

Vergaderjaar 2017–2018

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 510**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juli 2018

Tijdens het AO Luchtvaart op 26 juni (Kamerstuk 31 936, nr. 508) en 3 juli jl. heeft uw Kamer de vraag gesteld of vrachtverkeer op Lelystad Airport mogelijk is. Tijdens het VAO van 4 juli jl. (Handelingen II 2017/18, nr. 102, VAO Luchtvaart) heb ik voorgesteld uw Kamer hierover ook schriftelijk te informeren. Eerder heb ik uw Kamer gemeld dat door de luchthaveninfrastructuur en de lengte van de start- en landingsbaan het feitelijke gebruik van de luchthaven beperkt is tot bepaalde typen luchtvaartuigen, waardoor groot vrachtverkeer op Lelystad Airport niet mogelijk is. Ik licht dat hieronder toe.

### *Het doel van Lelystad Airport*

Lelystad Airport moet gaan functioneren als overloopluchthaven van Schiphol voor vakantieverkeer. Daarmee draagt Lelystad Airport bij aan het behoud van de hubfunctie van Schiphol. Hiermee wordt invulling gegeven aan het kabinetsstandpunt over het Aldersadvies over Schiphol uit 2008, waarin is opgenomen dat Lelystad Airport en Eindhoven Airport ruimte moeten bieden voor de opvang van vliegverkeer dat geen hubfunctie heeft. Dit is herbevestigd in het Aldersakkoord Lelystad in 2012. De luchthaven heeft vervolgens een Ondernemingsplan (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 193) opgesteld, dat uitgaat van de ontwikkeling van de luchthaven naar maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer en daarnaast klein verkeer (general aviation), business aviation en MRO vluchten. Groot vrachtverkeer maakt daar geen onderdeel van uit.

### *Gebruiksruimte en baanlengte zijn vastgelegd in het Luchthavenbesluit*

Het Luchthavenbesluit Lelystad legt een algemene milieugebruiksruimte vast waarbinnen de luchthaven gebruikt mag worden. Deze milieugebruiksruimte is berekend op basis van door de luchthaven geprognoteerde gebruiksgegevens. In het geval van het Luchthavenbesluit Lelystad

is gebruik gemaakt van de complete verkeerssamenstelling, zoals door Lelystad Airport voorzien. Groot vrachtverkeer maakt daar geen onderdeel van uit. Zolang het daadwerkelijke gebruik binnen de vergunde gebruiksruimte past, is er geen onderbouwing om nadere beperkingen te stellen ten aanzien van andere segmenten, soorten en typen vliegtuigen dat van de luchthaven gebruik mag maken of het soort vluchten dat uitgevoerd mag worden.

In het Luchthavenbesluit is de ligging en de lengte van de start- en landingsbaan vastgelegd. In Bijlage 1 van het Luchthavenbesluit Lelystad is aangegeven dat de start- en landingsbaan in totaal 2.700 meter lang is. Dit is inclusief twee verharde veiligheidsstroken van 300 meter aan beide uiteinden van de baan. Daarnaast is in het Luchthavenbesluit het operationeel gebruik vastgelegd. Er is bepaald dat voor starts een operationeel gebruik van de baan mogelijk is over een maximale lengte van 2.400 meter en voor landingen een operationeel gebruik van 2.100 meter. Aanpassing van de operationele baanlengte is alleen mogelijk door wijziging van het Luchthavenbesluit (dat onder andere via een voorhangprocedure door de Eerste en Tweede Kamer wordt behandeld). Daarnaast zal voor iedere aanpassing van de operationele baanlengte een nieuw veiligheidscertificaat bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) moeten worden aangevraagd. Dan zullen ook aanpassingen aan de baan noodzakelijk zijn.

De luchthaveninfrastructuur is gericht op narrow-body toestellen. Technisch gezien kunnen grote (vracht)vliegtuigen (bijvoorbeeld een Boeing 747) starten en landen met de voor Lelystad Airport vastgelegde baanlengtes voor operationele gebruik van 2.400 meter voor starts en 2.100 meter voor landingen. De baan is echter te kort om grote (vracht)vliegtuigen met vol gewicht (vracht en brandstof) te kunnen laten vertrekken. Dit geeft voor vrachtmaatschappijen substantiële beperkingen om tot een gezonde businesscase voor vrachtverkeer te komen. Dat is dan ook een belangrijke reden dat recent op Maastricht Aachen Airport conform het voorgenomen Luchthavenbesluit is toegestaan dat startend vrachtverkeer gebruik mag maken van de volledig beschikbare baanlengte van 2.750 meter (dat was 2.500 meter).

#### *Geen vrachtafhandeling op Lelystad Airport*

De investeringen op de luchthaven richten zich op de gefaseerde ontwikkeling van Lelystad Airport naar de eindsituatie, die is gericht op 45.000 vliegtuigbewegingen voor vakantieverkeer. In deze situatie is door Lelystad Airport geen vrachtverkeer voorzien. Er worden derhalve ook geen investeringen gedaan op de luchthaven die dit zouden faciliteren. Daarmee wordt het accommoderen van vrachtvluchten operationeel onmogelijk. Zo wordt er door de luchthaven geen afhandelingscapaciteit voor vracht gerealiseerd: er komen geen laadfaciliteiten, geen vrachtopstelplaatsen, geen inklaringsmogelijkheden (douane) en geen loodsen. Dat betekent dat er noch full freight vliegtuigen noch passagiersvliegtuigen met vracht in het laadruim afgehandeld kunnen worden.

#### *Vergelijking baanlengte met Maastricht Aachen Airport*

Daarnaast heeft u mij gevraagd een vergelijking te maken tussen het gebruik van de luchthavens Maastricht Aachen Airport en Lelystad Airport, in relatie tot de baanlengten. Zoals hierboven geschetst heeft Lelystad een verharde start- en landingsbaan van 2.700 meter waarvan in het Luchthavenbesluit is geregeld dat voor starts 2.400 meter operationeel mag worden gebruikt en voor landingen 2.100 meter. Bij Maastricht Aachen Airport is de verharde start- en landingsbaan 2.750 meter, waarbij

startend vrachtverkeer operationeel gebruik mag maken van de volledige baanlengte (dus 2.750 meter). Het overige verkeer maakt gebruik van een operationele baanlengte van 2.500 meter.

Voor beide luchthavens geldt dat in het verlengde van de operationele start- en landingsbaan aan beide uiteinden een veiligheidsstrook dient te zijn ingericht van 300 meter, bestaande uit een strip (60 meter) en een zogenoemde Runway End Safety Area (RESA). Voor elke start- en landingsbaan zijn er dus twee veiligheidsstroken. Dit is een verplichting vanuit ICAO en EASA. Doel hiervan is om een vliegtuig veilig tot stilstand te laten komen in een noodgeval tijdens de start of landing. Een RESA hoeft niet verhard te zijn. De inrichting van het gebied moet zodanig draagkrachtig zijn dat er geen ernstige structurele schade aan het vliegtuig optreedt en brandweer- en reddingvoertuigen het gebied goed kunnen bereiken. Voor Lelystad Airport maken de twee veiligheidsstroken onderdeel uit van de verharde baan van 2.700 meter. Voor Maastricht Aachen Airport liggen ze in het verlengde van de baan van 2.750 meter.

Concluderend wil ik benadrukken dat het zodanig wijzigen van de operationele doelstelling van de luchthaven, zodat (groot) vrachtverkeer mogelijk wordt, niet mogelijk is zonder de uitdrukkelijke medewerking van de rijksoverheid.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga