

Vergaderjaar 1999–2000

24 786

Project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) en verlenging van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)

Nr. 60

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2000

Begin 1999 heb ik ten behoeve van de voortgang van de geluidszonering van luchthaven Rotterdam wethouder Simons van de gemeente Rotterdam aangeboden een studie te verrichten naar de mogelijkheden van het uitplaatsen van klein recreatief verkeer van Rotterdam naar Lelystad. Het ging hierbij om een verkennende studie naar de economische effecten, de effecten op de geluidsbelasting en de juridische aspecten. Hierbij bied ik u mede namens minister Pronk het onderzoeksrapport aan over de mogelijkheden en effecten van uitplaatsing van de kleine luchtvaart van Rotterdam naar Lelystad¹.

Korte inhoud en conclusies van het onderzoek

Naast de twee uitplaatsingsalternatieven uit het MER voor de aanwijzingsprocedure van Rotterdam Airport («volledige uitplaatsing» en «gedeeltelijke uitplaatsing») is er na overleg met direct betrokken partijen een derde alternatief opgesteld: het zogenaamde «prijsalternatief». Het prijsalternatief gaat, in tegenstelling tot de twee alternatieven uit het MER, niet uit van een verbod in de aanwijzing Rotterdam, maar van een verdringing van kleine luchtvaart als gevolg van prijsbeleid.

Het onderzoek laat zien dat de economische en milieueffecten op zowel Rotterdam als op Lelystad bij beide uitplaatsingsalternatieven uit het MER niet veel van elkaar verschillen. De toename van het volume op Lelystad wordt laag ingeschat. Naar verwachting zal uitplaatsing de doelstelling van business-airport die op Lelystad nagestreefd wordt dan ook niet in de weg staan.

Echter vanuit juridisch oogpunt blijken zich grote knelpunten voor te doen bij uitvoering van een gedwongen uitplaatsing van de kleine luchtvaart. De kern van het probleem is dat uitplaatsing noodzakelijk moet zijn om het gewenste doel te bereiken (i.c. de bestemming van Rotterdam Airport als zakenluchthaven). De aanwezigheid van klein verkeer lijkt op voorhand niet strijdig met de beoogde ontwikkeling van Rotterdam Airport als

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

zakenluchthaven. Bovendien dient het doel deugdelijk gemotiveerd te zijn en moet er een volwaardig alternatief voorhanden zijn. Dit laatste betekent dat vliegveld Lelystad dan plaats moet bieden aan alle kleine luchtvaart van Rotterdam. De infrastructuur zoals die is voorzien in de business-airport-ontwikkeling, vergt dan ingrijpende aanpassingen. Er zal in dat geval nog een extra baan moeten worden aangelegd. Overigens is ook het prijsbeleid aan juridische voorwaarden verbonden (tarieven mogen niet discriminatoir zijn en moeten kostendekkend zijn) en zal nader moeten worden onderzocht welk prijsbeleid houdbaar is.

Standpunt

Gezien het gebrek aan juridische haalbaarheid zal geen gedwongen uitplaatsing vanaf Rotterdam nagestreefd worden. Gelet op de wettelijke verplichting tot het vaststellen van geluidszones zal ik overgaan tot het vaststellen van een Bkl-zone voor Rotterdam-Airport, gebaseerd op de huidige vlootomvang.

De door de gemeenteraad van Rotterdam gewenste ontmoediging van de kleine luchtvaart lijkt nagestreefd te kunnen worden via prijsbeleid.

Aangezien de verantwoordelijkheid voor het bepalen van de tarieven in eerste instantie bij de luchthaven ligt, komt het initiatief voor het inzetten van prijsbeleid bij de exploitant en de gemeente Rotterdam te liggen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos