

Jaarverslag 2013 van de Alderstafel Lelystad

Zoals afgesproken in het werkprogramma van de Alderstafel Lelystad wordt jaarlijks verslag gedaan aan de Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu en aan de Minister van Defensie over de werkzaamheden en voortgang van de uitvoering van het Aldersadvies Lelystad. Hieronder vindt u het verslag van 2013.

Inleiding

Op 30 maart 2012 is het Aldersadvies Lelystad over de ontwikkeling van Lelystad Airport, na overleg aan de Alderstafel Lelystad, aan het kabinet aangeboden. Het kabinet heeft het Advies overgenomen zoals vermeld in de brief aan de Tweede Kamer van 10 september 2012. De Kamer heeft het Advies met de kabinetsreactie besproken.

Op 16 april 2013 is het werkprogramma voor de uitvoering van het Advies aangeboden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en toegestuurd aan de Tweede Kamer.

2013 is het eerste jaar van de uitvoering van het werkprogramma.

De partijen die deelnemen aan de Alderstafel Lelystad zijn:

Commissie Economische Belangen Lelystad	Ministerie van Defensie/Militaire Luchtvaart
Airport	Autoriteit
Gemeente Almere	Natuur en Milieu Flevoland
Gemeente Dronten	Provincie Flevoland
Gemeente Lelystad	Provincie Gelderland, mede namens Overijssel en Utrecht
Gemeente Zeewolde	Schiphol Group
Lelystad Airport	Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad
Luchtverkeersleiding Nederland	Airport (CDO)
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	

Dit Jaarverslag 2013 is een samenvatting van het uitgevoerde werk en de voortgang van de gemaakte afspraken over:

1. Luchthavenbesluit Lelystad Airport
2. Inpassing luchtruim en routestructuur
3. Businesscase
4. Selectiviteitsinstrumenten/luchthavensysteem
5. Regionaal ruimtelijke ontwikkeling
6. Leefbaarheid/beperking geluidshinder in de omgeving
7. Intentieovereenkomst over de landzijdige ontsluiting
8. Intentieovereenkomst General Aviation
9. Economische structuurversterking in samenhang met luchthavenontwikkeling

In 2013 hebben diverse bestuurlijke Tafels plaatsgevonden. Vooral de in- en aanpassing van de routestructuur en de start van het onderzoek naar de milieueffecten heeft daarbij veel aandacht van de Tafel gevraagd.

1. Luchthavenbesluit Lelystad Airport (ministerie IenM)

- Het voorbereiden van een luchthavenbesluit

Afspraak

Het nemen van een luchthavenbesluit voor de ontwikkeling van de luchthaven naar 25.000 vliegbewegingen voor de eerste tranche tot 2020 en een tweede tranche naar 45.000 vliegbewegingen na 2020.

Voortgang

De exploitant van de luchthaven, de NV luchthaven Lelystad, en de moedermaatschappij, Schiphol Group, hebben in een brief van 29 juli 2013 bij het, het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), het voornemen geuit een luchthavenbesluit aan te vragen.

Per brief van 22 november 2013 heeft de Schiphol Group aangegeven dat vanwege extra werkzaamheden ten behoeve van de optimalisatie van de route-inpassing de aanvraag voor het Luchthavenbesluit, het MER en de businesscase niet eerder dan eind maart 2014 wordt verwacht.

Aan de Alderstafel is besloten dat, conform het eerder uitgebrachte advies en kabinetsstandpunt, de NV Luchthaven Lelystad de milieueffecten in beeld brengt en een businesscase ontwikkelt uitgaande van 45.000 vliegbewegingen.

- Het doorlopen van een milieueffectrapportage-procedure

Afspraak

Als onderdeel van de procedure voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit wordt een milieueffectrapportage-procedure conform de Wet Milieubeheer doorlopen en wordt een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER is bedoeld om de milieugevolgen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

Voortgang

De NV luchthaven Lelystad treedt op als initiatiefnemer van het MER. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) is het bevoegd gezag.

Bij het voornemen een luchthavenbesluit aan te vragen is de door de NV Luchthaven Lelystad een *Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r.-procedure Luchthavenbesluit Lelystad Airport* gevoegd. Deze notitie bevat een beschrijving van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit, de milieuaspecten die worden onderzocht en de wijze waarop dit onderzoek zal plaatsvinden.

Het Rijk heeft de Commissie voor de m.e.r. verzocht een oordeel te geven over deze notitie. Hoewel een advies van de Commissie procedureel niet vereist is, vindt het Rijk zorgvuldigheid in de besluitvorming van groot belang. En in dat kader is een toets door de Commissie zeer gewenst.

Op 17 oktober 2013 heeft de Commissie voor de m.e.r. haar advies uitgebracht. De Commissie onderschrijft op hoofdlijnen de aanpak die in de *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* staat omschreven. Wel geeft de Commissie op alle thema's die in een MER aan de orde horen te komen suggesties en aanbevelingen, waaronder vele op praktisch en onderzoekstechnisch niveau.

In de Staatscourant van 6 augustus 2013 en in een aantal regionale en lokale bladen heeft het Rijk het voornemen en de *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* bekendgemaakt en een ieder in de gelegenheid gesteld om tot 16 september 2013 te reageren op het voornemen. Daarmee startte officieel de m.e.r.-procedure.

In totaal zijn 318 zienswijzen ingediend. Deze zijn door het ministerie van IenM geanalyseerd en beantwoord. In het antwoord is aangegeven op welke manier de zienswijzen in het vervolgtraject worden meegenomen. De antwoorden en reacties zijn samen met de suggesties en aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. vastgelegd in een *Nota van Antwoord*. Deze nota is besproken aan de Alderstafel. Door de Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport (CDO) is op de *Nota van Antwoord* op een aantal punten een voorbehoud gemaakt. Op 20 december 2013 is besloten de nota vast te stellen en te publiceren. Het bevoegd gezag heeft de initiatiefnemer, de NV Luchthaven Lelystad, verzocht rekening te houden met de *Nota van Antwoord* bij de verdere uitwerking en invulling van de milieueffectrapportage.

2. Inpassing luchtruim en routestructuur (ministerie IenM en luchtruimbeheerders)

- Inpassing Lelystad Airport in luchtruim en ontwikkeling routestructuur

Afspraak

Een concreet plan om te komen tot de inpassing van de twin-luchthaven Schiphol-Lelystad met 45.000 vliegbewegingen op Lelystad in het eindbeeld, waarbij eveneens een (eerste indicatie van de) routestructuur wordt aangegeven.

Voortgang

Op basis van de indicatieve routestructuur uit de *Voorstudie operationeel concept Lelystad Airport* van september 2013, heeft het Rijk de luchtverkeersdienstverleners LVNL en CLSK opdracht gegeven tot het uitwerken van een volledig geïntegreerd luchtverkeersleidingsconcept voor Lelystad Airport. Hiertoe zijn de LVNL en CLSK een studietraject gestart in een zogenaamd Concept of Operations (CONOPS) voor een integraal conceptontwerp voor de inrichting van het luchtruim, de routestructuur en de luchtverkeersleiding. Een tussenresultaat voor de routestructuur is opgenomen in een deel-CONOPS ten behoeve van de *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* van augustus 2013. Op basis van de bespreking van deze tussenresultaten zijn verschillende aanpassingen en verdere uitwerkingen van de routestructuur besproken aan de Alderstafel. Dit heeft geleid tot een aantal optimalisaties en aanvullende varianten voor de ligging van vertrek- en naderingsprocedures om bebouwde gebieden in de buurt van de luchthaven beter te vermijden en de interferentie met de Schiphol-operatie en militaire operaties te kunnen matigen.

In de *Nota van Antwoord* op de *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* van december 2013 heeft het Rijk - na overleg met de Alderstafel - vier routesets en optimalisatievarianten vastgesteld die in de m.e.r. worden onderzocht op milieueffecten en externe veiligheid. Deze worden onder regie van de heer Alders door betrokken partijen toegelicht aan de omgeving van Lelystad door middel van een aantal informatiebijeenkomsten voor bestuurders en omwonenden. In het studietraject van de LVNL en CLSK worden deze varianten onderzocht op veiligheid en operationele uitvoerbaarheid.

- Verkennen welke mogelijkheden bestaan voor de inrichting van (beperkte) plaatselijke luchtverkeersleiding

Afspraak

Uitwerking van het door het Rijk opgestelde *Plan van Aanpak Luchtverkeersleiding Lelystad* door te verkennen welke mogelijkheden bestaan tot het inrichten van beperkte plaatselijke luchtverkeersleiding binnen de gegeven randvoorwaarden.

Voortgang

Het Rijk heeft in haar kabinetstandpunt op het *Aldersadvies Lelystad Airport* van september 2012

aangegeven dat op basis van de resultaten van de *Voorstudie Operationeel Concept Lelystad* de exploitant de mogelijkheden onderzoekt van een beperkte luchtverkeersleiding. Een en ander binnen de kaders van de voorlopige voorziening zoals vastgesteld door de Raad van State met de vernietiging van het *Aanwijzingsbesluit Lelystad Airport* uit 2009.

Op basis van overleg tussen de exploitant en het Rijk is onderzocht welke mogelijkheden bestaan binnen deze kaders. Daarbij is geconcludeerd dat de voorlopige voorziening een tijdelijke overbrugging vormt naar een nieuw luchthavenbesluit. De voorlopige voorziening is bepaald op basis van het *Aanwijzingsbesluit Lelystad* uit 2001 en voorziet niet in nieuwe gebruiksmogelijkheden van de luchthaven.

3. Businesscase (Schiphol/Lelystad Airport) +

4. Uitwerking selectiviteitsinstrumentarium (ministerie IenM en Schiphol)

- Opstellen van een positieve businesscase voor Lelystad Airport
- De ontwikkeling van Schiphol en Lelystad als twin-luchthaven ten behoeve van een effectief selectiviteitsbeleid

Afspraak

- De invulling van de korte termijn met een uitvoeringsplan.
- De opstelling van een investeringsplan voor de middellange termijn behorend bij de businesscase.
- Afspraken over de selectieve inzet van Lelystad met niet-mainportgebonden *carriers*, waarbij wordt ingezet op de vestiging van een of meerdere *homebases*.
- Uitwerking van het selectiviteitsinstrumentarium, inclusief verkenning van een Europeesrechtelijk luchthavensysteem (voor de verkeersverdeling) voor de twin-luchthaven Schiphol-Lelystad.

Voortgang

Voor volumes van 25.000 en 45.000 vliegbewegingen zijn ruimtelijke ontwikkelingsschetsen gemaakt zodat de noodzakelijke investeringen kunnen worden bepaald.

Er zijn marktscenario's uitgewerkt om segment 5 (leisure-verkeer) op Lelystad te accommoderen. Lelystad Airport/Schiphol Group is gebleken dat tegen de tijd dat Lelystad Airport volledig operationeel kan zijn er voldoende concrete vraag en interesse bestaat - met name gericht op Zuid-Europese en Zuid-Oost-Europese bestemmingen - die het doen van investeringen in de baanverlenging en bijbehorende infrastructuur van Lelystad Airport rechtvaardigen. De noodzakelijke investeringen passen ook in het middellange termijn groeiscenario van Schiphol.

Naast de marktscenario's is onderzocht welk prijspeil op Lelystad Airport moet worden geboden om voor luchtvaartmaatschappijen een aantrekkelijke luchthaven te worden en te kunnen voldoen aan de afspraken uit het convenant selectiviteit.

Op basis van de genoemde onderzoeken maakt de directie van Schiphol Group keuzes die worden uitgewerkt in het ondernemingsplan. Dit plan wordt samen met het MER gevoegd bij de definitieve aanvraag voor een luchthavenbesluit.

5. Regionaal-ruimtelijke ontwikkeling (provincie Flevoland)

- Regionaal-ruimtelijke inpassing van de luchthaven in zijn omgeving volgens de gemaakte afspraken in het Advies

Afspraak

Het uitwerken van de regionaal-ruimtelijke ontwikkeling (woningbouw, natuurontwikkeling, windenergie) in samenhang met de luchthavenontwikkeling, inclusief de in het Advies benoemde (vlieg)veiligheidsissues.

Het opstellen van een monitoringsprogramma en compensatieregeling met een tweeledig doel: geruststelling, zolang er geen waarden worden overschreden, en schadebepaling wanneer waarden worden overschreden die toe te kennen zijn aan de ontwikkeling van de luchthaven.

Voortgang

Uitwerking samenhang woningbouw, natuurontwikkeling en windenergie

Om te komen tot een goede en duurzame ruimtelijke ordening moet de ontwikkeling van de luchthaven worden afgestemd op de ontwikkeling van overige functies met een ruimtelijke component (woningbouw, natuur, windenergie, landbouw e.a.). De provincie heeft de kansen en beperkingen die de ontwikkeling van Lelystad Airport met zich meebrengt ruimtelijk ingepast en afgestemd in provinciaal beleid (o.a. programma *Nieuwe Natuur*).

Daarnaast wordt een aeronautische studie *Windscenario's Flevoland* uitgevoerd. In april 2013 is door het Rijk een actualisatie van de beperkingengebieden luchtvaartveiligheid Lelystad Airport in relatie tot windenergie op land gepresenteerd. In deze actualisatie zijn beperkingengebieden en toetsingsgebieden opgenomen die relevant zijn voor de planvorming van obstakels en windenergie op land. Met deze aeronautische studie wordt inzicht verkregen in de raakvlakken tussen de routevarianten Lelystad en ruimte voor nieuwe windparken.

Monitoringsprogramma

Samen met de gebruikers van de grond rond de luchthaven (Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport), de Voedsel- en Waren Autoriteit (VWA) en Alterra is een traject gestart om ten behoeve van landbouw de methode te bepalen waarmee de effecten van (toekomstige) luchthavenactiviteiten kunnen worden gemonitord. Recent heeft Alterra/Universiteit Wageningen een deskstudie uitgevoerd van vergelijkbare onderzoeken op luchthavens in binnen- en buitenland. De deskstudie heeft nog geen noemenswaardige effecten door luchthavenactiviteiten aangetoond. Wel heeft de studie een bruikbare onderzoeksmethode opgeleverd waarmee komend jaar metingen van deposities kunnen worden opgestart. Met deze onderzoeksmethode kan de huidige situatie met betrekking tot milieubelasting van de meest relevante componenten in beeld worden gebracht (nulmeting). Deze nulmeting is het ijkpunt voor de huidige situatie t.a.v. het effect van de luchthaven op de regionale landbouw en om (op termijn) eventuele veranderingen als gevolg van de uitbreiding van de luchthaven aan te kunnen tonen. Tegelijkertijd worden dezelfde type metingen uitgevoerd rond een luchthaven van vergelijkbare grootte zoals op termijn in Lelystad is voorzien. De resultaten hiervan geven een beeld van de belasting die verwacht kan worden als de luchthaven zich heeft ontwikkeld, en vormt daarmee een referentiemeting.

Alle betrokken partijen zijn van mening dat dit onderzoek een stevige basis biedt voor het eventuele toekomstige monitoringsprogramma Lelystad Airport.

Compensatieregeling

Wanneer effecten van (toekomstige) luchthavenactiviteiten voor omwonenden kunnen worden aangetoond - en daarmee factoren die de exploitatie belemmeren - moet worden bepaald welke regeling kan worden getroffen die schade in de omgeving in redelijkheid beperkt, verzacht dan wel compenseert. Bedoeling is deze integrale aanpak in een intentieovereenkomst vast te leggen.

6. Leefbaarheid/beperking geluidshinder in de omgeving (Schiphol/Lelystad Airport)

- Uitwerking hinderbeperkende maatregelen volgens de gemaakte afspraken in het Advies

Afspraak

Het uitwerken van een monitoringsprogramma van de geluidseffecten, het inzichtelijk maken welke isolatiematerialen en welke maatregelen voor de beheersing van de externe veiligheid aan de orde zijn. Daarnaast worden de invulling van het klachtenmanagement en geluidsmetingen als hulpmiddel bij de informatievoorziening uitgewerkt.

Voortgang

Vrijwel alle onderwerpen met betrekking tot de leefbaarheid en beperking van de hinder vormen een integraal onderdeel van het milieueffectonderzoek dat momenteel in uitvoering is. In het Luchthavenbesluit en het Routebesluit worden vervolgens de keuzes gemaakt tussen de onderzochte en haalbare varianten. Uit die keuzes vloeit voort waar sprake zal zijn van hinder of van een aantasting van de leefbaarheid. Daarmee kan bekeken worden welke mogelijkheden er zijn voor optimale leefbaarheid (bijvoorbeeld met isolatiemaatregelen) of waar nog mogelijkheden zijn om de hinder verder te verminderen.

In de m.e.r. wordt een veelheid aan routesets en routevarianten onderzocht. Hiermee wordt aan het begin van het proces al gezocht naar optimale leefbaarheid en maximale beperking van hinder. Bij de vloot die vanaf Lelystad Airport gaat opereren, geldt eveneens dat reeds 'aan de voorkant' afspraken of maatregelen kunnen worden getroffen die er aan bijdragen dat de maatschappijen die op Lelystad Airport gaan opereren dit doen met een moderne vloot.

7. Intentieovereenkomst over de landzijdige ontsluiting (ministerie IenM)

- Het realiseren van een goede landzijdige ontsluiting bij een ontwikkeling van Lelystad Airport met 45.000 vliegbewegingen

Afspraak

Rijk en regio starten een MIRT Onderzoek om te onderzoeken in hoeverre de gewenste ontwikkeling van de luchthaven zich verhoudt tot de bereikbaarheid en welke maatregelen wellicht nodig zijn.

Voortgang

Het MIRT Onderzoek is eind 2013 afgerond. Rijk en regio bespreken de uitkomsten en hebben de intentie om in het eerste kwartaal 2014 overeenstemming te bereiken over een pakket bereikbaarheidsmaatregelen.

De grootste verkeersstromen van en naar de luchthaven komen uit de richting Almere en vanuit de bebouwde kom van Lelystad. Op de A6 en op de Larserdreef/Larserweg worden knelpunten verwacht.

Voor het openbaar vervoer geldt dat de treinverbinding van/naar station Lelystad Centrum goed op orde is. Dat geldt (nog) niet voor de busverbinding. De reistijd is relatief lang en de frequentie laag. Uit de analyse blijkt dat de doorstroming van het busverkeer van en naar de luchthaven in toenemende mate hinder ondervindt van verkeersopstoppingen op het wegennet tussen station en terminal.

8. Intentieovereenkomst General Aviation (provincie Flevoland)

- Het scheppen van alternatieve ruimte voor de General Aviation (GA)

Afspraak

Het komen tot een intentieovereenkomst tussen de luchthavenexploitant, de GA-gebruikersgroepen en de bevoegde gezagen over de verplaatsing van delen van het klein verkeer van Lelystad Airport.

Voortgang

De provincie heeft dit jaar hiervoor een bottom-up proces gestart waarbij ze het proces faciliteert. Daarbij zijn de verschillende GA-gebruikersgroepen en de luchthavenexploitant door de provincie gevraagd zich te organiseren en na te denken over de toekomst en de (on)mogelijkheden voor de voortzetting van hun activiteiten. Verzocht is om enkele haalbare en betaalbare planuitwerkingen te ontwikkelen, die op een breed draagvlak kunnen rekenen. Om dit proces te faciliteren heeft de provincie een neutrale gesprekspartner ingehuurd. Een ander onderdeel van het faciliteren betreft het beschikbaar hebben van heldere kaders en randvoorwaarden voor het opstellen van de planalternatieven. In overleg met vertegenwoordigers van een aantal omliggende provincies en de LVNL heeft de provincie in het najaar van 2013 een kaderdocument *General Aviation Lelystad Airport* gepresenteerd. Daarin is een inventarisatie gemaakt van de beschikbare ruimte op de grond en in de lucht op bestaande luchthavens binnen een uur rijden van Lelystad. Gekeken is in welke provincies op basis van bestaand beleid ruimte bestaat voor nieuwe luchthavens. Gebleken is dat de ruimte voor GA-gebruikers op vliegvelden en luchthavens een nationaal vraagstuk is. Het traject General Aviation Lelystad loopt hierop vooruit.

Eind september 2013 is een eerste informatiebijeenkomst gehouden waarbij de GA-gebruikersgroepen zijn geïnformeerd over het proces met een aantal presentaties. Half november 2013 heeft een eerste consultatiemoment en tussentijdse evaluatie plaatsgevonden om de procesvoortgang te bewaken. Daarnaast is een aantal vragen van de GA-gebruikersgroepen geïnventariseerd, geadresseerd en beantwoord (Q&A). Zowel het Programma van Eisen als het Q&A-document zijn eind december 2013 beschikbaar gesteld aan de relevante bevoegde gezagen, luchthavenexploitant en GA-gebruikersgroepen.

9. Economische structuurversterking in samenhang met luchthavenontwikkeling (gemeente Lelystad)

- Het bevorderen van de economische *spin-off* en het monitoren van de economische effecten als gevolg van de luchthavenontwikkeling

Afspraak

Op korte termijn inzetten op het realiseren van werkgelegenheid en het verbeteren van het economisch vestigingsklimaat door acquisitie en vestiging van nieuwe bedrijven in het MRO-segment.

Voortgang

Door Stratagem is onderzoek gedaan naar de werkgelegenheidseffecten van de luchthavenontwikkeling. Uit het onderzoek komen de volgende aanbevelingen naar voren:

- Het ondersteunen van initiatieven voor versterking van het aanbod op de lokale arbeidsmarkt, met name gericht op technisch- en luchtvaartpersoneel.

- Het aantrekken van MRO-bedrijven (Maintenance, Repair and Overhaul) specifiek gericht op het onderhoud en opereren van zakelijke- en privévliegtuigen.
- Het verder uitbreiden van de invloed vanuit de regio in het SMASH-project (Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer);
- Het integreren en ontwikkelen van een toeristisch aanbod vanuit Flevoland als onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam;
- Het versterken van het vestigingsklimaat via een samenwerkingsverband tussen regionale overheden en bedrijfsleven.

Bovenstaande aanbevelingen worden momenteel uitgewerkt in een concreet uitvoeringsplan.

Alle relevante documenten van de Alderstafel Lelystad zijn te vinden op www.alderstafel.nl