

Vergaderjaar 2013–2014

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 166

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 december 2013

Voorafgaand aan het Algemeen Overleg op 18 december over Schiphol en Lelystad, wil ik u graag informeren over de voortgang met betrekking tot de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. In deze brief ga ik in op de procedure voor het luchthavenbesluit, de stand van zaken met betrekking tot de aan- en uitvliegroutes en de interesse uit de markt voor de ontwikkeling van Lelystad Airport.

Bij brief van 29 juli 2013 heeft Lelystad Airport tezamen met Schiphol Group kenbaar gemaakt dat zij voornemens is een luchthavenbesluit aan te vragen en daarvoor een milieueffectrapportage op zal stellen. Bij de brief heeft de luchthaven een Notitie Reikwijdte en Detailniveau gevoegd waarin het voornemen voor een ontwikkeling naar in totaal 45.000 vliegtuigbewegingen in nader detail is beschreven. In de NRD is uiteengezet wat in onderzoeken ten behoeve van de milieueffectrapportage uitgezocht zal worden.

Ik heb vervolgens dit voornemen van 6 augustus tot en met 16 september 2013 ter inzage gelegd en de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd. Ook is aan de wettelijke adviseurs, i.c. het Ministerie van Economische Zaken en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, om advies gevraagd. Er zijn in totaal 318 zienswijzen ingediend.

Routestructuur

Wat in Lelystad het vinden van oplossingen een complexe opgave maakt, is de beperkte ruimte als gevolg van het aanwezige militaire verkeer in het luchtruim en de opgave om de natuur en bebouwing op de grond (zowel «nieuwe» als «oude» land) zoveel als mogelijk te ontzien. In de zienswijzen die op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn ingediend, komen veel vragen naar voren over de routestructuur. Ik begrijp de bijzondere

aandacht die participanten hiervoor hebben, omdat de routes bepalen waar geluidsoverlast en emissies voor de omgeving neerslaan.

Daarnaast is in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau aangegeven dat met name de linkslinksom-routevarianten zoals gepresenteerd in de figuren 5 en 6 van de Notitie op dat moment nog onderwerp van onderzoek waren. Belangrijke aanleiding daarvoor was de interferentie die optrad met het Schiphol-verkeer en die een beperking zou betekenen voor de verkeersafhandeling van met name het verkeer naar het Westen en Noorden.

De in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepresenteerde routestructuur en optimalisatievarianten voor aan- en uitvliegroutes zijn de afgelopen maanden in opdracht van het Rijk door de luchtverkeersleidingsorganisaties verder uitgewerkt. Ik kan u meedelen dat er op dit vlak inmiddels betekenisvolle stappen zijn gezet. In het ontwerp dat de luchtverkeersdienstverleners thans hebben voorgesteld, worden oplossingen geboden voor de eerder geïdentificeerde interferentieproblematiek met het Schiphol-verkeer, wordt het effect op de militaire missie-effectiviteit gemitigeerd en worden bebouwde gebieden meer ontzien. Daarmee is de uitwerking van de set van routevarianten die in het MER kan worden onderzocht gereed. Bovendien zijn in overleg met de regio een aantal subvarianten benoemd die een aanvullende hinderbeperking voor de omgeving met zich mee zouden kunnen brengen. Deze kunnen eveneens in het MER worden onderzocht.

Gelet op de vragen, het belang en de impact van de routestructuur in de regio, heeft de heer Alders onlangs reeds een toelichting gegeven aan de achterban van de bestuurlijke delegatie aan de Alderstafel over de route- en optimalisatievarianten. Begin 2014 zullen ook informatiebijeenkomsten over de routestructuur plaatsvinden voor raadsleden en voor bewoners in de wijde omgeving van de luchthaven.

Op mijn verzoek worden de te onderzoeken route- en optimalisatievarianten, voorgelegd aan de Alderstafel van eind december. Op deze wijze is het voor alle belanghebbenden duidelijk wat de te onderzoeken route- en optimalisatievarianten zijn. Ik heb aan de initiatiefnemer van het MER gevraagd hun inzichten aan deze Tafel te presenteren en daarbij met name in te gaan op de consequenties die de thans gepresenteerde (aangevulde) route- en optimalisatievarianten hebben voor het proces en de planning. Ik heb hen bij de beantwoording van die vraag eveneens gevraagd zich maximaal in te spannen om tot een luchthavenbesluit in november 2014 te komen. De inzichten van de exploitant kan op deze wijze transparant in de afweging door de partijen aan Tafel worden meegenomen bij de vaststelling van de te onderzoeken varianten. Na bespreking aan de Alderstafel eind december zal ik u informeren over de route- en optimalisatievarianten die worden onderzocht en over de doorwerking hiervan in het proces en in de planning.

Businesscase

Uit de gesprekken van Schiphol met de marktpartijen is de wens tot het betrouwbaar kunnen afwikkelen van west- en noordverkeer aan de orde gekomen. Aan die wens kan nu worden tegemoet gekomen met de hierboven geschetste ontwikkelingen ten aanzien van het route-ontwerp. Dit levert een positieve bijdrage aan de business case.

Omdat de ontwikkeling in de routeset in positieve zin invloed heeft op de invulling van de business case zal deze niet dit najaar maar volgend jaar bij de definitieve aanvraag voor het luchthavenbesluit worden ingediend. Schiphol heeft de afgelopen maanden de gesprekken met diverse

luchtvaartmaatschappijen over de interesse uit de markt voortgezet (zie bijlage 1¹). Ook de komende tijd zullen deze gesprekken worden voortgezet en geïntensiveerd in het licht van bovenstaande ontwikkelingen rond het route-ontwerp. Op basis hiervan kan de businesscase worden afgerond om bij de definitieve aanvraag te worden ingediend.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer