

Vergaderjaar 2009–2010

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 9**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 oktober 2009

Op 29 juni jl. (Vergaderjaar 2008–2009, 31 936 nr. 2) heb ik u in het kader van de voorhangprocedure geïnformeerd over het ontwerp-besluit ten aanzien van de aanwijzing van de luchthaven Lelystad. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft op 8 oktober aanstaande hierover een Algemeen Overleg gepland. In dit kader informeer ik u graag, mede namens de minister van VROM, over de laatste ontwikkelingen.

### **Aanleiding**

De Raad van State heeft bij uitspraak van 10 oktober 2007 de gelegenheid gegeven om tot oktober dit jaar een nieuw besluit te nemen over de luchthaven Lelystad. In juni 2008 heeft de exploitant Luchthaven Lelystad een aanvraag gedaan voor de ontwikkeling van de luchthaven. De aanvraag heeft in hoofdlijnen betrekking op het verruimen van de openingstijden van de luchthaven (tussen 06.00–23.00 uur), het verlengen van de start- en landingsbaan tot 2100 meter en het vergroten van de geluidcontour.

De minister van VROM en ik hebben op 25 mei 2009 een ontwerp-besluit opgesteld dat binnen het kader van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad valt en in lijn is met hetgeen dat is aangevraagd.

Het ontwerp-besluit is gezamenlijk met het MER ter inzage gelegd en aan de Tweede Kamer voorgelegd in het kader van de voorhangprocedure. De inspraakprocedure is inmiddels afgerond en de commissie m.e.r. heeft positief advies uitgebracht over het MER.

De minister van VROM en ik nemen op korte termijn op basis van de resultaten van inspraak en advies en de inbreng van uw Kamer een definitief besluit over de aanwijzing. Daarbij hebben wij ook oog voor de huidige economische situatie en de daarmee samenhangende ontwikkelingen in de luchtvaartsector (zie de brief van dhr. Alders d.d. 1 oktober 2009 (Kamerstuk 31 936, nr. 5).

## **Recente marktontwikkelingen**

In de PKB is Lelystad geschetst als luchthaven die zich kan ontwikkelen tot een luchthaven met een zakelijk karakter. Binnen dit kader heeft de exploitant een aanwijzingsverzoek ingediend dat ruimte biedt aan klein verkeer (BKL-verkeer) en een deel van het kleiner zakelijk verkeer (Ke-verkeer) dat nu gebruik maakt van de luchthaven Schiphol. Daarnaast wordt ruimte gevraagd voor een beperkte hoeveelheid groter verkeer (zoals type Boeing 737).

In het kader van de uitvoering van de afspraken van de Alderstafel Schiphol en het proces aan de regionale Alderstafels heeft de heer Alders een marktprognose uitgevoerd. Uit de brief van de heer Alders d.d. 1 oktober 2009 over de marktprognose blijkt dat de groei van het vliegverkeer is vertraagd.

De vertraging in de marktontwikkeling kent ook consequenties voor het tijdstip waarop Schiphol zal investeren in de realisatie van een baanverlenging die nodig is voor het groter verkeer.

Wel heeft Schiphol samen met de provincie en gemeente aangegeven, ondanks de vertraagde marktontwikkeling, de luchthaven Lelystad stapsgewijs te ontwikkelen tot een zakelijke luchthaven. Hiermee kan worden gekomen tot een rendabele exploitatie van de luchthaven in opmaat naar een situatie mét baanverlenging conform de aanvraag van de exploitant.

De exploitant heeft aangegeven dat er, vooruitlopend op een situatie met een verlengde baan, voor de korte termijn capaciteit nodig is om de luchthaven verder te optimaliseren en uit te breiden tot een luchthaven met een zakelijk karakter. Vooral in de segmenten voor zakenvluchten en lesvluchten wil de luchthaven door verruiming van de openingstijden en introductie van (een vorm van) luchtverkeersleiding een grotere rol te vervullen, waardoor aanvullende capaciteit nodig is ten opzichte van de huidige situatie. Schiphol heeft aangegeven zorg te zullen dragen voor het operationeel maken van navigatiehulpmiddelen en voor (beperkte) luchtverkeersleiding. Daarnaast zullen Schiphol en de regio samenwerken in het aantrekken van luchtvaartgerelateerd onderwijs en vliegtuig- onderhoudsbedrijven op Lelystad Airport.

