

Vergaderjaar 1994–1995

**23 552**

## **Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving**

**Nr. 15**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 2 juni 1995

Met het oog op de parlementaire behandeling van de PKB Schiphol en Omgeving (deel 3), wordt u in deze brief, vooruitlopend op het uitbrengen van de nota RELUS (Regionale Luchthaven Strategie), reeds geïnformeerd over **een aantal aspecten die specifiek verband houden met Schiphol, met name de relatie tussen Schiphol en Lelystad**. Naar verwachting zal de nota RELUS pas na de behandeling van de PKB Schiphol en Omgeving verschijnen.

Ten aanzien van het huidige vliegveld Lelystad is in de PKB Schiphol en Omgeving (deel 3) besloten om de General Aviation, die geen rol speelt bij de mainport functie van Schiphol in de eerste planperiode (tot 2003) zoveel mogelijk naar dit kleine luchtvaartterrein uit te plaatsen (zie Nota van Toelichting van de PKB deel 3, bijlage blz. 118). De NV Luchthaven Schiphol heeft daaraan uitwerking gegeven door de general aviation op Schiphol zoveel mogelijk te ontmoedigen.

#### **Het huidige vliegveld Lelystad**

Het huidige vliegveld Lelystad is een luchtvaartterrein voor de kleine luchtvaart, waarvan voornamelijk lichte vliegtuigen gebruik maken. Het is een zogenaamd ongecontroleerd luchtvaartterrein d.w.z. er is geen verkeersleiding. Er wordt «op zicht» gevlogen volgens een voorgeschreven luchtverkeerscircuit. Het veld beschikt over een tweezijdig aanvliegbare verharde baan met een lengte van 1250 m. De huidige aanwijzing op grond van Luchtvaartwet d.d. 23 april 1991 en bijbehorende geluidszone laten slechts vliegtuigen toe met een maximum startgewicht van 6000 kg. Rond het luchtvaartterrein is een geluidszone vastgesteld, waarbuiten de in het Besluit Geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22) vastgestelde grenswaarde niet mag worden overschreden. De afgelopen jaren heeft het veld zich met ruim 120 000 vliegtuigbewegingen ontwikkeld tot het drukste vliegveld voor de general aviation in Nederland. Beroepsmatige vlieglessen maken een belangrijk deel van de bewegingen uit.

In principe vinden volgens de huidige aanwijzing van 23.00 uur tot 07.00 uur geen vluchten plaats vanaf het luchtvaartterrein, met uitzondering van landbouwvluchten in de zomerperiode.

### **Versterking huidige (overloop)functie van Lelystad (fase 1)**

In deze context heeft het Kabinet al voorbereidingen getroffen om met name de kleine luchtvaart van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen om zodoende de druk op Schiphol te verminderen. Dit heeft onder andere in 1993 geleid tot de toezegging van een financiële bijdrage in de uitbreidingsinvesteringen op het huidige vliegveld Lelystad van in totaal f 8,25 mln. Dit is geheel in lijn met de afspraken in het PASO (Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving, 1991). Hiervan is inmiddels f 6,5 mln. ter beschikking gesteld ter versterking van zijn huidige (overloop)functie van klein verkeer op Schiphol ten behoeve van o.a. een platform, taxibaan (ter ontsluiting van een nieuw bedrijventerrein), alsmede de uitplaatsing van het zweefvliegen naar een nieuwe locatie in de regio. In deze ontwikkelingsfase wordt nog steeds uitgegaan van de huidige baanlengte (1250 m) en slechts verkeer met een maximaal startgewicht beneden 6000 kg. Wel zal door middel van een parallelle grasbaan voor lichte motorvliegtuigen, grotere Bkl-geluidzones (alsmede een Ke-zone voor incidenteel verkeer boven 6000 kg), de capaciteit van het vliegveld worden vergroot. Een dergelijk gebruik past nog in het huidige Structuurschema Burgerluchtvaart. Wel zal ten behoeve van deze ontwikkeling (fase 1) de aanwijzingsprocedure (zonder MER) opnieuw moeten worden doorlopen, die ten minste 2 jaar in beslag neemt (streefdatum 1 juli 1997).

### **Ontwikkeling van Lelystad tot Business Airport (fase 2)**

Op termijn wordt een ontwikkeling naar een zogenaamde business airport beoogd, zodat ook de zwaardere categorieën general aviation kunnen worden ontvangen (fase 2). Het resterende bedrag ten behoeve van baanverzwaren (f 1,75 mln.) van de toegezegde rijksbijdrage (totaal f 8,25 mln.) zal ter beschikking worden gesteld, zodra de aanwijzing van vliegveld Lelystad dit mogelijk maakt. In deze ontwikkelingsfase zal namelijk de startbaan worden verlengd tot 1600 à 1800 m, teneinde ook het zwaardere taxi- en zakenverkeer van Schiphol op verantwoorde wijze te kunnen accommoderen. Dit gaat tevens gepaard met het opheffen van de gewichtslimiet van 6000 kg, hoewel het vliegveld dan nog altijd niet geschikt zal zijn voor groot verkeer. In de aanwijzing zal ook een Ke-zone voor het gebruik van zwaardere vliegtuigen moeten worden opgenomen.

Een dergelijke functie van vliegveld Lelystad past echter niet in het huidige SBL, doch vereist een nieuw SBL, dan wel een partiële herziening van het SBL met betrekking tot Lelystad. Dit dient op uitdrukkelijk verzoek, dan wel met instemming van de Tweede Kamer plaats te vinden. Indien onmiddellijk met een partiële herziening wordt aangevangen, zal niet eerder dan in het jaar 2000 een PKB deel 4 voor een dergelijke wijziging van het SBL en een aanwijzing voor het vliegveld Lelystad kunnen worden vastgesteld.

### **Lelystad in relatie tot de lange termijn luchthavencapaciteit**

Met deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving heeft het kabinet de grenzen aan de ontwikkeling van Schiphol aangegeven. Voor het groot commercieel verkeer dat door de nu vastgestelde capaciteitsgrenzen (met name geluidszones) te zijner tijd niet meer op Schiphol valt te accommoderen, zou, indien daarvoor het draagvlak aanwezig blijkt, een tijdige ontwikkeling van additionele luchthavencapaciteit in of nabij de Randstad

gezocht moeten worden. De hogesnelheidstrein kan slechts in een deel van de markt voor lange-afstandsverplaatsingen voorzien.

Met het oog op de internationale bereikbaarheid van Nederland op de lange termijn is de vraag aan de orde gesteld of Lelystad kan voorzien in de behoefte aan lange termijn infrastructuur, in aanvulling op die van Schiphol. Voorts is meermalen de vraag gesteld of het groot verkeer van Schiphol uitgeplaatst zou kunnen worden naar Lelystad. In de PKB Schiphol en Omgeving (deel 3) is op bladzijde 27 van de Nota van Toelichting reeds aangegeven dat de uitplaatsbaarheid van verkeer van Schiphol naar andere luchthavens, met uitzondering van de General Aviation, niet goed mogelijk is. Dit was ook eerder gebleken uit de in het kader van de PKB Schiphol uitgevoerde Inventarisatie Economische Effecten (IEE).

Tegen deze achtergrond moeten de verschillende opties voor aanvullende capaciteit ten opzichte van Schiphol nog eens gedegen worden bezien. Een van de opties zou een locatie in de regio Flevoland kunnen zijn. Deze behoeft echter niet noodzakelijkerwijs samen te vallen met de exacte huidige locatie van het vliegveld Lelystad.

Overigens geldt voor een dergelijke functie voor groot commercieel verkeer dat hiervoor een startbaan van 3800 m, alsmede luchtverkeersleiding, gebouwen en bijbehorende ontsluitende, landzijde infrastructuur noodzakelijk zullen zijn. Een dergelijke, grootschalige luchthaven dient eveneens te zijn gebaseerd op partiële herziening van het huidige SBL of een nieuw SBL (SBL II).

Welke van beide opties voor deze zware planologische procedure zal worden doorlopen, wordt mede beïnvloed door de keuze van de Tweede Kamer. De inhoudelijke complexiteit bij een volledig nieuw SBL zal meer tijd vergen.

Daartoe zal om te beginnen een integrale visie inzake de lange termijn luchtvaartinfrastructuur worden opgesteld. Deze zal eind 1996 worden uitgebracht en gebaseerd zijn op een analyse van de ontwikkelingen in de luchtvaart en de daarop geënte alternatieve luchthavenconfiguraties en -locaties. Deze integrale visie vormt na bespreking met het Parlement de basis voor de ruimtelijke vertaling in een nieuw SBL. Deel I van dat nieuwe SBL zal naar verwachting medio 1997 aan het Parlement kunnen worden aangeboden. De definitieve vaststelling kan dan na het doorlopen van de vereiste procedures in het jaar 2000 plaatsvinden. Vervolgens kunnen de nodige aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet worden gegeven in 2002.

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