



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De heer J.G.M. Alders
Hoogte Kadijk 31 b
1018 BE Amsterdam

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070 351 7895
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon

-

Ons kenmerk

VenW/DGLM-2009/4410

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

4

Datum 4 DEC 2009
Onderwerp Vervolgproces Alders in de regio Lelystad

Geachte heer Alders,

Op 16 oktober 2009 heb ik samen met mijn collega van VROM het aanwijzingsbesluit voor de ontwikkeling van de Lelystad Airport vastgesteld. Het ontwerp-besluit is op 13 oktober 2009 in een Algemeen Overleg met de Tweede Kamer besproken. Dit heeft onder meer aanleiding gegeven tot een uitspraak van de Kamer over de locatiekeuze voor de luchthavenontwikkeling in Flevoland. Omdat deze uitspraak consequenties zou kunnen hebben voor de oordeelvorming van de Kamer over het door u te realiseren advies over het accommoderen van niet-mainportgebonden vluchten op Lelystad heb ik de Kamer aangegeven dat ik in overleg met u zal bezien op welke wijze met dit signaal van de Kamer kan worden omgegaan in het lopende proces.

Aanwijzingsbesluit

In het Aanwijzingsbesluit kiest het bevoegd gezag voor een ontwikkeling van Lelystad Airport conform het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Hierdoor krijgt de exploitant de mogelijkheid om:

- het bkl-verkeer uit te breiden tot een omvang van ca. 120.000 vliegtuigbewegingen per jaar;
- het Ke1-verkeer uit te breiden tot een omvang van ca. 58.440 vliegtuigbewegingen, waarbij een maximum van 5.000 wordt gesteld aan het aantal vliegtuigbewegingen van het type zoals Boeing 737 / Airbus 320 danwel daarmee vergelijkbare typen;
- de luchthaven open te stellen tussen 6.00 en 23.00 uur met een extensieregeling tussen 23.00 en 24.00 uur;
- de bestaande verharde start- en landingsbaan te verlengen tot een lengte van 2.100 m, waarvan de baanbreedte 30 m bedraagt;
- een taxibaan aan te leggen met een breedte van 15 m ten noorden van de start- en landingsbaan;
- een nieuw afhandelingsareaal aan te leggen aan de noordzijde van de luchthaven.

¹ Onder Ke-verkeer wordt verstaan alle straalvliegtuigen, alle helikopters en al het andere verkeer met een maximum startgewicht van meer dan 6.000 kg, alsmede verkeer met een maximum startgewicht van minder dan 6.000 kg, dat de Instrument Flight Rules (IFR)-procedures volgt.



Datum

Schiphol Group geeft in de brief van 5 oktober 2009 aan dat ze "zullen overgaan tot het verlengen van de baan indien en zodra de markt en de capaciteitsbehoefte op Schiphol daartoe weer aanleiding geven".

Ons kenmerk
VenW/DGLM-2009/4410

In lijn met uw recente advies is het door de recente economische ontwikkelingen en de daarmee samenhangende 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 Airport groter verkeer mogelijk wordt. De aanvullende economische onderbouwing geeft echter aan dat ook vooruitlopend op baanverlenging mét verruiming van de geluidszone en de openingstijden, een ontwikkeling tot zakenluchthaven en rendabele exploitatie mogelijk is. Een ontwikkeling tot zakenluchthaven biedt werkgelegenheid en kan een motor zijn voor de ontwikkeling van de regio als geheel.

De minister van VROM en ik hebben er daarom voor gekozen om op korte termijn meer ruimte te bieden voor de ontwikkeling van de luchthaven met aandacht voor de belangen van de omgeving en de huidige economische situatie. Dit houdt in dat voor de periode tot aan ingebruikneming van de verlengde baan een tijdelijke geluidszone voor het Ke-verkeer wordt vastgesteld. Met vergroting 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. Dit biedt de benodigde ruimte voor de 'eerste stappen' van ontwikkeling zoals die zijn aangekondigd in de brief van Schiphol van 5 oktober 2009. Door een tijdelijke zone vast te leggen wordt de omgeving beschermd tegen 'oneigenlijk' gebruik van de geluidscontour die is bestemd voor groter verkeer (zoals het type Boeing 737 en Airbus 320).

De tijdelijke Ke-geluidszone wordt gebaseerd op het verwachte gebruik uitgaande van een onverlengde baan. Concreet betekent dit dat het verkeer van de typen zoals Airbus 320 en Boeing 737 niet in de bepaling van de zone zijn opgenomen en dat het aantal vliegtuigen van het type zoals Embraer 190 is gereduceerd. Op het moment dat de verlengde baan in gebruik wordt genomen gaat de grotere Ke-geluidszone gelden. Hierbij zal, zoals gezegd, een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 5.000 worden gesteld aan het type Airbus 320 / Boeing 737 dan wel daarmee vergelijkbare typen. Zowel de tijdelijke als de definitieve zone valt binnen de kaders van de PKB Lelystad.

Lelystad Airport in het kader van de regionale Alderstafel

Het aanwijzingsbesluit maakt het juridisch mogelijk dat een baanverlenging op Lelystad gerealiseerd kan worden. Op welk moment dat gaat gebeuren is afhankelijk van de investeringsbeslissing van Schiphol.

Los daarvan heb ik in het Algemeen Overleg van 13 oktober 2009 over de aanwijzing Lelystad aangegeven dat het goed zou zijn om te denken over voorwaarden die moeten zijn ingevuld voordat Schiphol over gaat tot het intensievere gebruik van de luchthaven Lelystad zoals dat wordt besproken in het kader van de regionale Alderstafel. Hierbij moet gedacht worden aan invulling van de volgende voorwaarden:

- er moet een oplossing zijn voor de mogelijke interferentie in het luchtruim bij verdere groei



- de verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad mag geen afbreuk doen aan de netwerkkwaliteit van Schiphol (zie de doelstellingen over netwerkkwaliteit in de luchtvaartnota).
- er moet zicht zijn op het punt dat de capaciteit op Schiphol voor 95% benut wordt (conform het convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol)
- binnen het regionale Alders-proces moet duidelijkheid zijn gegeven over de voorkeurslocatie voor de luchthaven.

Ik verzoek u het maken van deze nadere afspraken met de exploitant op te nemen als onderdeel van de eerder aan u verstrekte opdracht voor het zoeken van ontwikkelingsruimte op de regionale luchthavens.

Motie over Plan van Aanpak luchtverkeersleiding

De Tweede Kamer heeft de regering bij motie verzocht om "in samenspraak met betrokken partijen te komen tot een plan van aanpak, inclusief de wijze van financiering, waarin duidelijk wordt hoe en op welke termijn volledige luchtverkeersleiding gerealiseerd wordt" en "dit plan in 2010 de Tweede Kamer aan te bieden". Onder verantwoordelijkheid van mijn departement zal een dergelijk plan van aanpak, waarin de mogelijkheden in kaart worden gebracht, worden opgesteld. Wij zullen dit plan van aanpak ook graag aan uw Alderstafel bespreken.

Motie ten aanzien van locatie-afweging

In de aan u verstrekte opdracht heb ik u gevraagd om, in lijn met het kabinetsbesluit 'Lange termijn verkenning Schiphol' en met het oog op het versterken van de regionale ruimtelijk-economische ontwikkeling, ook in te gaan op de locatiekeuze van de luchthaven en daarbij tevens (het draagvlak voor) een nieuwe locatie nabij Lelystad in de bespreking te betrekken.

Specifiek ten aanzien van de locatie-afweging heeft de Tweede Kamer in een breed gedragen motie (CDA, PvdA, CU, VVD, D66, SGP, lid Verdonk) allereerst de uitspraak gedaan dat "het mogelijk zou moeten zijn om de aan- en uitvliegroutes rond de huidige locatie van de luchthaven Lelystad zodanig vorm te geven dat deze een goede afwikkeling van het verkeer rond Schiphol niet belemmert".

Daarnaast heeft de Tweede Kamer in de genoemde motie verzocht aan de regering om "onder de bovengenoemde voorwaarde dat de afwikkeling van het Schiphol verkeer niet wordt belemmerd duidelijkheid te verschaffen over het feit dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad op de huidige locatie plaats zal vinden indien de interferentie met Schiphol dat toestaat".

Gelet op de overweging van de Kamer om rust in de omgeving van de luchthaven te scheppen, verzoek ik u op korte termijn in het kader van het adviestraject de mogelijkheden in kaart te laten brengen die er zijn om de routes inclusief ATM procedures voor de huidige locatie Lelystad zodanig te structureren dat deze de vliegveiligheid rond Lelystad Airport en de netwerkkwaliteit van Schiphol niet in gevaar brengen.

Ik ondersteun het signaal van de indieners van de motie dat er voor de regio niet te lang onduidelijkheid mag blijven bestaan. Uit uw stand van zaken-brief van 3 augustus jongstleden heb ik begrepen dat partijen aan de regionale Alderstafel hebben aangegeven "met elkaar met een open blik te willen kijken op basis van de nadere analyses" naar andere locaties.

Datum

Ons kenmerk

VenW/DGLM-2009/4410



Datum

Ons kenmerk

VenW/DGLM-2009/4410

Gelet op de nadrukkelijke voorkeur van de Tweede Kamer voor de uitbreiding van de luchthaven op de huidige locatie vraag ik u om bij de uitvoering van uw opdracht de uitbreiding van de luchthaven op de huidige locatie te hanteren als voorkeursalternatief en deze voorkeur te valideren aan de hand van de aangekondigde onderzoeken die u in uw stand van zaken-brief heeft benoemd, waaronder het onderzoek naar de luchtruimproblematiek.

Zoals in de luchtvaartnota aangegeven, vertaalt het kabinet het advies van de Commissie-Elverding door naar besluitvorming over luchthavens. Conform dit advies zijn er een aantal ingrediënten noodzakelijk om de door de Tweede Kamer gevraagde duidelijkheid te scheppen met het voorleggen van een voorkeursbesluit. Het gaat dan om helderheid op hoofdlijnen over de effecten van de alternatieven zoals aangegeven in de oorspronkelijke opdracht op economie, ruimte, milieu en natuur (kan aan de ambities en normen worden voldaan?). Het gaat dan dus om twee alternatieven – de huidige locatie en de locatie ten westen van Dronten- waarbij het eerste alternatief geldt als voorkeursalternatief. Dit neemt niet weg dat het onderzoek naar de alternatieve locatie nodig is om tot een zorgvuldige definitieve keuze te kunnen komen.

Op 6 november 2009 heeft het kabinet ingestemd met de RAAM-brief waarin een voorkeur is uitgesproken voor een westelijke ontwikkeling van Almere. Er wordt dus niet gekozen voor een dominante ontwikkeling in oostelijke richting. Het besluit met betrekking tot de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad kan daarmee zelfstandig, los van beslismomenten over de definitieve verstedelijkingsvorm van Almere, worden genomen.

Tegelijkertijd is met betrekking tot de luchthaven Lelystad nogmaals de functionele en ruimtelijke samenhang benadrukt tussen de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en de andere RAAM-projecten. Goed wonen, veelzijdige werkgelegenheid, een (inter)nationaal georiënteerd vestigingsklimaat, een hoogwaardig voorzieningenniveau en een gezonde woon-werkbalans staan daarbij centraal. In die visie past ook de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad.

Om de door de Tweede Kamer gevraagde duidelijkheid, ten aanzien van locatiekeuze voor de ontwikkeling van Lelystad vanaf de periode waar uw advies betrekking op heeft, te kunnen bieden wil ik u dan ook verzoeken om op korte termijn – maar uiterlijk voor de zomer van 2010 - helderheid op de genoemde punten te verschaffen. Ik verzoek u om bij deze afweging rekening te houden met de keuzes die door het kabinet in de RAAM-brief zijn gemaakt en aandacht te geven aan de ambities zoals die in de RAAM-brief in relatie tot de luchthaven zijn geformuleerd.

Ik verneem graag van u hoe u aan de bovenstaande verzoeken invulling wenst te geven in het kader van de eerder aan u verstrekte opdracht en op welke wijze u daarbij de partijen aan de Alderstafel betreft.

Marktontwikkelingen

Tot slot maak ik graag van de gelegenheid gebruik om u dank te zeggen voor de marktprognose waartoe u gezamenlijk met de marktpartijen bent gekomen. Ik kan in reactie daarop aangeven dat ik voornemens ben om de voorbereidingen van het creëren van additionele capaciteit op de regionale luchthavens conform uw advies vorm te geven inclusief uw aandachtspunten die betrekking hebben op de netwerkqualiteit van Schiphol. Voor de exacte invulling van de

capaciteitsontwikkeling op Lelystad en Eindhoven wacht ik de uitkomsten van de regionale Alderstafels af.

Datum

Ook in de Tweede Kamer is over de marktprognose gesproken in hetzelfde Algemeen Overleg over Lelystad. In een ingediende motie werd voorgesteld om de regering te verzoeken om SEO twee opdrachten te geven: de opdracht om voor de drie nog niet geactualiseerde WLO-groeiscenario's te berekenen hoe het aantal vliegbewegingen op Schiphol zich tot 2020 ontwikkelt én de opdracht om het luchtverkeersmodel van SEO aan moderne ontwikkelingen aan te passen zodat in de toekomst scenario's kunnen worden doorgerekend expliciet rekening houdend met hogere oliepijzen, het HTS-verbindingennetwerk in Europa, de effecten van het CO2-handelssysteem ETS en actuele marktontwikkelingen tussen vliegvelden en luchtvaartmaatschappijen. Deze motie is verworpen. Ik ga er daarom ook vanuit dat de analyse van de marktontwikkeling voldoende helder is ten behoeve van het vervolg van uw tafels.

Ons kenmerk

VenW/DGLM-2009/4410

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



ir. Camiel Eurlings

Vergaderjaar 2009–2010

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 10

MOTIE VAN DE LEDEN VENDRIK EN ROEMER

Voorgesteld 13 oktober 2009

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat heer Alders een globale marktprognose voor de luchtvaartsector heeft gemaakt, gebaseerd op gesprekken met en gegevens van de luchtvaartsector;

constaterende, dat SEO Economisch Onderzoek voorsnog alleen een actualisatie naar aanleiding van de economische crisis heeft gemaakt van het hoogste groeiscenario van de vier scenario's uit de Welvaart en Leefomgevingstudie die de Planbureaus hanteren;

constaterende, dat de minister van VROM bij het bepalen van de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen altijd van de WLO-middenscenario's uitgaat;

overwegende, dat voor een volledig en meer realistisch beeld ook verwachtingen op basis van lagere groeiscenario's relevant zijn;

overwegende, dat met de huidige stagnatie op de luchtvaartmarkt en de uitgestelde behandeling van de Luchtvaartnota ruimte is ontstaan voor een extra scenariostudie;

verzoekt de regering opdracht te geven aan SEO Economisch Onderzoek om ook voor de drie nog niet geactualiseerde WLO-groeiscenario's te berekenen hoe het aantal vliegbewegingen op Schiphol zich (gelet op de economische crisis) tot 2020 ontwikkelt;

verzoekt de regering eveneens opdracht te geven aan SEO Economisch Onderzoek om haar luchtverkeersmodel aan moderne ontwikkelingen aan te passen zodat in de toekomst scenario's kunnen worden doorgerekend, expliciet rekening houdend met hogere oliepijzen, het HST-verbindingennetwerk in Europa, de effecten van het CO₂-handelssysteem ETS en actuele marktontwikkelingen tussen vliegvelden en luchtvaartmaatschappijen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Vendrik
Roemer

Vergaderjaar 2009–2010

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 11

MOTIE VAN DE LEDEN ROEMER EN VENDRIK

Voorgesteld 13 oktober 2009

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, de terugloop van het aantal vliegbewegingen;

constaterende, dat op vliegveld Lelystad forse uitgaven te voorzien zijn voor met name de zakenvluchten terwijl juist deze vluchten voorlopig nog met gemak op Schiphol afgehandeld kunnen worden;

verzoekt de regering niet over te gaan tot het nemen van een nieuw aanwijzingsbesluit voor vliegveld Lelystad en af te zien van de baanverlenging en het luchtverkeersleidingcentrum,

en gaat over tot de orde van de dag.

Roemer

Vendrik

Vergaderjaar 2009–2010

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 13

MOTIE VAN DE LEDEN DE ROUWE EN BOELHOUWER

Voorgesteld 13 oktober 2009

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat met een luchtverkeersleiding de aan- en uitvliegroutes rond vliegveld Lelystad afgedwongen kunnen worden;

overwegende, dat luchtverkeersleiding bovendien een belangrijke bijdrage kan leveren aan de veiligheid van het luchtverkeer bij de voorgenomen groei van het zakelijk verkeer;

verzoekt de regering in samenspraak met betrokken partijen te komen tot een plan van aanpak, inclusief de wijze van financiering, waarin duidelijk wordt hoe en op welke termijn volledige luchtverkeersleiding gerealiseerd wordt,

verzoekt de regering tevens dit plan in 2010 de Tweede Kamer aan te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De Rouwe
Boelhouwer

Vergaderjaar 2009–2010

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 12

MOTIE VAN DE LEDEN DE ROUWE EN CRAMER

Voorgesteld 13 oktober 2009

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er nog steeds gesproken wordt over een mogelijke nieuwe locatie voor luchthaven Lelystad nabij Dronten of Zeewolde;

overwegende, dat deze discussie voor onduidelijkheid zorgt bij omwonenden en onnodig onzekerheid veroorzaakt over de toekomstige (economische) ontwikkelingen;

spreekt uit dat het mogelijk zou moeten zijn om de aan- en uitvliegroutes rond de huidige locatie van de luchthaven Lelystad zodanig vorm te geven dat deze een goede afwikkeling van het verkeer rond Schiphol niet belemmert;

verzoekt de regering onder deze voorwaarde duidelijkheid te verschaffen over het feit dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad op de huidige locatie plaats zal vinden indien de interferentie met Schiphol dat toestaat,

en gaat over tot de orde van de dag.

De Rouwe
Cramer