

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Beleidsvoornemen aansluitroutes op hogere luchtruim ten behoeve van Lelystad Airport

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl

Voor toepassing zie:

<https://www.kcwj.nl/kennisbank/integraal-afwegingskader-beleid-en-regelgeving>

1. Wat is de aanleiding?

Het Kabinet wil de mainportpositie van Schiphol zeker stellen, zeker nu de groei van Schiphol tegen de grens aanloopt. Besloten is dat Lelystad Airport ontwikkeld wordt om samen met Eindhoven Airport een deel van het vliegverkeer van Schiphol over te nemen. Het gaat dan om vakantievluchten binnen Europa en andere bestemmingen rond de Middellandse Zee. Lelystad Airport opent in april 2019.

2. Wie zijn betrokkenen?

- Luchtvaartsector (luchthavens, Luchtvaartmaatschappijen, General Aviation);
- Bewoners onder de invloedssfeer van de ontwerp-aansluitroutes;
- Provincies Flevoland, Gelderland, Overijssel, Friesland, Drenthe;
- Diverse belangenorganisaties.

3. Wat is het probleem?

Op dit moment is Lelystad Airport niet door de lucht bereikbaar voor het beoogde luchtverkeer dat van Schiphol wordt verplaatst. Voor de ontwikkeling van Lelystad Airport moeten er aansluitingen ontworpen worden van de zogenaamde B+ route-set (naderings- en vertrekroutes dicht bij de luchthaven) op de bestaande vliegroutes in het hogere luchtruim. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) van het Ministerie van Defensie hebben de aansluitroutes op het hogere luchtruim ten behoeve van Lelystad Airport ontworpen en aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aangeboden. Met dit ontwerp kunnen 10.000 vliegbewegingen veilig op Lelystad Airport worden afgehandeld.

Om in de toekomst door te kunnen groeien naar 45.000 vliegbewegingen vanaf Lelystad Airport moet het Nederlandse luchtruim eerst heringericht worden. Dit is niet voor 2023 gereed. Naar verwachting biedt de herinrichting van het luchtruim ruimte om de aansluitroutes voor Lelystad optimaler in te passen.

4. Wat is het doel?

Het doel van het ontwerp en de uiteindelijke vaststelling van de luchtverkeersroutes is om de bereikbaarheid van Lelystad Airport te bewerkstelligen, binnen de uitgangspunten van het Kabinet. Alle luchtverkeersroutes ten behoeve van de Lelystad Airport zullen door de minister van Infrastructuur en Milieu, in overeenstemming met de minister van Defensie worden vastgesteld en gepubliceerd in de Luchtvaartgids.

Op 25 september 2017 is gestart met de vereiste consultatiebijeenkomsten voor luchtruimgebruikers conform het werkproces "Gezamenlijk luchtruim- en procedureontwerp". Hiernaast zijn in september en oktober 2017 in de betreffende regio's informatiebijeenkomsten voor bestuurders en inwoners gehouden. Deze internetconsultatie biedt u de mogelijkheid om verbetervoorstellen op het voorliggende ontwerp van de routeaansluitingen in te dienen. De minister van Infrastructuur en Milieu weegt samen met de minister van Defensie af of de verbetervoorstellen aanleiding geven tot wijziging in de ontwerp routeaansluitingen. Voordat de Tweede Kamer wordt geïnformeerd over het resultaat van de internetconsultatie zal, zoals toegezegd in het overleg met de Tweede Kamer op 28 september 2017, een bewonersvertegenwoordiging worden gevraagd om advies. Dit advies wordt meegenomen in de afwegingen.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De minister van Infrastructuur en Milieu is op grond van de Wet luchtvaart verantwoordelijk voor de vaststelling van de luchtverkeersroutes en publicatie hiervan in de Luchtvaartgids.

6. Wat is het beste instrument? Let op rechtvaardigheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid.

De routes voor nadering en vertrek inclusief de aansluitroutes op het hogere luchtruim worden door de minister van Infrastructuur en Milieu, in overeenstemming met de minister van Defensie vastgesteld en gepubliceerd in de Luchtvaartgids.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijfsleven, overheid en milieu?

Lelystad Airport neemt samen met Eindhoven Airport een deel van het vliegverkeer van Schiphol over. Zo ontstaat op Schiphol ruimte die van groot belang is voor de concurrentiepositie van Nederland en daarmee onze welvaart, werkgelegenheid en bereikbaarheid.

De milieueffecten van het vliegen van en naar Lelystad Airport zijn voor 45.000 vliegbewegingen in kaart gebracht in het MER voor het Luchthavenbesluit Lelystad. Zie:

<http://www.alderstafellelystad.nl/besluitvorming-2009-2014.html>.

De geluidseffecten voor de aansluitroutes tot 10.000 vliegbewegingen zijn inzichtelijk gemaakt, zie link naar de factsheet geluid en de geluidssimulatie van de NLR onderaan de internetpagina van de internetconsultatie.

Voor het valschermspringen op Teuge worden effecten voorzien. Zie brief staatssecretaris van 12 september in bijgevoegde link op de internetpagina.

Voor de aansluitroutes hoeft geen MER te worden gemaakt. De staatssecretaris heeft in het overleg met de Tweede Kamer op 4 oktober 2017 aangegeven de geluidseffecten van het ontwerp aansluitroutes te bespreken met de Commissie MER en na te gaan of de effecten goed in beeld zijn gebracht.