## **Samenhang met andere projecten**

Naast de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad komen in de komende periode ook andere projecten tot ontwikkeling in Flevoland. Het gaat daarbij onder andere om verschillende grote ruimtelijk-economische investeringen en projecten zoals de Schaalsprong Almere en de wegverbinding tussen Amsterdam en Almere/Lelystad.

Tussen de verschillende projecten in Flevoland zit een belangrijke samenhang. Denk daarbij aan de ontwikkeling van werkgelegenheid in Flevoland onder meer door een intensiever gebruik van de luchthaven en de woonwerk balans vanuit mobiliteitsoogpunt. Bovendien leveren deze projecten een wezenlijke bijdrage aan de ontwikkeling van het noordelijke deel van de Randstad tot een duurzame en internationaal concurrerende topregio. De ontwikkeling van luchthaven Lelystad kan als motor voor werkgelegenheid en luchthaven gerelateerd onderwijs in Flevoland hieraan een bijdrage leveren.

De heer Alders is gevraagd om na te gaan welke betekenis de luchthavens Eindhoven en Lelystad kunnen hebben in de accommodatie van de nationale capaciteitsvraag, waarbij de luchthaven Lelystad uiteindelijk ca. 35 000 grote vliegtuigbewegingen (zoals type Boeing 737) zou moeten accommoderen. In een tussentijds advies heeft de heer Alders aange-

geven nader onderzoek te willen doen naar de interferentie in het lucht-ruim met Schiphol-verkeer en naar de relatie tussen een grotere luchthaven Lelystad, de locatie van die luchthaven en de invloed op de netwerkkwaliteit van Schiphol.

De onderzoeken zijn in eerste instantie niet van invloed op dit aanwijzingsbesluit omdat de aanvraag van de exploitant in deze aanwijzingsprocedure primair is gericht op klein, zakelijk verkeer en slechts voor een beperkt deel op het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag (maximaal 5 000 «grote» vliegtuigbewegingen zoals type Boeing 737). Er is op dit moment geen aanleiding om aan te nemen dat de onderzoeken die door de heer Alders zullen worden uitgevoerd invloed hebben op de verdere ontwikkeling van Lelystad. Wanneer onverhoopt toch sprake blijkt van nieuwe inzichten zullen de minister van VROM en ik ons daar te zijner tijd over beraden.

### **Inspraak en advies**

In de inspraak wordt veelvuldig ingegaan op de vliegroutestructuur. Veel insprekers maken zich in zijn algemeenheid zorgen over mogelijke overlast van vliegtuiggeluid, een flink aantal reacties gaat ook in op de kwetsbaarheid van de nabij gelegen Oostvaardersplassen. Ook het advies van de commissie MER gaat hier zeer expliciet op in. De commissie MER constateert dat de route over de Oostvaardersplassen mogelijk kan leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van dit Natura 2000 gebied.

De commissie geeft aan dat in een dergelijke situatie volgens de natuurbeschermingswet een project alleen doorgang kan vinden als er zekerheid is dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast of als de ADC toets<sup>1</sup> is doorlopen. In het kader van de eerste stap in deze toets (is er een alternatief) wijst de commissie op het alternatief dat voor deze route is opgenomen in het MMA.

### **Consequenties voor het te nemen besluit**

Gegeven de recente ontwikkelingen en de signalen uit de inspraak en adviezen vraagt het ontwerpbesluit op een aantal punten om aanpassing.

Het is, gezien de vertraagde marktontwikkeling, niet realistisch om er van uit te gaan dat er direct na het nemen van het besluit zal worden geïnvesteerd in een baanverlenging waardoor op Lelystad groter verkeer mogelijk wordt.

Op termijn is dit wel de ontwikkeling die de initiatiefnemer en Schiphol Group nog steeds voorstaat. Het te nemen besluit moet er op gericht zijn de ontwikkeling van Lelystad Airport conform de aanvraag – en de onderliggende PKB – mogelijk te maken, echter in een vorm die ook zoveel mogelijk aan de belangen van de omgeving tegemoet komt. In die zin dat zij zich tot aan ingebruikname van de baanverlenging niet geconfronteerd ziet met een alternatieve invulling van de volledig bij de baanverlenging horende geluidruimte met mogelijk onvoorziene overlast tot gevolg.

In het kader van het advies van de Commissie MER is het verstandig om een alternatief te kiezen voor de vliegroute over de Oostvaardersplassen.

De minister van VROM en ik zijn voornemens om op basis van bovenstaande punten in elk geval voor de volgende aanpassingen ten op zichte van het ontwerp-besluit te kiezen:

- Er wordt, ook voor de vliegroutes voor het groter verkeer (Ke-verkeer), gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) uit het MER. Daarom wordt in plaats van de route over de Oostvaarders-

---

<sup>1</sup> A: zijn er Alternatieve oplossingen?

D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?

C: welke Compenserende maatregelen worden er in dat geval getroffen?

plassen uitgegaan van de «linksom route» (ten oosten van Lelystad Airport en Lelystad) in de aanwijzing.

- De geluidszone voor het groter verkeer (Ke-verkeer) behorende bij het MMA wordt in de aanwijzing vastgelegd. Omdat deze zone pas opportuun is bij in gebruikname van de baanverlenging wordt voor de periode daarvoor een kleinere, tijdelijke geluidszone vastgelegd die gebaseerd is op het verwachte gebruik behorend bij de eerste stap tot een zakenluchthaven uitgaande van een onverlengde baan. Concreet betekent dit het verkeer uit de aanvraag exclusief de typen waarvoor een baanlengte van 1250 meter ontoereikend is. Deze zone is groter dan de geldende Ke-zone en maakt het zodoende mogelijk om meer zakelijk verkeer te accommoderen dan thans het geval is.
- Op het moment dat een baanverlenging in gebruik wordt genomen gaat de grotere geluidscontour gelden behorend bij het MMA waarbij een maximum van 5 000 vliegtuigbewegingen wordt gesteld aan het geregeld groot verkeer (zoals type Boeing 737). Schiphol Group heeft aangegeven dat zij zullen overgaan tot het verlengen van de baan zodra de marktvraag voor niet-mainportgebonden verkeer hier aanleiding toe geeft (zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de netwerk-kwaliteit op Schiphol) en de door de Alderstafel genoemde aandachtspunten zoals de luchtruimproblematiek (interferentie met Schiphol-verkeer) tot adequate oplossingen zijn uitgewerkt. Verder geldt het eerder gestelde voor het Alderstraject.
- (Een vorm van) luchtverkeersbegeleiding zal, vooruitlopend op een situatie met een verlengde baan, procedureel mogelijk worden gemaakt indien hier door de exploitant eventueel met andere belanghebbenden een financieel dekkend voorstel voor wordt gedaan.

Met het vergroten van de zone ten opzichte van de thans geldende zone is een rendabele exploitatie van de luchthaven mogelijk en kan Lelystad Airport zich (verder) ontwikkelen tot zakelijke luchthaven en aldus bijdragen aan de economische ontwikkeling van de regio. Door een tijdelijke zone vast te leggen wordt de omgeving beschermd tegen «oneigenlijk» gebruik van de geluidscontour die bestemd is voor groter verkeer (zoals type Boeing 737). Daarnaast sluit een dergelijke ontwikkeling van de luchthaven goed aan bij de fase waarin de andere RAAM projecten zich bevinden.

Tot slot geeft dit de mogelijkheid om, bij een wat minder intensief gebruik dan na het in gebruik nemen van de baanverlenging, te bezien of – ondanks de resultaten uit het MER die aangeven dat dit niet het geval is – de linksom route leidt tot onaanvaardbare overlast.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte te hebben gesteld ten behoeve van het overleg met uw Kamer op 8 oktober aanstaande.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings