

Aan geadresseerde

Telefoonnummer	Briefnummer	Uw schrijven d.d.	Lelystad d.d.
0320-284790	--	--	16 mei 2019

Betreft: Vliegcapaciteit Lelystad Airport 2020-2023

Geachte heer, mevrouw,

Middels deze brief wil ik u informeren over de ontwikkelingen in de capaciteit van de luchthaven.

Elke reis begint met een eerste stap. Ook de onze. De eerste stappen van onze reis maakten we in 1973. We werden officieel een vliegveld. Nu krijgt onze reis een nieuw vertrekpunt: we gaan transformeren naar een gecontroleerde luchthaven en maken ons op voor groot commercieel verkeer.

Een uitdagende stap in de transformatie naar een gecontroleerde luchthaven is de komst van luchtverkeersleiding. De dienstverlening zal naar verwachting vanaf november 2019 (onder voorbehoud van politieke besluitvorming) worden uitgevoerd door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK).

De start van luchtverkeersleiding brengt diverse wijzigingen met zich mee in de dagelijkse operatie. Primair geldt dat voor alle bewegingen aan airside (bijv. taxiën, starten en landen) toestemming moet worden gevraagd aan de Toren. Dit resulteert voor de gebruikers in wijzigingen op het gebied van capaciteit, aangezien LVNL niet ongelimiteerde aantallen verkeer kan verwerken. Zij zijn gebonden aan verwerkingstijden per (vlieg)beweging.

Korte omschrijving huidig gebruik Lelystad Airport

Op dit moment wordt Lelystad Airport voornamelijk gebruikt door General Aviation (GA-verkeer, vooral VFR). Het totaal aantal vliegbewegingen schommelt de laatste jaren zo rond de 100.000 bewegingen¹ per jaar, inclusief helikopterbewegingen. Het overgrote deel van deze bewegingen wordt uitgevoerd tussen 09.00 en 18.00 uur. Op een 'doorsnee dag' zijn er 270 bewegingen. De helft van alle dagen is rustiger en de andere helft drukker. Zo'n 45 dagen per jaar worden er meer dan 400 bewegingen per dag gevlogen, met uitschieters naar meer dan 500 bewegingen (dit gebeurt minder dan 10 dagen per jaar). Op dagen met slecht vliegweer ('below VMC') wordt er niet gevlogen.

¹ Een vliegbeweging is een start of een landing. Een 'touch and go' telt derhalve als 2 bewegingen.



Opening voor groot commercieel verkeer

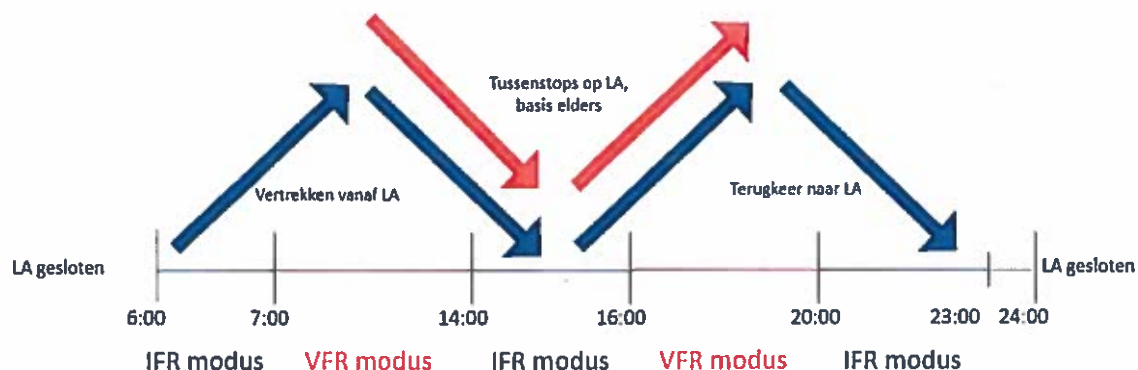
De transitieperiode start, onder voorbehoud van het besluit van de Minister, in november 2019. Dit is een logisch moment om in 2020 klaar te zijn voor de afhandeling van groot commercieel verkeer. Op het moment van schrijven is er nog geen duidelijkheid over het exacte moment waarop groot commercieel verkeer gebruik zal maken van de luchthaven. Het meest logische moment lijkt de start van het IATA zomerseizoen op 1 april 2020.

Capaciteitsvraagstuk

Lelystad Airport heeft samen met LVNL een onderzoek uitgevoerd naar de beschikbare uurcapaciteit voor huidig verkeer in combinatie met maximaal 10.000 bewegingen groot commercieel verkeer per jaar.

Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Het betreft de periode vanaf openstelling voor groot commercieel verkeer tot 2023.
- Er wordt onderscheid gemaakt tussen IFR- en VFR-modi:
 - IFR-modus = nadruk op afhandeling van commercieel IFR-verkeer;
 - VFR-modus = nadruk op afhandeling van recreatief VFR- en IFR- lesverkeer.
- De verdeling over de dag van de IFR- en VFR-modi is afhankelijk van het aanbod en de dienstregeling van de airlines. Op dit moment is deze dienstregeling nog niet bekend. In de uitwerking hieronder wordt uitgegaan van een 'Lelystad-based' operatie, waarbij groot commercieel verkeer vroeg in de ochtend vertrekt en aan het einde van de dag weer op Lelystad gestationeerd staat, met mogelijk een aankomst en een vertrek gedurende de dag. Grafisch kan dit, ter illustratie, tot de volgende verdeling over de dag leiden:



Figuur 1: voorbeeld van verdeling IFR- en VFR-modus

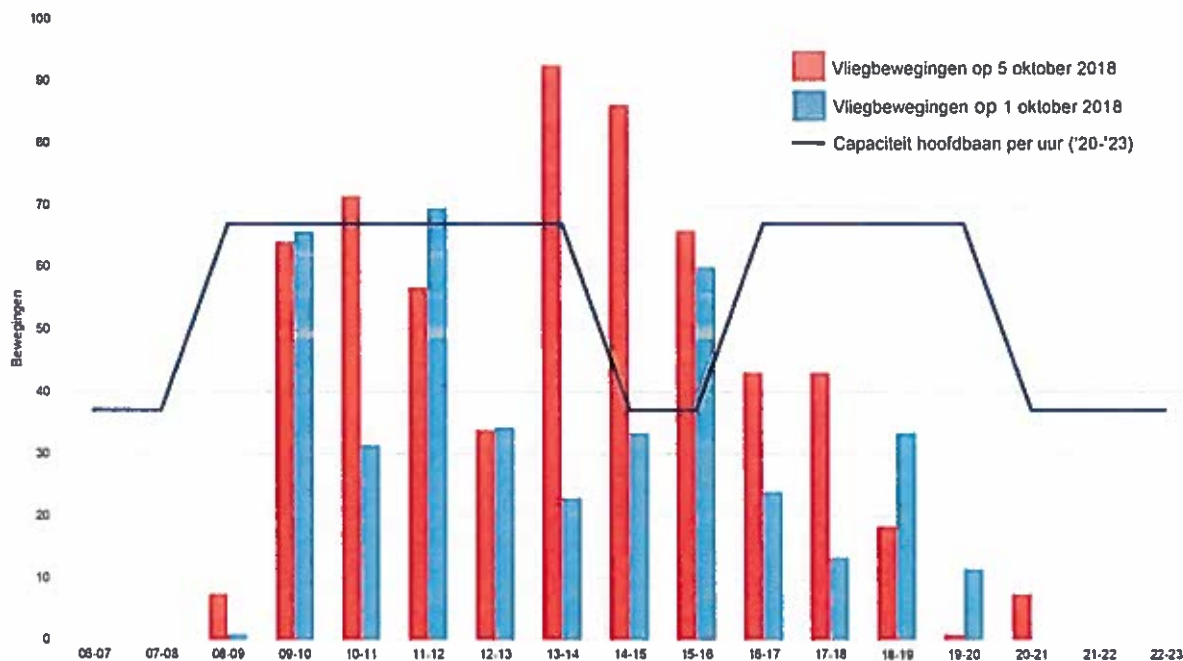
- Aangezien groot commercieel verkeer een andere afhandeling van de verkeersleiding vereist dan GA-verkeer, kent elke modus (VFR- of IFR) een eigen theoretische baancapaciteit. Deze capaciteitscijfers zijn zo nauwkeurig mogelijk ingeschat, maar zijn niet definitief en zullen constant worden geëvalueerd.
- Trainingsvluchten van lokale helikopter-operators zullen vanaf de start van de verkeersleiding worden afgehandeld in een apart helikopteroefencircuit, volledig onafhankelijk van de start-/landingsbaan. Deze bewegingen tellen derhalve niet mee in de capaciteitscijfers in het vervolg van deze notitie.

Uitkomst capaciteitsonderzoek

Onderstaande capaciteitsinschatting is opgesteld voor de periode vanaf opening voor groot commercieel verkeer, ergens in 2020.

In de IFR-modus is de theoretische capaciteit voor GA-verkeer rond de 35 bewegingen per uur, exclusief helikopters. In de VFR-modus stijgt dit aantal naar zo'n 65 bewegingen per uur.

Wanneer deze aantallen worden verdeeld over de dag en bovendien worden gespiegeld tegen de drukste dag uit 2018 (5 oktober met 591 bewegingen op de hoofd baan) en een typische drukke dag uit hetzelfde jaar (1 oktober met 400 bewegingen op de hoofd baan), ontstaat het volgende beeld:



Figuur 2: Indicatieve capaciteit 2020-2023 vs. referentiedagen 2018



Uit de grafiek blijkt dat de verwachte capaciteit op grote delen van de dag toereikend is voor het aanbod van GA-verkeer. Echter, op de drukste momenten overstijgt de vraag c.q. het aantal vliegtuigbewegingen de capaciteit. Hieruit volgt dat spreiding over de dag nodig is om de bestaande bedrijfsvoering zonder risico op vertraging te kunnen voortzetten.

Capaciteitsmanagement

Om de capaciteit van de luchthaven optimaal te benutten, ontwikkelt Lelystad Airport momenteel een planningstool met de werktitel Lelystad Airport Runway Slot Allocation (LARSA). Dit tool heeft tot doel de per uur beschikbare capaciteit inzichtelijk te maken, zodat gebruikers bij de planning van vluchten rekening kunnen houden met deze capaciteit en mogelijk hun vlucht naar een ander tijdstip kunnen verzetten.

Op dit moment is LARSA nog volop in ontwikkeling. Zodra er meer bekend is over de details en de spelregels ervan, zal dit uiteraard worden gecommuniceerd.

Transitiefase

Vanaf de overgang naar een gecontroleerd veld tot aan de openstelling voor groot commercieel verkeer wordt er enkel in de VFR-modus geopereerd. In deze periode is de capaciteit voor GA-verkeer groter dan na openstelling en verwacht wordt dat het huidige verkeersaanbod zonder beperkingen kan worden afgehandeld. Lelystad Airport is wel voornemens om LARSA per start transitie al te introduceren, om gebruikers alvast te laten wennen aan de werking en samen LARSA te verbeteren.

Conclusie

Er bestaat een interactie tussen capaciteit en bedrijfsvoering. Het huidige verkeersaanbod past naar verwachting binnen de gecontroleerde operatie, maar niet op ieder moment van de dag. Het is in het belang van alle bestaande gebruikers van Lelystad Airport, dat bij de planning van GA-vluchten optimaal gebruik wordt gemaakt van de verruimde openingstijden per november 2019. LARSA zal hierbij houvast bieden. Hiermee wordt een zo efficiënt mogelijke inzet van de beschikbare uurcapaciteit bereikt.

Uiteraard geven wij graag verdere toelichting op deze informatie. Mocht u hier behoefte aan hebben, wil ik u verzoeken om uw vragen te emailen naar Kim Schutte: schutte@lelystad-airport.nl. Wij zullen zo spoedig mogelijk terugkomen op uw vragen.

Met vriendelijke groet,



Philip van Noort
Senior Manager Operations

