

Vergaderjaar 1996–1997

24 872

Partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaart

Nr. 2

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 1 oktober 1996

In het Algemeen Overleg met de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Economische Zaken, d.d. 11 september 1996, is de brief van 30 augustus 1996 (24 872, nr. 1) aan de orde geweest betreffende de partiële herziening van het SBL ten behoeve van de Luchthaven Lelystad.

Bij deze bespreking zijn enige vraagpunten aan de orde gekomen, die ik mede namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer wil toelichten.

Urgentie is geboden om de voorziene overloopfunctie van Lelystad voor Schiphol snel te kunnen realiseren.

Teneinde de druk op mainport Schiphol te verlichten heeft het Kabinet zich in het regeerakkoord voorgenomen, voorbereidingen te treffen voor investeringen in de luchthaven Lelystad ter versterking van de huidige (overloop)functie van Lelystad.

In de PKB Schiphol en Omgeving (kamerstukken II, 1994–1995, 23 552) is dienaangaande besloten om het segment general aviation dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol naar kleine luchthavens – met name vliegveld Lelystad – uit te plaatsen.

Deze uitplaatsing van de general aviation wordt gefaseerd uitgevoerd, zoals aangegeven 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.

– In de (ontwerp) aanwijzing voor Schiphol is opgenomen dat luchtvaartuigen lichter dan 3000 kg, met uitzondering van hefschroefvliegtuigen, niet meer op Schiphol worden toegelaten.

– In het ontwerp-aanwijzingsbesluit voor de Luchthaven Lelystad wordt de bestaande gewichtslimiet van 6000 kg vervangen door de gebruikelijke ICAO-baancodering. Als gevolg hiervan kunnen ook luchtvaartuigen iets zwaarder dan 6000 kg van het vliegveld gebruik maken. Momenteel geschiedt dit nog op basis van ontheffingen. Status en functie van de

luchthaven Lelystad zijn in deze fase overeenkomstig het vigerende SBL. (Fase 1 van het ontwikkelingstraject Lelystad.)

– Met de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad tot «business airport» wordt beoogd om in de toekomst niet alleen de lichtere segmenten – tot circa 6000 kg – maar ook zwaardere en snellere segmenten van de general aviation, het zakelijk- en taxiverkeer tot maximaal 20 000 kg, naar de Luchthaven Lelystad uit te kunnen plaatsen. (Fase 2 van het ontwikkelingstraject Lelystad.)

Inzake de overloopfunctie moeten de gewichtslimiet in de aanwijzing van Schiphol (3000 kg) en het maximum voor Lelystad (verkeer tot circa 20 000 kg, waarbij gedacht kan worden aan bijvoorbeeld toestellen als de Cessna Citation3/startgewicht circa 10 000 kg, de SAAB340/startgewicht circa 12 000 kg en de Falcon 200/startgewicht van circa 14 000 kg) niet één op één op elkaar worden gelegd. Immers aan de ene kant dient Schiphol over voldoende flexibiliteit te beschikken om in beperkte mate mainport-gebonden general aviation in de gewichtsklasse 3000–20 000 kg te kunnen ontvangen. (Het betreft hier kleine feeder-lijntjes die de grote lijndiensten voeden en dienaangaande van belang zijn voor de transferfunctie van Schiphol.) Aan de andere kant is het voor de integrale overloopfunctie van Lelystad vereist dat het voorzieningenniveau dusdanig wordt ontwikkeld, dat vrijwel alle general aviation verkeer waarmee zakelijk- en taxiverkeer plaatsvindt kan worden geacommodeerd. Ten behoeve van deze tweede fase is een herziening vereist van het vigerende SBL.

Door de overloopfunctie van de Luchthaven Lelystad niet alleen te richten op de lichte general aviation segmenten, maar ook op de zwaardere en snellere segmenten van het zakelijk- en taxiverkeer kan de overloopfunctie voor vrijwel al het zakelijk verkeer tot 20 000 kg integraal worden gerealiseerd.

De essentiële segmenten van het zakelijk verkeer bevinden zich namelijk tussen de 6000 en 20 000 kg.

Voor Lelystad betekent het kunnen accommoderen van dit segment dat deze luchthaven zich kan ontwikkelen tot een renderend zakelijk vliegveld, dat een toereikend alternatief vormt voor het zakelijk verkeer van Schiphol. Bovendien betekent uitplaatsing van dit zwaardere en snellere zakelijk- en taxiverkeer vermindering van de druk op de geluidszones rond Schiphol. Om de overloopfunctie volledig te kunnen ontwikkelen is een baanverlenging een noodzakelijke voorziening.

Dit gezien de geldende hogere eisen inzake de baanlengte voor verkeersvluchten (commercieel personen- of goederenvervoer) met een maximum startgewicht van circa 20 000 kg. De baanbreedte wordt niet aangepast, waardoor ook na baanverlenging het vliegveld niet geschikt is voor groot commercieel verkeer.

De ontwikkeling van een «business airport» wordt vanwege de regionaal-economische ontwikkeling en werkgelegenheid mede gestimuleerd door de Provincie Flevoland en de Gemeente Lelystad. Onder de voorwaarde dat fase 2 volledig wordt uitgevoerd binnen de looptijd van het Europese investeringsprogramma, draagt de Provincie Flevoland uit haar Europese programma circa 5 miljoen Ecu aan middelen bij.

Met de hier beschreven fase 1 en 2 wordt geenszins vooruitgelopen op de dialoog en besluitvorming in het kader van het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI).

Er dient steeds zorgvuldig onderscheid gemaakt te worden tussen een potentiële locatie bij Lelystad voor groot commercieel verkeer en het huidige vliegveld Lelystad, dat ook na de ontwikkeling tot «business airport» alleen geschikt zal blijven voor het accommoderen van klein verkeer.

Resumerend, de ontwikkeling van een business airport:

- 1) past in het vigerend Rijksbeleid zoals tot uitdrukking gebracht in het regeerakkoord en de PKB Schiphol;
- 2) draagt bij aan de ontlasting van Schiphol door verkeer dat niet strikt noodzakelijk is voor de mainportfunctie uit te kunnen plaatsen;
- 3) is een uitwerking van de korte termijn maatregelen, waaromtrent ik u berichtte in mijn brief van 14 juni 1996 (kamerstukken II 1995–1996, 23 552 en 24 786, nr. 57);
- 4) wordt mede gefinancierd vanuit de EU en de regio indien de uitvoering voor 1-1-2000 is afgerond (per 1-1-2000 vervalt EU-subsidie en wordt de investeringsbijdrage vanuit de regio twijfelachtig);
- 5) maakt een partiële herziening van SBL noodzakelijk, aangezien een algehele herziening van het SBL, na afronding van TNLI, niet voor het jaar 2000 kan worden afgerond.

Zoals ik u reeds in de brief van 30 augustus 1996 heb gemeld, ben ik mede namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voornemens, om op korte termijn de benodigde procedures ten behoeve van een partiële herziening van het SBL in gang te zetten.

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