchthavens op korte afstand van elkaar, te weten Londen Heathrow, Londen Gatwick, Londen City, Luton en Stansted.

Al deze luchthavens maken gebruik van hetzelfde luchtruim.

In Nederland maakt Rotterdam The Hague Airport gebruik van de Schiphol TMA, dus ook in Nederland is er ervaring met shared airspace.

Beginperiode

Het eerste jaar na opening in april 2019 kan de verkeersstoren op Lelystad slechts gedurende 8 uur bemand worden, wegens personeelsgebrek bij LVNL

Gezien de beperkte openingstijden zullen er weinig luchtvaartmaatschappijen bereid zijn om daar één of meerdere vliegtuigen te stationeren.

Met vliegtuigen kan je uitsluitend geld verdienen door ermee te vliegen; stilstand kost geld.

Lelystad is in de beginperiode uitsluitend aantrekkelijk voor maatschappijen die vanaf een buitenlands base station naar Lelystad vliegen, hetgeen tegenstrijdig is met de bedoeling van Lelystad; het verplaatsen van vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad.

Taken verkeersleiding defensie

Departure en arrival verkeersleiding wordt verzorgd door defensie.

Nog afgezien van de vraag of het wel tot de taken van defensie gerekend mag worden om de verkeersleiding te verzorgen van vakantievluchten, is ook bij deze afdeling sprake van personeelsgebrek.

Dagelijks wordt per NOTAM gemeld dat het geven van vluchtinformatie, waartoe iedere staat volgens ICAO verplicht is, niet of beperkt beschikbaar is is wegens personeelsgebrek bij de militaire verkeersleiding.

Bedreigingen op het gebied van verkeersleiding

In december 2017 is de colocatie gereed van burger en militaire luchtverkeersleiding op Schiphol-oost in het gebouw van LVNL.

Bij LVNL is er al sprake van personeelsgebrek, bij defensie wordt het zelfs via NOTAM gemeld.

Hoe succesvol wordt een colocatie van 2 groepen personeelsleden, die hetzelfde werk doen, maar waarbij de onderlinge de salarisverschillen enorm groot zijn?

Lelystad Airport

hoe ingewikkeld wil je het maken ?

Luchtruimindeling

De luchtruimindeling laat een klasse D CTR en TMA zien voor het vliegverkeer Lelystad. De CTR beslaat nagenoeg de gehele Flevopolder plus Harderwijk en is hiermee buitenproportioneel groot.

De TMA heeft ook bij Lemelerveld een ondergrens van FL045, hetgeen een buitenproportionele separatie geeft met vliegverkeer wat daar op FL060 passeert.

Mijns inziens is er geen enkele rechtvaardiging voor deze luchtruimindeling, die ernstige beperkingen veroorzaakt voor de recreatieve luchtvaart

Mijn voorstellen

1. Wacht met opening Lelystad Airport totdat herindeling luchtruim is afgerond
2. Ga kijken bij buurlanden
 - o Onderzoek hoe Londen het vliegverkeer van 5 drukke luchthavens afhandelt.
 - o Kijk bij Airport Weeze vlak over de grens. Dagelijks 20 vluchten, een bescheiden klasse D CTR met daarom heen een TMZ met doelmatige "listening squawk" transponder procedure, waardoor het luchtruim ook beschikbaar is voor general aviation.

Bergen NH, 9 oktober 2017

Ruud J. Holswilder