

Vergaderjaar 1995–1996

24 872

Partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 30 augustus 1996

Mede namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bericht ik u hierbij als volgt over de voornemens met betrekking tot de voor **de ontwikkeling van de huidige luchthaven Lelystad tot zakelijk vliegveld** te volgen procedures.

In de PKB Schiphol en Omgeving (Kamerstukken II, 1994–1995, 23 552) is besloten dat het segment general aviation (taxivluchten, lesvluchten en proefvluchten in de kleine luchtvaart) dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol naar kleine luchthavens – met name vliegveld Lelystad – wordt uitgeplaatst.

In de ontwerp-aanwijzing voor Schiphol is in verband met de uitplaatsing van de kleine luchtvaart opgenomen dat luchtvaartuigen lichter dan 3000 kg, met uitzondering van hefschroefvliegtuigen, met inachtneming van een korte overgangperiode, niet meer op Schiphol worden toegelaten.

In de brief van 2 juni 1995 (Kamerstukken II 1994–1995, 23 552, nr. 15) betreffende de relatie tussen de PKB Schiphol en Omgeving en de luchthaven Lelystad, heb ik met betrekking tot de hieruit voortvloeiende ontwikkeling van de huidige luchthaven Lelystad twee fasen onderscheiden.

Fase 1 betreft de versterking van de huidige (overloop)functie van Lelystad, om met name de lichtere segmenten van de general aviation van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen; dit teneinde de druk op Schiphol te verminderen.

Deze fase omvat de volgende onderdelen: de aanleg van een parallelle verharde baan voor lichte vliegtuigen; vergroting van de bestaande bkl-geluidszone (voor kleine luchtvaart); die reeds vanaf 1992 «vol» is; de wettelijk verplichte vaststelling van een Ke-zone (voor met name lichte straalvliegtuigen en hefschroefvliegtuigen); en het vervangen van de

S–VV

bestaande gewichtslimiet van 6000 kg door de gebruikelijke baancodering (deze laat overigens geen substantieel zwaarder luchtverkeer in deze fase toe).

Status en functie van de luchthaven Lelystad in fase 1 zijn in overeenstemming met het vigerende Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). Naar verwachting zal de Tweede Kamer begin 1997 van de ontwerp-aanwijzingen voor de eerste fase in kennis worden gesteld, waarna deze nog voor de zomer van 1997 van kracht zouden kunnen worden.

Fase 2 betreft de verdere ontwikkeling van Lelystad tot kleine luchthaven met een belangrijk accent op zakelijk gebruik, waar ook de snellere en zwaardere categorieën zakelijk en taxiverkeer van Schiphol kunnen worden ontvangen («business airport»). In deze ontwikkelingsfase zal de startbaan worden verlengd van de huidige 1 250 meter tot maximaal 1 600 à 1 800 m, teneinde ook dit luchtverkeer veilig te kunnen accommoderen. Het vliegveld zal als gevolg hiervan geschikt zijn voor burgerluchtvaart met vliegtuigen met een maximum startgewicht van circa 20 ton, echter niet voor groot commercieel luchtverkeer. Nachtvluchten worden evenmin voorzien.

In de aanwijzingen voor de tweede fase zullen ook de bkl- en Ke-zones aangepast dienen te worden aan de langere baan en het gebruik door (deels) zwaardere vliegtuigen. Een dergelijke functie, status en uitrustingsniveau van vliegveld Lelystad is echter niet in overeenstemming met de status «kleine luchtvaartterrein» van het huidige SBL, doch vereist een herziening van het SBL met betrekking tot de luchthaven Lelystad.

Vanwege de recente snelle groei van Schiphol en de daarvoor ontwikkelde korte termijn maatregelen, waaromtrent ik u berichtte in mijn brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 14 juni 1996 (Kamerstukken II 1995–1996, 23 552 en 24 786, nr. 57), is een zo spoedig mogelijke uitvoering vereist van de procedures voor de tweede fase voor Lelystad. Aldus kan worden bereikt dat over enkele jaren ook het zwaardere zakelijke en taxiverkeer dat nu op Schiphol opereert, dan kan plaatsvinden van en naar de luchthaven Lelystad. Dit zal bij kunnen dragen aan het verder verlichten van de druk op Schiphol.

Vanwege het urgente en korte termijn karakter van deze maatregel is een zo spoedig mogelijke afronding vereist van de daarvoor noodzakelijke herziening van het SBL voor de luchthaven Lelystad en van de bijbehorende aanwijzingsbesluiten. Tevens dient een milieu-effectrapportage te worden opgesteld.

Gelet op de aanwezige urgentie, is een partiële herziening van het SBL voor de luchthaven Lelystad vereist en kan niet worden gewacht op een algehele herziening van het SBL na afronding van het project TNLI.

Een algehele herziening van het SBL, na afronding van TNLI, kan niet voor de eeuwwisseling worden afgerond.

Een partiële herziening van het SBL met betrekking tot Lelystad, het vervolgens vaststellen van de aanwijzingen voor Lelystad en de realisatie van de baanverlenging zal naar verwachting wel haalbaar zijn voor 1 januari 2000. Voor de partiële herziening van het SBL zal de PKB-procedure uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de milieu-effectrapportage-procedure uit de Wet milieubeheer moeten worden doorlopen. De Tweede Kamer en de Eerste Kamer krijgen in de PKB-procedure de partiële herziening van het SBL ter goedkeuring voorgelegd. Als bijlage is een globale planning opgenomen.

Dit betekent dat met toepassing van een partiële herziening van het SBL voor de realisering van fase 2 van de ontwikkeling van Lelystad op relatief korte termijn het segment zwaarder general aviation van Schiphol kan worden uitgeplaatst naar Lelystad. Bovendien kan met een snelle

realisering van fase 2 de Europese subsidie voor Flevoland ten behoeve van de infrastructuur optimaal worden benut.

De relatie tussen de luchthaven Lelystad en de op te stellen integrale beleidsvisie over de toekomstige Nederlandse luchtvaart infrastructuur (TNLI) heb ik u eerder in voornoemde brief van 2 juni 1995 toegelicht.

In principe staat de ontwikkeling van fase 2 voor Lelystad los van de besluitvorming in TNLI- en SBL 2-kader.

In het kader van TNLI wordt gekeken naar de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart met een aanzienlijk verder liggende tijdshorizon dan thans aan de orde is ten aanzien van de in de PKB Schiphol en Omgeving voorziene ontwikkeling van de luchthaven bij Lelystad.

Met de voorgenomen partiële herziening van het SBL ten behoeve van de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad tot business airport wordt geen enkel voorschot genomen op de uitkomsten van het TNLI-proces.

Op grond van het voorgaande kondig ik u mede namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan, conform artikel 2b van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, dat mijn ambtgenote en ik voornemens zijn de PKB Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen partieel te herzien ten behoeve van de ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot «business airport» en dat wij hiervoor de benodigde procedures zullen starten.

Indien u dat wenst kunt u de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad tot «business airport» agenderen voor het voor september door mij voorgestelde overleg over de ontwikkelingen in het Schiphol-dossier.

Afschrift van deze brief wordt toegezonden aan de Raad voor de Ruimtelijke ordening.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

PLANNING LELYSTAD AIRPORT – 2e Fase

Onderstaand wordt de globale fasering en planning aangegeven behorende bij fase 2, de ontwikkeling van de huidige luchthaven Lelystad tot «business airport» (baanverlenging tot 1800 meter, zakelijk en taxiverkeer tot 20 000 kg. Geen groot commercieel verkeer, geen nachtvluchten).

Opstellen milieu-effectrapport conform Wet milieubeheer

Planning: medio 1996 – eind 1997

Procedure:

- startnotitie
- richtlijnen
- opstellen MER
- aanvaarding MER door bevoegd gezag
- terinzagelegging MER (zes weken)
- toetsingsadvies Commissie MER

Partiële herziening Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen conform de Wet op de Ruimtelijke Ordening

planning: medio 1996 – medio 1998

Procedure:

- mededeling aan de TK/EK
- deel 1, ontwerp pkb: terinzagelegging pkb deel 1 (zes weken)
- deel 2, inspraak/advies (adviesaanvraag aan de Raad voor de Ruimtelijke Ordening alsmede de Rijksplanologische Commissie en Rijksmilieuhygiënische Commissie), bestuurlijk overleg met de besturen van de provincie Flevoland en van de gemeenten Lelystad, Dronten en Zeewolde alsmede van het (de) betrokken waterschap(pen)
 - deel 3 kabinetsstandpunt
 - deel 4 planologische kernbeslissing (goedkeuring door Tweede Kamer en Eerste Kamer)

Aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet (fase 2)

planning: medio 1996 – begin 1999

Procedure:

- voorontwerp-aanwijzing
- bestuurlijk overleg (advies commissie art. 28 Luchtvaartwet)
- adviesaanvraag Rijksplanologische en Rijksmilieuhygiënische Commissie
 - vaststelling ontwerp-aanwijzingen
 - terinzagelegging ontwerp-aanwijzing (zes weken), inspraak en advies (advies commissie art. 21 Luchtvaartwet)
 - vaststelling aanwijzingsbesluiten
 - bezwarenprocedure
 - beroepsprocedure
 - onherroepelijk besluit