

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Lelystad Airport  
t.a.v. de heer drs. A.H. Oude Weernink  
Postbus 2201  
8203 AE LELYSTAD

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
24 mei 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL07.007468	Di/PvH/071308 en Di/PvH/071306
Onderwerp	
Luchtverkeersleiding Lelystad	

Geachte heer Oude Weernink,

In uw brief van 19 maart jl. vraagt U mij om de luchthaven Lelystad aan te wijzen als gecontroleerde luchthaven, hetgeen betekent dat er door de LVNL luchtverkeersleiding geleverd zou moeten worden op deze luchthaven. U dringt aan op een spoedige introductie van luchtverkeersleiding, hetgeen naar uw mening ook mogelijk moet zijn omdat een dergelijke aanwijzing een routinematige aangelegenheid is en binnen een maand van kracht kan worden. Voor een dergelijk besluit is een bredere afweging nodig aangaande de consequenties van luchtverkeersleiding op de luchtvaart, de bekostiging ervan, de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders en de indeling van het luchtruim. Alvorens hierop nader in te gaan wil ik U echter wijzen op uw verantwoordelijkheid aangaande de veiligheid op uw luchthaven.

In uw brief en ook in uw verwijzing naar berichten in de pers (o.a. Metro van 15 maart jl) wijst u op de veiligheidssituatie rond de luchthaven en op de beveiligingsmaatregelen op de luchthaven. Zoals bekend, is mijn collega van Justitie verantwoordelijk voor de beveiliging van luchthavens. De huidige beveiligingsmaatregelen zijn afgestemd op de huidige intensiteit van het luchtverkeer en op de huidige functie van de luchthaven.

In het luchtruim rondom uw luchthaven zijn de vliegers conform de algemene en zichtvliegvoorschriften zelf verantwoordelijk voor de veiligheid van het uitvoeren van hun vluchten. Dit staat los van uw mening dat, gegeven het diverse verkeersbeeld op Lelystad, luchtverkeersleiding op uw luchthaven nodig is.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 3517338

In het recente verleden is nadrukkelijk aan de orde geweest om Lelystad tot een gecontroleerde luchthaven te laten ontwikkelen. De reden dat dit ondanks de gedane inspanningen in de afgelopen jaren niet is doorgevoerd ligt mede in de eigen besluitvorming van Lelystad Airport zoals beschreven in de brief van 12 december 2003 van Lelystad Airport aan de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (kenmerk: DI/VdG/03420). Invoering van luchtverkeersleiding zou betrokken worden bij de besluitvorming over een nieuwe aanwijzing voor de luchthaven, waarmee ook een ander gebruik mogelijk zou worden. Dit gewijzigde gebruik zou ook het inzetten van luchtverkeersleiding effectief maken. In genoemde brief stelt Lelystad Airport dat het op dat moment niet verantwoord was om grote investeringen te plegen en dat op dat moment zou worden afgezien van de implementatie van de zogenoemde fase 2 in de ontwikkeling van Lelystad. Er zou eerst een herziening van de zogenoemde fase 1 worden uitgewerkt. Naar aanleiding van deze brief is de toentertijd lopende Aanwijzingsprocedure stopgezet. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de LVNL hebben tot 2003 meegewerkt aan de implementatie van luchtverkeersleiding, maar de beslissing van Lelystad Airport van eind 2003 noopte de voorbereidingen te staken.

U heeft inmiddels een aanvraag, inclusief milieueffectrapport, ingediend voor een nieuwe Aanwijzing voor baanverlenging en uitbreiding van de Ke-geluidszone. Een dergelijke Aanwijzing maakt structureel groot vliegverkeer op Lelystad mogelijk. Vanwege uw aanvraag heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2006 aan de LVNL verzocht om opnieuw voorbereidingen te treffen voor het invoeren van plaatselijke luchtverkeersleiding op Lelystad.

De LVNL is gestart met de voorbereidingen en heeft aangegeven op zijn vroegst begin 2009 luchtverkeersleiding te kunnen verlenen vanaf Lelystad. Het is niet mogelijk om zonder meer verkeersleiders te installeren, want daaraan gaat veel voorbereidend werk vooraf. Er is een herstructurering van het luchtruim en de instelling van een Control Zone (CTR) nodig en de Schiphol Terminal Control Area (TMA) moet worden vergroot. Hiervoor moet overeenstemming worden bereikt met Defensie. Verder dienen nieuwe procedures te worden opgesteld om het vliegverkeer van Lelystad in de vergrote TMA van Schiphol af te wikkelen. Het is om deze redenen dat de instelling van luchtverkeersleiding gekoppeld is aan de lopende Aanwijzingsprocedure fase 2 en niet daarop vooruitloopt.

Bovendien zullen de kosten voor de luchtverkeersleidingdiensten voorlopig niet in verhouding staan tot de verwachte opbrengsten. In uw brief maakt u niet duidelijk hoe u de financiering van de luchtverkeersleiding denkt op te vangen. In Nederland wordt luchtverkeersleiding alleen verzorgd op luchthavens met structureel groot vliegverkeer, daarvan is op Lelystad Airport in de eerstvolgende jaren nog geen sprake.

Naast uw verzoek om luchtverkeersleiding van 19 maart 2007 heeft u in uw brief van 9 maart aangedrongen op een voortvarende voortzetting van de aanwijzingsprocedure. Naar uw mening moet bestuurlijk overleg met de regio Flevoland zo snel mogelijk plaatsvinden, zodat de ontwerp-aanwijzing nog voor de zomervakantie ter visie kan worden gelegd.

Momenteel werken mijn medewerkers aan het opstellen van een (voor)ontwerp van een nieuwe aanwijzing fase 2. De ervaring met procedures bij andere luchthavens heeft het belang aangetoond van een zorgvuldig besluitvormingsproces en een kwalitatief goed (ontwerp-)aanwijzingsbesluit. Naar verwachting kan eind juni van dit jaar een (voor)ontwerp van een nieuw aanwijzingsbesluit aan de betrokken bestuurders in Flevoland worden voorgelegd.

Ik hecht eraan de besluitvorming over luchtverkeersleiding te blijven koppelen aan de lopende besluitvormingsprocedures rond Lelystad. Daarbij betrek ik ook het voornemen van het kabinet om te bezien welke rol Lelystad kan spelen in de ontwikkeling van de mainport Schiphol. Zoals ik recent heb uitgesproken, kan ik mij voor Lelystad Airport een rol voorstellen als overloopluchthaven voor Schiphol. Nader onderzocht dient in dit verband te worden of en zo ja, hoe de segmenten charterverkeer, low-cost en vrachtvervoer op termijn kunnen worden overgeplaatst van Schiphol naar Lelystad.

Parallel aan de vorengenoemde aanwijzingsprocedure stel ik voor dat overleg wordt gevoerd tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de LVNL en u om na te gaan welke maatregelen in de huidige situatie mogelijk zijn om waar nodig de veiligheid in het luchtruim te verbeteren.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL TRANSPORT EN LUCHTVAART,

J. Tammenoms Bakker