

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

24 mei 2007

2

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGTL 07.007465

VW-07-125

Onderwerp

Lelystad Airport

Geachte voorzitter,

Naar aanleiding van het verzoek van de voorzitter van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat doe ik u hierbij mijn reactie toekomen op de brief van Lelystad Airport van 19 maart 2007 betreffende de instelling van luchtverkeersleiding. Op 19 maart heeft Lelystad Airport mij een brief met overeenkomstige strekking gezonden. Bijgevoegd zijn de brief van Lelystad Airport en mijn beantwoording hiervan (kenmerk DGTL 07.006815).

In aanvulling op mijn beantwoording aan Lelystad Airport wil ik het volgende naar voren brengen.

De besluitvorming en ontwikkeling van de Luchthaven Lelystad verloopt in meerdere fasen en procedures. De invoering van luchtverkeersleiding zou hierin op een passende en logische wijze moeten worden geïntegreerd.

Op dit moment beschikt de luchthaven Lelystad over een startbaan van 1250 meter ten behoeve van (in hoofdzaak) general aviation (kleine luchtvaart). Daarnaast is er in toenemende mate zakelijk vliegverkeer en helikopterterverkeer. Voor beide segmenten heeft Lelystad een geluidsruimte beschikbaar, een zogenaamde Bkl- en Ke-geluidszone. Deze geluidszones, de baanlengte en de openstellingstijden zijn geregeld in de huidige vergunning voor de luchthaven, het zogenaamde Aanwijzingsbesluit fase 1. Binnenkort zal de behandeling bij de Raad van State plaatsvinden van de beroepen die zijn ingesteld tegen dit besluit. Hoewel het Aanwijzingsbesluit nog niet onherroepelijk is, kan wel al volgens dit besluit worden gevolgen.

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

Telefoon 070 – 351 6171
Fax 070 – 351 7895

Voor de nabije toekomst werkt de luchthaven aan een uitbreiding van het vliegveld, de zogenaamde fase 2. De gewenste uitbreiding betreft een verlenging van de startbaan tot 2100 meter en een vergroting van de Ke-geluidszone voor de grote luchtvaart. De exploitant wil deze grotere geluidsruimte voor vluchten met Boeing 737/Airbus 320 toestellen, waarmee hij verwacht op jaarbasis ongeveer 2 à 2,5 miljoen passagiers op de luchthaven te kunnen accommoderen. Deze uitbreiding dient te passen binnen de voorwaarden gesteld in de Planologische Kernbeslissing Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, die in 2004 door de Eerste en Tweede Kamer is vastgesteld. Inmiddels heeft de exploitant van de luchthaven Lelystad een milieueffectrapport voor de gewenste uitbreiding ter acceptatie aangeboden aan het bevoegd gezag. Dit als stap om te komen tot een besluit over de zogenoemde fase 2.

Voor de verdere toekomst van Lelystad zal de relatie met Schiphol van belang worden. Om deze reden heeft vorig jaar de voormalig Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat besloten om Lelystad Airport uit het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens te halen en vooralsnog niet te decentraliseren. In het regeerakkoord van februari 2007 is hierover het volgende opgenomen: "Schiphol kan binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen doorgroeien, waarbij woningen op grotere afstand van Schiphol beter beschermd worden tegen geluidhinder. Op korte termijn worden de mogelijkheden bezien van de ontwikkeling van Lelystad als overloopluchthaven, met inachtneming van overige regionale vliegvelden." In de beleidsaanpak Schiphol, die ik u separaat heb doen toekomen, geef ik aan hoe de acties die voortvloeien uit het regeerakkoord verder worden opgepakt. Hierin staat onder meer dat in het kader van de lange termijn verkenning Schiphol verschillende onderzoeken in gang zijn gezet om de mogelijkheden van overloop van Schiphol naar Lelystad in kaart te brengen. Een keuze voor overloop kan consequenties hebben voor de omvang van de luchthaven Lelystad, de aanwezige infrastructuur en de omgeving van de luchthaven.

Zoals in de brief aan de exploitant van de luchthaven is aangegeven, hecht ik aan het belang van de koppeling tussen de procedure met betrekking tot de uitbreiding van de luchthaven en de invoering van luchtverkeersleiding. De voorbereidingen van Luchtverkeersleiding Nederland en het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn hierop gericht. Invoering van luchtverkeersleiding binnen de bestaande aanwijzing heeft consequenties voor het luchtverkeer, waaronder de kleine luchtvaart dat geen gebruik maakt van luchtverkeersleiding. Dit leidt ertoe dat de kosten voor het huidige luchtverkeer op Lelystad sterk toenemen. De invoering van luchtverkeersleiding stelt eisen aan de financiering, aangezien het volume aan vliegverkeer op Lelystad onvoldoende is om tot kostendekkende luchtverkeersleiding te komen. Het Rijk heeft als beleidslijn dat geen bijdrage wordt gegeven aan de kosten van de luchtverkeersleiding op Nederlandse luchthavens. Deze beleidslijn is gebaseerd op de Europese verordening 550 (artikel 15) die bepaalt dat de luchtvaartgebruikers de volledige kosten dragen van de verlening van luchtvaartnavigatiediensten.

In afwachting van de invoering van luchtverkeersleiding op Lelystad zal in samenwerking met de Luchtverkeersleiding Nederland en in overleg met Lelystad Airport nagegaan

worden welke maatregelen in de huidige situatie mogelijk zijn om de veiligheid in het luchtruim boven de luchthaven waar nodig te verbeteren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings