

## **Maatschappelijk kader Alderstafel**

---

### **Aanleiding.**

Kabinet heeft al besloten om de groei van de luchtvaart in Nederland te accommoderen. Van de geprognosticeerde groei tot 580.000 vliegtuigbewegingen kunnen er 510.000 op Schiphol worden afgehandeld. Dat is dertigduizend meer dan de huidige bovengrens. Schiphol zou wel meer willen, maar dit is hetgeen het kabinet heeft besloten op grond van het Aldersadvies voor Schiphol. Voor 70.000 vliegtuigbewegingen wordt ruimte gezocht op Eindhoven en Lelystad. Hans Alders heeft de opdracht om te onderzoeken wat op Eindhoven en Lelystad de mogelijkheden zijn. Eindhoven komt volgens de huidige inzichten tot maximaal 25.000 vliegtuigbewegingen. Resteert een aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen. De heer Alders hoopt eind van het jaar een eindadvies te geven over de vraag wat de mogelijkheden zijn om dit aantal onder te brengen op luchthaven Lelystad. Daarbij spelen een aantal vraagstukken:

1. in de samenhang met Schiphol moet de luchthavenontwikkeling bedrijfseconomisch verantwoord zijn. Op structurele basis moeten de baten de kosten overstijgen. Goede landzijdige ontsluiting.
2. in het luchtruim voor Schiphol en Lelystad moet ruimte worden gemaakt voor 510.000 + 45.000 = 555.000 vliegtuigbewegingen.
3. de luchthavenontwikkeling moet via een ordentelijke procedure publiekrechtelijk worden verankerd.
4. in de regio moet voldoende draagvlak zijn voor de ontwikkeling. De maatschappelijke baten moeten de lasten overstijgen. De luchthaven moet gaan fungeren als economische motor voor de regio veel werkgelegenheid, goede bereikbaarheid en voorkomen van vermijdbare hinder.

### **Zeggenschap.**

De formele positie van de lagere overheden is beperkt. De ontwikkeling van luchthaven Lelystad is van nationaal belang. Provincie vertolkt een rol in de afstemming met andere ruimtelijke ontwikkelingen, gemeente in de tenuitvoerlegging van rijksbesluiten via het bestemmingsplan. De rol van de lagere overheden en de maatschappelijke vertegenwoordigingen aan de Alderstafel dient vooral om het draagvlak voor de ontwikkeling te onderzoeken. Afgezien van ieders mandaat aan de Alderstafel zijn bestuurders van provincies en gemeenten democratisch gelegitimeerd om namens alle inwoners besluiten te nemen over de ontwikkeling van de luchthaven. Dus ook namens direct omwonenden, bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties. Er bestaat behoefte om elkaars opvattingen te kennen en om elkaars standpunten goed op elkaar af te stemmen en daarmee waar mogelijk de positie van de regio te versterken.

### **Kaderstelling.**

Heldere kaderstelling vooraf maakt het makkelijker om achteraf controle uit te oefenen en gemotiveerd een besluit te kunnen nemen. In algemene zin geldt dat de luchthavenontwikkeling moet gaan fungeren als een motor voor de economische ontwikkeling van de regio en dat vermijdbare hinder moet worden voorkomen. Het Flevolandse karakter van rust, ruimte en groen mag niet onherstelbaar worden aangetast. Geconstateerd wordt dat de direct omwonenden van de luchthaven de meeste lasten ondervinden van de luchthavenontwikkeling.

In het kader van de Alderstafel voor Lelystad zijn de volgende kaders al gesteld:

1. Kaders gemeenteraad en provinciale staten
2. Beoordelingskader Bola (exclusief regionale agenda ten behoeve van het routeontwerp)
3. Aanzet voor een maatschappelijk kader NMFF
4. Het bedrijfsleven heeft in Cebla haar kader vastgesteld. Dit is nog niet aan de tafel gepresenteerd.
5. CDO heeft het schema met daarin de kaders en opvattingen aangevuld.

In alle kaders wordt de Planologische kernbeslissing uit 2004 als uitgangspunt gehanteerd.

De regionale agenda van het Bola is opgesteld als input voor het routeontwerp. Daarover zijn afzonderlijk afspraken gemaakt met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

### **Overeenkomsten:**

- De Planologische Kernbeslissing uit 2004 is uitgangspunt voor de luchthavenontwikkeling.
- Karakter: Europese regionale luchthaven, met de focus op zakelijk- en maatschappelijk verkeer, onderhoud en opleidingen en een goed point-to-point netwerk binnen Europa.
- 800 arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiers
- Geen nachtvluchten/ handhaven openingstijden uit de aanwijzing: 06:00 tot 23:00 uur met extensie tot 24:00 uur;
- Geen uitbreiding van de milieucontour voor groot verkeer;
- Vlootmix: inzetten op moderne, stillere toestellen, geen widebodies, geen intercontinentaal verkeer, geen vrachtverkeer.
- Zo spoedig mogelijk toepassen van moderne technieken (RNAV-vliegen en CDA landen), zowel bij stijgend als dalend verkeer.
- Een duurzame routestructuur waarbij woonkernen worden vermeden (goede inpassing in het luchtruim, verplaatsen wachtgebied Artip, 6.000 voet boven het oude land, aanvlieghoogte bij Dronten interceptiepunt op 3.000 voet)
- De best beschikbare informatie met betrekking tot vliegveiligheid moet beschikbaar zijn voor de vertegenwoordigers aan de Alderstafel.
- De veiligheidsrisico's i.v.m. vogelaanvaringen moeten bekend zijn.
- Beperken van verstoring van natuurgebieden die rond de luchthaven en verder in Flevoland zijn gelegen. (minimaal 3.000 voet).
- Bij aantasting van natuurgebieden vinden investeringen plaats in gebieden waardoor de natuurwaarden en de belevingswaarde van die gebieden omhoog gaan.
- De consequenties van vogelwerende maatregelen die moeten worden getroffen worden financieel meetbaar gemaakt en betrokken bij het bepalen van het eventuele nadeel.
- De leefkwaliteit in de directe omgeving van de luchthaven verslechtert door de toename van het aantal vliegtuigbewegingen.
- Agrarische ondernemers moeten hun exploitatieresultaat behouden
- De effecten van vliegverkeer op voedselveiligheid moeten bekend zijn. Het is belangrijk dat een monitoringprogramma wordt uitgevoerd.
- Er is de bereidheid om de nieuwste inzichten met betrekking tot het meten en berekenen van geluidhinder toe te passen.
- Gelijk oplopend met de ontwikkeling van de luchthaven dient voldoende verkeersinfrastructuur voor de extra passagiersstromen te worden aangelegd
- Er moet een schaderegeling worden ontwikkeld die werkbaar is voor de direct omwonenden

### **Knelpunten:**

- Vanwege de natuurwaarden en de moderne landbouwproductie van het gehele gebied twijfelen NMFF en CDO aan de geschiktheid van Flevoland voor de ontwikkeling van een luchthaven van nationale betekenis. Voor NMFF en CDO is een alternatieve locatie bespreekbaar;
- NMFF en CDO willen vasthouden aan de breedte van de baan (30 meter) en benadrukken het zakelijke karakter van de luchthaven (dus geen charterluchthaven). Van het bedrijfsleven mag de luchthaven zich wat verder ontwikkelen dan in strikte zin is afgesproken (lengte en breedte van de baan, randen van de nacht), wanneer dit de positieve regionale economische ontwikkeling ten goede komt;

- Overheden en bedrijfsleven vinden dat de wettelijke bescherming van natuurgebieden in beginsel volstaat. NMFF vindt dat vanwege het Europese diploma de Oostvaardersplassen extra moeten worden beschermd. De leefomgevingskwaliteit van de Oostvaardersplassen moet verder verbeteren;
- Overheden en bedrijfsleven hebben een voorkeur voor de Oostvaardersplassenroute. Zij zijn van mening dat voor (uit)vliegen over natuurgebieden een minimumhoogte kan gelden van 3.000 voet. NMFF heeft een voorkeur voor de linksomroute. De vlieghoogte over natuurgebieden mag niet lager zijn dan 3.500 voet.
- Overheden en bedrijfsleven willen toepassing van het “hand aan de kraan” principe. NMFF is daarop tegen en dringt aan op wetenschappelijk onderzoek naar de effecten van vliegen boven natuurgebieden.

#### **Onderzoeksvragen:**

- Onderzoek naar de eventuele verslechtering van de leefkwaliteit in de omgeving van de luchthaven en naar hinderbeperking rond de luchthaven: mogelijkheden uitplaatsing BKL-verkeer en lawaaisporten.
- Onderzoek naar de exploitatiebelemmerende factoren voor de ondernemers in de omgeving van de luchthaven en de reikwijdte van een eventuele compensatieregeling inclusief mogelijke hardheidsclausule.
- onderzoek naar de effecten van de uitbreiding van de luchthaven op voedselveiligheid. Een monitoringprogramma maakt daarvan onderdeel uit. Er moeten tevens afspraken gemaakt over de financiering hiervan.
- onderzoek naar de effecten van vliegverkeer op de werking van navigatietechnieken die gebruikt worden in de precisielandbouw
- Onderzoek naar vogelaanvaringen en het effect van vogelwerende maatregelen op de instandhoudingsdoelen van de Natura2000 gebieden en de wezenlijke waarden en kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur.