HANS ALDERS

Aan
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W. J. Mansveld
Postbus 20906
2000 EX Den Haag

Groningen, 22 mei 2014.

Geachte mevrouw Mansveld,

De partijen aan de Alderstafel Lelystad hebben kennis genomen van het ondernemingsplan Schiphol voor de ontwikkeling van Lelystad Airport, van de opgestelde Milieueffect rapportage (MER) en van de operationele en veiligheidsstudies van de luchtverkeersdienstverleners LVNL en CLSK ter voorbereiding op het beoogde Luchthavenbesluit Lelystad Airport. De Tafel realiseert zich dat hiermee conform afspraak uitwerking wordt gegeven aan het nationale beleid waarin Lelystad als twin-luchthaven van Schiphol een rol krijgt in het faciliteren van de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart.

In het advies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (oktober 2013) is in de evaluatie van het selectiviteitsbeleid door de partijen aan die Tafel geconstateerd dat "de ontwikkeling van het verkeersvolume, zoals die de afgelopen jaren feitelijk heeft plaatsgevonden, zich bevindt op – of, zeker als de ontwikkeling van Eindhoven Airport in de beschouwing wordt meegenomen, boven – de middellijn van de geactualiseerde groeiprognose" zoals die in 2009 aan de Kamer is aangeboden. Deze analyse van de Tafel Schiphol van oktober 2013 laat zien dat, indien deze ontwikkeling zich doorzet, in 2018 de 90%-grens bereikt wordt en in 2022 de 95%-grens. In het ondernemingsplan van Schiphol voor Lelystad Airport wordt, op grond van de meest recente cijfers, uitgegaan van het bereiken van de 90% grens tussen 2016 en 2018.

In het ondernemingsplan van Schiphol voor de ontwikkeling van Lelystad Airport wordt aangegeven dat de bouwactiviteiten zodanig worden gepland dat opening in 2018 mogelijk is. Na een opstartfase zal Lelystad dan per 2019-2020 volledig operationeel dienen te zijn. Schiphol geeft in het ondernemingsplan aan dat voor de periode na de opstartfase (vanaf 2023) voor het marktscenario aansluiting wordt gezocht bij de marktverwachting voor Schiphol, vanwege het feit dat Lelystad Airport als 'Twin Airport' van Schiphol zal fungeren en daarmee niet primair afhankelijk zal zijn van de autonome marktvraag maar van de marktverwachtingen voor verkeer op Schiphol.

Over de onderbouwing van de vraag- en capaciteitsontwikkeling in het kader van de selectiviteitsafspraken heeft u aan ondergetekende een separaat advies gevraagd. Op dat

punt zal de Tafel derhalve niet afzonderlijk ingaan. Volstaan wordt hier met de constatering dat Schiphol Group voor de ontwikkeling van Lelystad Airport rekening houdt met een voorzichtig ingroeimodel – waarbij in 2033 rekening wordt gehouden met 25.000 vliegtuigbewegingen en in 2043 met 45.000 – en op basis daarvan tot een positieve afweging komt van de bedrijfseconomische haalbaarheid van de exploitatie.

In het voorliggende advies behandelt de Tafel met name de regionale inpassing van de luchthaven. De Tafel heeft dat gedaan op basis van het genoemde ondernemingsplan en de genoemde studies. Het spreekt van zelf dat de regionale partijen aan Tafel, vanwege hun grote belang bij een zo zorgvuldig mogelijke inpassing, met grote belangstelling hebben kennisgenomen van de resultaten, met name daar waar het gaat om de onderzochte optimalisaties van routevarianten en voorstellen voor optimalisaties daarvan die voor een belangrijk deel door de regio zelf gedurende het ontwikkelproces zijn voorgesteld. In dit advies geven wij u ten aanzien van deze routevarianten en optimalisaties op onderdelen een aantal wensen uit de regio (op zowel het nieuwe als het oude land) mee bij het door u op te stellen Luchthavenbesluit Lelystad Airport en bij de vastlegging van de routes.

Context
Op 30 maart 2012 is het advies over de ontwikkeling van Lelystad Airport, na overleg aan de Alderstafel Lelystad, aan het kabinet aangeboden. Dit advies komt er in het kort op neer, dat binnen de kaders van het kabinetsbeleid inzake het faciliteren van de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart, wordt geadviseerd om Lelystad Airport als twin-luchthaven van Schiphol te ontwikkelen.

Zij groeit op middellange termijn op een gecontroleerde wijze, via een eerst fase van 25.000 naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Tussen de eerste en de tweede fase vindt een evaluatie plaats over "de uitvoering van de business case, de werkgelegenheid, het effect op duurzame landbouw en het vermijden van hinder in woonkernen en verstoring van natuur."

In het advies is aangegeven dat de totale ruimte voor de ontwikkeling naar 45.000 vliegtuigbewegingen wordt vastgelegd in één luchthavenbesluit. De regionale inpassing van deze ontwikkeling dient zorgvuldig plaats te vinden, waarbij concreet aandacht is geschonken aan het handhaven van een nachtsluiting, het vasthouden van de huidige locatie van de luchthaven, routeoptimalisatie en hinderbeperking, duurzame landbouw, landzijdige ontsluiting, en ruimtelijk-economische inpassing in de regio. Tot slot moet een degelijke businesscase aantonen dat de voorgenomen activiteit ook economisch haalbaar is.

Het kabinet heeft dit advies overgenomen, zoals vermeld in de brief aan de Tweede Kamer van 10 september 2012. De Kamer heeft daarop het advies en de kabinetsreactie met u besproken.

Uitvoering advies
Op 16 april 2013 is het werkprogramma van de Tafel voor de uitvoering van het Advies aangeboden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en toegestuurd aan de Tweede Kamer. Eerder dit jaar heb ik u het jaarverslag van de Tafel over het eerste jaar van de uitvoering van het advies aangeboden.

In dit briefadvies zal ik niet alle elementen herhalen die in het advies van 2012 zijn afgewogen om tot de advisering over de ontwikkeling van Lelystad Airport te komen. Evenmin zal hier de stand van zaken bij de uitvoering van het advies herhaald worden. Dit is gedaan in het Jaarverslag 2013. In dit briefadvies breng ik verslag uit van de overwegingen die de Tafel u, bij het nemen van het luchthavenbesluit wil meegeven, op basis van de bevindingen in het in april uitgebrachte MER en het Ondernemingsplan. De voorstellen voor de te kiezen routestructuur zijn daarbij een kernelement.

Het ondernemingsplan
De Tafel heeft kennisgenomen van het Ondernemingsplan dat is opgesteld door de exploitant. Het plan voorziet in een structurele groei van de luchthaven Lelystad naar op termijn 45.000 vliegtuigbewegingen en laat zien dat ook bij een zeer gematigd groeipatroon de investering rendabel is. De Tafel constateert daarbij dat de exploitant met drie investeringsmomenten de structurele groei wil mogelijk maken, waarbij het derde investeringsmoment samenvalt met de voorgenomen evaluatie tussen de eerste fase tot 25.000 vliegtuigbewegingen en de tweede fase tot 45.000 bewegingen. Het is mogelijk gebleken om een interessant pakket samen te stellen binnen de randvoorwaarde uit de brief van de Staatssecretaris van 30 juni 2011 om zo ver mogelijk uit de buurt te blijven van de TMA Schiphol. Dat versterkt de overtuiging van de Tafel dat een keus voor Lelystad als overloop voor het Schiphol verkeer verstandig is, zowel voor Schiphol en haar omgeving als voor de economische ontwikkeling van Flevoland.

Bijzondere aandacht vraagt de Tafel in dit verband voor de noodzakelijke voorzieningen voor de luchtverkeersleiding en de aanpassingen in het luchtruim. In het oorspronkelijke Aldersadvies en in de reactie daarop van de kant van het Rijk zijn deze vraagstukken al geadresseerd. Voor twee punten wordt in het bijzonder de aandacht gevraagd van het Rijk voor de bekostiging van de luchtverkeersleiding en voor de te creëren samenwerking tussen de civiele en militaire luchtverkeersleiding. Beide zaken zijn een belangrijke randvoorwaarde voor de start van de luchthaven en op beide terreinen is het noodzakelijk dat de afgesproken inspanningen tijdig worden geleverd om tot het gewenste resultaat te geraken. Over de noodzaak voor deze samenwerking schreven de Staatssecretaris van IenM en de Minister van Defensie in hun gezamenlijke brief van 10 september 2012: “Geïntegreerde civiel-militaire dienstverlening is een belangrijke voorwaarde om de luchtzijdige inpassing van Lelystad te kunnen realiseren“.

Tot slot is het hier van belang melding te maken van het feit dat uit het ondernemingsplan aangeeft dat de aanleg van een baan met een lengte van 2400 meter noodzakelijk is. Het Aldersadvies ging indertijd uit van een baanlengte van 2100 meter. Het kabinetsstandpunt dat op basis van het advies is ingenomen,onderkende reeds de mogelijkheid van een baanverlenging naar 2400 meter, mocht blijken dat er op basis van de businesscase vanuit de markt daaraan behoefte zou bestaan.

Routestructuur
Een van de belangrijke afspraken is het komen tot de inpassing van de luchthaven en de daarbij behorende routestructuur in het luchtruim voor een ontwikkeling met 45.000 vliegtuigbewegingen. 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 ontwerp voor Lelystad Airport. Hiertoe zijn LVNL en CLSK een studietraject gestart in een zogenaamd Concept of Operations (CONOPS).

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 dit tussenresultaat zijn verschillende aanpassingen en verdere uitwerkingen van de routestructuur besproken aan de Alderstafel. Dit heeft geleid tot een aantal aanvullende varianten en optimalisaties 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 routevarianten en enkele optimalisatievoorstellen vastgesteld. Deze routevarianten en optimalisatievoorstellen zijn door ondergetekende vervolgens in januari en februari toegelicht aan de omgeving door middel van diverse informatiebijeenkomsten (in Lelystad, Nunspeet, Biddinghuizen en Zeewolde) voor bestuurders en omwonenden, die druk bezocht zijn. Deze bijeenkomsten hebben een aantal extra optimalisatievoorstellen opgeleverd. In de afgelopen maanden zijn de vier routevarianten en de optimalisatievoorstellen, voor zover gereed voor onderzoek, in de MER onderzocht op milieueffecten en externe veiligheid. In het studietraject van de LVNL en CLSK zijn zij onderzocht op veiligheid en operationele uitvoerbaarheid.

Zorgvuldige regionale inpassing
Aan de Alderstafel van 7 april j.l. is het MER door de initiatiefnemer gepresenteerd. Daarnaast zijn de resultaten van het studietraject van LVNL en CLSK gepresenteerd. Vervolgens zijn de resultaten van het MER op 22 april j.l., op mijn verzoek en in mijn aanwezigheid, gepresenteerd aan een tiental regionale bewoners- en belangenorganisaties in Flevoland. In dit briefadvies wordt voor de beschrijving van de routevarianten en de optimalisaties – zowel wat betreft de aard als de effecten – kortheidshalve verwezen naar het hoofdrapport van het MER.

Aan de Alderstafel van 8 mei 2014 zijn de bevindingen uit het MER en het studietraject van LVNL en CLSK ten aanzien van de inpassing van de luchthaven in de omgeving besproken. In het advies van 2012 is aangegeven welke elementen uit de regionale kaders betrekking hebben op de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport (zie paragraaf 4.2 advies d.d. 30 maart 2012).
Het gaat hier om de volgende elementen, waarbij per element aangegeven wordt wat de huidige bevindingen zijn over de realisatiekansen:

- 6000 ft boven het 'oude land'

Het advies geeft aan dat het overvliegen van het 'oude land' op minimaal 6000 ft een belangrijke wens is van de provincies Gelderland en Overijssel (en de gemeenten die zij vertegenwoordigen). In de studies naar het luchtruim is destijds bezien welke mogelijkheden er zijn om aan deze wens tegemoet te komen. Er is toen aangegeven, op basis van de uitgevoerde ontwerpstudies, dat er ruimte werd gezien, hier in belangrijke mate aan tegemoet te kunnen komen. Daarbij is toen reeds één uitzondering gemaakt: "voor naderend

verkeer uit het zuiden lijkt 6000 ft boven 'oud land' moeilijk realiseerbaar, vanwege het benodigde daalprofiel om de eindnadering te kunnen uitvoeren". Op basis van de voorstudie operationeel concept Lelystad Airport is dat door het Rijk in het kabinetsstandpunt nogmaals bezien en bevestigd. Deze situatie is in de verfijning van de routevarianten die daarna heeft plaatsgevonden in het studietraject van LVNL en CLSK niet gewijzigd.

Uit de uitgevoerde studie naar het opschuiven in oostelijke richting voorbij Biddinghuizen van het doorklimpunt voor vertrekkend verkeer, blijkt dat dit opschuiven van dit doorklimpunt negatieve gevolgen heeft voor de hoogte waarop dit verkeer het oude land bereikt. Besluitvorming over deze studie zal daarom uitdrukkelijk met inachtneming van dit gevolg moeten plaatsvinden

- Vermijden woonkernen (inclusief verhogen interceptiepunt bij Dronten naar 3000ft)

In het advies van 2012 wordt nog opgemerkt dat het "kunnen vermijden van woonkernen [afhangt] van het uiteindelijk gedetailleerde routeontwerp voor Lelystad". In algemene zin wordt gesteld dat "een ILS interceptie op 3000ft i.p.v. 2000ft voor landen op baan 23 bijdraagt aan het vermijden van de woonkern Dronten ".

Bij de verdere verfijning van de routevarianten zijn sinds het advies belangrijke stappen gezet in het vermijden van woonkernen. Niet alleen is het in navolging van de voorstudie en het kabinetsstandpunt mogelijk gebleken varianten te ontwikkelen waarbij de ILS-interceptie bij Dronten op 3000ft plaatsvindt in plaats van op 2000ft. Ook is onder de druk om zowel de woonkernen, als het afhandelingsgebied van Schiphol te vermijden een geheel nieuwe variant ontworpen die zich kenmerkt door een vertrekroute bij zuidwestelijk baangebruik die links-linksom over het vaste land loopt, daarmee de Oostvaardersplassen vermijdt en tevens zo ver als mogelijk bij de dorpskernen vandaan blijft. Hieronder zal nog op het effect van deze routevariant, die verder wordt aangeduid als de B+ variant, worden teruggekomen.

- Oostvaardersplassen minimaal op 3000ft overvlogen

De stap die gezet is met het ontwikkelen van een links-linksom-route heeft eveneens belangrijke gevolgen voor dit aandachtspunt in het regionale kader. Door een links-linksom-route wordt het Natura 2000-gebied van de Oostvaardersplassen niet overvlogen, zodat met de nieuw ontwikkelde routevariant B+ geheel tegemoet kan worden gekomen aan dit element uit het regionale kader terwijl bovendien mogelijke nadelige gevolgen voor de operatie worden vermeden. Voor de andere relevante Natura 2000-gebieden is het mogelijk gebleken de routes zodanig te ontwerpen dat deze boven de 3000ft overvlogen worden zodat geen significante verstoring van de instandhoudingsdoelen plaatsvindt.

- P-RNAV en CDA's op Lelystad Aiport

Voor een stabiele en voorspelbare verkeersstroom, waarbij vliegtuigen zo nauwkeurig mogelijk hun route kunnen volgen, zijn vaste vliegpaden wenselijk. Met toepassing van de P-RNAV techniek kan dat. Deze techniek stelt eisen aan het benodigde operationeel afhandelingsconcept en aan technische en operationele hulpmiddelen. Vanaf november 2012 worden deze eisen reeds gesteld aan luchtvaartmaatschappijen die op de luchthaven

Schiphol opereren. De Nederlandse PBN Roadmap zet in op verdere toepassing van P-RNAV, waarbij ook regionale velden op termijn zullen volgen. De voorziene toestellen voor Lelystad (B737/A320) zijn voor het merendeel al in staat om P-RNAV operaties uit te voeren. Het kabinet heeft in de genoemde voorstudie en het kabinetsstandpunt onderstreept dat P-RNAV een belangrijk uitgangspunt is voor de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport binnen de gestelde randvoorwaarden en kaders uit het Aldersadvies.

De mogelijkheden voor CDA vluchten zullen, voor zover nu te overzien is, beperkt zijn, omdat het waarschijnlijk is dat Lelystadverkeer in de nabijheid van de luchthaven onder het Schipholverkeer moet blijven om interferentie te voorkomen. Naar verwachting beperkt dit de mogelijkheden voor het vliegen van CDA's in de nabijheid van de luchthaven Lelystad. Afhankelijk van het nieuwe operationele afhandelingsconcept van Schiphol, zal er meer of minder ruimte zijn voor het uitvoeren van CDA's op Lelystad. Op de keuze tussen de thans voorliggende routevarianten en de optimalisaties is dit verder niet van invloed.

- Overige hinderbeperkende maatregelen

Naast de optimalisering van de routestructuur, is een aantal hinderbeperkende maatregelen afgesproken. Deze zullen bij de operatie van de luchthaven nader worden uitgewerkt:

- Beperken ‘thrust reverse’;
- Zogenaamde ‘reduced flaps landing’;
- Tariefdifferentiatie op basis van ACI Noise Index Rating, waarbij voor de typen met een rating D/E/F (‘lawaaibakken’) geldt dat deze verboden zijn.

Deze in het advies van 2012 benoemde elementen komen in een volgende fase aan de orde omdat het hier gaat om operationele maatregelen die pas effectief kunnen worden als Lelystad Airport van start gaat. Bij de vloot die vanaf Lelystad Airport gaat opereren, geldt 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 die ook voldoet aan randvoorwaarden zoals het kunnen uitvoeren van P-RNAV operaties.

Conform het gestelde in het advies van 2012 zullen eventueel noodzakelijke geluidsisolerende maatregelen aan de woningen in de directe omgeving van Lelystad Airport worden getroffen op basis van een ministeriële regeling**.** U wordt gevraagd bij het vaststellen van het Luchthavenbesluit Lelystad inzicht te geven in het gebied waarop deze regeling betrekking heeft en in de aard van de te treffen maatregelen in het kader van deze regeling.

U wordt tevens ten behoeve van de informatievoorziening in de regio en ten behoeve van de business case van de luchthavenexploitant en de luchtvaartmaatschappijen gevraagd om met het ontwerp-luchthavenbesluit helderheid te scheppen over de wijze waarop nadeelcompensatie wordt geregeld en hoe deze eventueel doorwerken in heffingen, zodat de fondsvorming waaruit de financiering van de voorgestelde maatregelen in het kader van isolatie en nadeelcompensatie plaatsvindt voor een ieder helder is.

Tot slot zij hier opgemerkt dat conform het advies van 2012 een monitoringsprogramma van de geluidseffecten wordt uitgewerkt door de exploitant met de regio(op zowel het nieuwe als

het oude land). Tevens wordt de invulling van het klachtenmanagement uitgewerkt alsook geluidsmetingen (bij woonkernen) als hulpmiddel bij de informatievoorziening.

Voorkeur voor routevariant B+
De MER laat zien dat van de vier onderzochte routevarianten (A, A+, B, B+) de variant B+ duidelijk het beste scoort wat betreft het aantal ernstig gehinderden binnen de wettelijk relevante contouren: 50 woningen binnen de 56 dB(A) L_{den}-contour en 279 ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour bij 45.000 vliegtuigbewegingen.

Sinds de start van het ontwerp van de routestructuur behorend bij het luchthavenbesluit zijn er met het ontwikkelen van alternatieven belangrijke stappen gezet in het verminderen van het aantal gehinderden als gevolg van het verkeer. Het aantal gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour dat het resultaat is van het routevariant B+ is significant lager dan bij de routealternatieven die eerder op Tafel lagen: 279 tegenover 1.064 (A), 1.350 (A+) en 1.362 (B).

In het advies van 2012 is rekening gehouden met een aantal ernstig gehinderden van "tussen de 100 en de 650" binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour bij een ontwikkeling van 45.000 vliegtuigbewegingen. De 279 bij B+ zit daarmee ruimschoots in de onderste helft van de bandbreedte.

Bovendien worden de Oostvaardersplassen bij deze variant B+ door de vertrekroute links-linksom-route ontzien. Bij de weging van de varianten vanuit de operationele uitvoerbaarheid en luchtzijdige inpassing krijgt de variant B+ eveneens de voorkeur van de luchtverkeersdienstverleners LVNL en CLSK. Op basis van deze overwegingen spreekt de Tafel een voorkeur uit voor routevariant B+ boven de andere onderzochte routevarianten.

De voorkeur voor routevariant B+ betekent wel dat er extra aandacht in de informatievoorziening zal dienen te zijn voor de gemeenten in Overijssel (zoals Kampen, Zwolle en Zwartewaterland) en in Gelderland (zoals Elburg en Oldebroek) die bij B+ meer te maken krijgen met de effecten van het vliegverkeer dan in andere varianten. De extra aandacht zal mede vorm krijgen door in dat gebied te houden informatiebijeenkomsten door de Alderstafel.

De Tafel voegt aan de uitgesproken voorkeur voor routevariant B+ drie expliciete randvoorwaarden toe:
a. Het bevoegde gezag voor de luchtruimindeling (de departementen van IenM en Defensie) zal in samenwerking met de luchtverkeersdienstverleners LVNL en CLSK, zoals opgenomen in de voorstudie, de luchtruimvisie en het kabinetsstandpunt, de randvoorwaarden voor de tijdige inpassing van Lelystad Airport in het luchtruim scheppen;
b. De voorkeursroute (B+) voor de ontsluiting van Lelystad Airport, zal daarbij worden gehanteerd bij de vastlegging van de definitieve routestructuur en bij de luchtzijdige inpassing;
c. Er worden tijdig financiële en operationele afspraken tussen het bevoegde gezag, de exploitant en de luchtverkeersleiding gemaakt over de luchtverkeersdienstverlening en de verdeling van de kosten daarvan, om te borgen dat het verkeer via de ontworpen

routes conform de planning in het Ondernemingsplan zonder vertraging kan worden afgewikkeld.

Hindereffect in vergelijking met Schiphol
Hoewel het lastig is om een geheel sluitende vergelijking te maken met Schiphol, zo verschilt de vlootsamenstelling tussen beide aanmerkelijk, laat een indicatieve vergelijking met Schiphol zien dat 50 woningen (binnen de 56 dB(A) L_{den}-contour) en 279 ernstig gehinderden (binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour), aantallen zijn, die significant afwijken van de situatie bij Schiphol.

Het recente onderzoek naar de ontwikkeling van 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol toont aan, dat een toename van 470.000 naar 510.000 vliegtuigbewegingen (dus 40.000 extra) een toename van de hinder in de regio Schiphol oplevert van 970 extra woningen (binnen de 58 dB(A) L_{den}-contour) en 32.500 ernstig gehinderden (binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour).

Een vergelijking van deze aantallen laat zien dat de inschatting, in het Lelystad-advies van 2012 – dat het toevoegen van verkeer op Schiphol in vergelijking met Lelystad een factor 10 aan extra hinder oplevert – nog een zeer conservatieve raming was.

Optimalisaties routevariant B+
Door regionale besturen en omwonenden zijn sinds het uitbrengen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voorstellen gedaan om de B+ variant te optimaliseren met het doel zoveel mogelijk hinder te vermijden. Het gaat hierbij om voorstellen voor:
1. Een vaste bochtstraal in de vertrekroute bij Almere/Zeewolde
2. Een verlaging van de eindnadering bij Almere van 1700ft naar 1500ft
3. Een verlegging van de route bij Biddinghuizen met 1 graad naar het zuid-oosten
4. Een latere doorklim na Biddinghuizen
5. Een off-set approach tussen Dronten en Swifterbant

Voor de voorstellen 2 en 5 geldt dat zij de grens naderen van wat LVNL en CLSK operationeel en uit veiligheidsoverwegingen uitvoerbaar achten. Bij de overige voorstellen geldt deze kanttekening niet.

Hieronder worden de verschillende voorstellen toegelicht en van een advies voorzien. Daarbij is gebruik gemaakt van de gegevens die in het kader van het MER zijn verzameld. Het belangrijkst zijn daarbij de resultaten ten aanzien van de wettelijk geldende contouren waarbinnen effecten optreden: de 56 dB(A) L_{den}-contour en de 48 dB(A) L_{den}-contour. Twee opmerkingen zijn daarbij vooraf te maken. Allereerst dat de optimalisaties in het gebied binnen de 56 dB(A) L_{den}-contour geen positief of negatief effect laten zien. Deze zijn hieronder dan ook verder buiten beschouwing gebleven. Daarnaast is in het MER ook naar een groter onderzoeksgebied dan het gebied binnen de wettelijke contour gekeken: het gebied binnen de 40 dB(A) L_{den}-contour. Mede omdat de optimalisatievoorstellen ook binnen de wettelijke 48 dB(A) L_{den}-contour weinig tot geen verschil maakten, zijn de effecten in dit bredere onderzoeksgebied in de afweging van voorstellen meegenomen.

1. Een vaste bochtstraal in de vertrekroute bij Almere/Zeewolde levert 1 gehinderde extra op binnen de wettelijke 48 dB(A) L_{den}-contour. Ook wanneer naar een uitgebreider onderzoeksgebied wordt gekeken, ontstaan er meer gehinderden.
   Advies: deze vaste bochtstraal wordt gegeven de te verwachten effecten niet wenselijk geacht door de Tafel.

2. Een verlaging van de eindnadering bij Almere-oost van 1700ft naar 1500ft levert 7 gehinderden extra op binnen de wettelijke 48 dB(A) L_{den}-contour. Ook wanneer naar een uitgebreider onderzoeksgebied wordt gekeken, ontstaan er meer gehinderden.
   Bij de berekening van de effecten van dit voorstel is geen rekening gehouden met een mogelijke bebouwing van Oosterwold. Als wordt aangenomen dat de voorgenomen woningbouwplannen worden gerealiseerd, dan wijzigt het beeld voor het gebied binnen de wettelijke 48 dB(A) L_{den}-contour niet: ook dan ontstaan er 7 gehinderden extra. Wanneer er naar een uitgebreider onderzoeksgebied wordt gekeken, verandert het beeld echter aanzienlijk: het voorstel voor verlaging van de eindnadering heeft bij een bebouwing van Oosterwold als gevolg dat er per saldo binnen de 40 dB(A) L_{den}-contour circa 400 gehinderden minder zijn[1].
   De luchtverkeersdienstverleners LVNL en CLSK achten het voorstel voor een verdere verlaging van de eindnadering naar 1500ft vanuit operationeel oogpunt onwenselijk omdat de voorgestelde eindnaderingshoogte vanaf 1700ft reeds een afwijkende naderingsprocedure is en de eindnaderingshoogte beneden de standaard-naderingshoogte van 2000ft is. Een eindnadering vanaf 1500ft is daarmee een nog grotere afwijking van deze standaard. LVNL en CLSK zien daarbij op basis van een onafhankelijke studie verricht door het NLR een toename in het risico op doorstarts wat een negatief effect kan hebben op de vliegveiligheid en betrouwbaarheid op Lelystad.
   Advies: de Tafel acht het op dit moment onverstandig om een besluit te nemen om dit voorstel, een verlaging naar 1500 ft uit te voeren. Bij de huidige stand van woningbouw levert het ook geen hinderbeperking op. De Tafel beveelt aan op deze kwestie terug te komen als eerst ervaring is opgedaan met de operatie op Lelystad. Mocht de veiligheidsituatie dit toelaten dan kan zo nodig in de vorm van een experiment nadere ervaring met deze naderingsprocedure worden opgedaan.
   De Tafel veronderstelt dat een lagere hoogte van 1700ft haalbaar is, zoals aangegeven in de brief van LVNL, d.d. 30 april 2014 aan de directeur Luchtvaart van IenM. In die brief wordt nog wel gesproken over een uit te voeren toets door de IL&T om de verlaging van 2000ft naar 1700ft te kunnen introduceren. Een spoedige toets van de IL&T op dit punt is gewenst, mede omdat in het huidige MER slechts de effecten van een nadering op 1700ft in kaart zijn gebracht. Mocht daarom onverhoopt blijken dat 1700 ft niet haalbaar is, dan zien wij uw bericht daarover zo spoedig mogelijk tegemoet.

3. Een verlegging van de route bij Biddinghuizen met 1 graad naar het zuid-oosten levert per saldo 4 gehinderden minder op binnen de wettelijke 48 dB(A) L_{den}-contour.
   In dit geval wijst echter de trend buiten die contour de andere kant op. In het meest uitgebreide studiegebied dat in het MER bezien is (het gebied binnen de 40 dB(A) L_{den}-

[1] Het resultaat is afhankelijk van de precieze invulling van de woningbouwplannen binnen het plangebied. Omdat deze op dit moment nog niet bekend is, is aangenomen dat de geplande woningen evenredig verdeeld zijn over het volledige plangebied.

contour) is sprake van een relatief forse toename van per saldo 414 gehinderden. De grootste effecten in dat uitgebreide gebied binnen de 40 dB(A) L_{den}-contour zijn waarneembaar in Elburg en Oldebroek (respectievelijk 444 en 39 gehinderden meer) als gevolg van deze verschuiving en in Biddinghuizen (95 gehinderden minder).[2] Ook als men de nieuwbouwplannen in Biddinghuizen (De Graafschap en De Kaai) en Elburg (Oostendorp Noord-Oost) in de berekeningen meeneemt wijzigen de uitkomsten nauwelijks.
Advies: Naar aanleiding van vragen tijdens de informatieavond in Biddinghuizen begin dit jaar is onderzocht of het mogelijk is de route bij Biddinghuizen met 1 graad naar het zuid-oosten te verleggen, verder van Biddinghuizen af. Voor de luchtverkeersdienstverleners is dit voorstel ook uitvoerbaar. Bij een weging van de bovengenoemde positieve en negatieve effecten als gevolg van de verschuiving blijkt dat – wanneer naar het meest uitgebreide onderzoeksgebied dat in het MER in beeld is gebracht wordt gekeken – de negatieve effecten groter zijn dan de winst die het voor Biddinghuizen oplevert. Inachtneming van eventuele toekomstige woningbouw wijzigt deze verhouding niet. Evenmin wordt de verhouding veranderd door een combinatie met een latere doorklim op de vertrekroute na Biddinghuizen (zie hieronder bij 4): deze levert een verslechtering op van de effecten. Daarom wordt in overweging gegeven om in het luchthavenbesluit niet van de verlegging van deze route uit te gaan.

4. Een latere doorklim op de vertrekroute bij Biddinghuizen is een voorstel dat op de bewonersavonden is ingediend. De effecten hiervan konden niet meer in het MER-onderzoek worden meegenomen. Dit is alsnog gebeurd. LVNL heeft laten weten dat dit voorstel in de operatie inpasbaar is.
   Als gevolg van het later doorklimmen zal het vertrekkend verkeer niet tijdig de hoogte van 6000ft boven het oude land kunnen bereiken, zodat daarmee een conflict ontstaat met het regionale kader dat eerder door de regio aan Tafel is ingebracht. Doordat langer laag gevlogen wordt, wordt de geluidscontour groter en zijn de effecten op de grond groter. Binnen de wettelijke 48 dB(A) L_{den}-contour zijn deze negatieve effecten nog beperkt (twee gehinderden meer), maar in het meest uitgebreide onderzoeksgebied dat in kaart is gebracht, zijn dit er per saldo bijna 200 meer. De nadelige effecten slaan hoofdzakelijk neer in Wapenveld, Elburg en Wezep. De voordelen voor Biddinghuizen wegen hier niet tegenop, wat resulteert in het genoemde saldo effect.
   Advies: De effecten van dit voorstel leveren een strijdigheid met het regionale kader op daar waar die bij routevariant B+ niet bestond. Tevens maken de resultaten van het onderzoek duidelijk dat de effecten per saldo negatief zijn, doordat er langer laag gevlogen wordt over de regio en het effect van de doorklim vervolgens terecht komt op het oude land. Daarom wordt in overweging gegeven om in het luchthavenbesluit niet van deze verlegging van de route uit te gaan.

   Omdat hiermee zowel het voorstel van de graad verlegging van de route als het voorstel van de latere doorklim niet wenselijk blijken vanwege hun effecten op de omgeving is door de regio bezien of er mogelijke alternatieven zijn. De regio heeft in overweging

[2] Ook wanneer de woningbouwplannen worden meegewogen blijft het negatieve saldo vrijwel ongewijzigd (5 gehinderden extra minder): de nieuwbouwplannen in Elburg wegen bijna geheel op tegen de nieuwbouwplannen in Biddinghuizen.

gegeven om het punt van een eerdere doorklim (niet voorbij Biddinghuizen, maar voorbij Zeewolde en vóór Biddinghuizen) te verkennen. Daarmee wordt Biddinghuizen op een grotere hoogte gepasseerd en wordt wel voldaan aan de 6000ft boven het oude land vereiste.

Het voorstel voor een eerdere doorklim staat op gespannen voet met het vrijhouden van het luchtruimdeel dat bedoeld is voor de afwikkeling van het Schipholverkeer. Om een uiterste inspanning te doen in de zoektocht naar optimalisatie van de route bij Biddinghuizen is in overleg met LVNL gebleken dat er een mogelijkheid is om dit punt nader in onderzoek te nemen op het moment dat er een 4e Initial Approach Fix voor Schiphol wordt geïmplementeerd. Het advies is dan ook om bij de vastlegging van de routes ruimte te laten voor dit onderzoek en op basis van de uitkomsten te bezien of alsdan een experiment gestart kan worden met een eerdere doorklim (tussen Zeewolde en Biddinghuizen) op deze vertrekroute. Hierbij wordt opgemerkt dat vanzelfsprekend de verplaatsing van de hinder naar omliggende woongebieden in de afweging moet worden betrokken.

In overleg met de betrokken gemeenten (nieuwe en oude land) zal, na het operationeel worden van de luchthaven, nader onderzoek gedaan worden naar het midden tussen Bindinghuizen en Elburg. Bij één graad verlegging is er sprake van een onbalans in de effecten. In de verdere uitwerking zal onderzoek gedaan worden naar de mogelijkheden voor verdere optimalisatie.

5. Een off-set approach tussen Dronten-West en Swifterbant levert binnen de wettelijke 48 dB(A) L_{den}-contour geen effect in aantallen ernstige gehinderden op. Wanneer er naar een breder onderzoeksgebied wordt gekeken, heeft deze off-set approach wel een hinderreductie tot gevolg: 208 minder gehinderden binnen de 40 dB(A) L_{den}-contour.[3] LVNL en CLSK hebben echter op basis van haar analyse en onderliggende NLR-onderzoek aangegeven vanuit veiligheid en operationeel oogpunt niet positief te kunnen adviseren over het toepassen van deze off-set approach.
   Advies: Voor de volledigheid wordt vooraf opgemerkt dat het hier gaat om het zoeken van het midden van het einddeel van de naderingsroute tussen Swifterbant en Dronten-West om zo min mogelijk hinder te veroorzaken. Dit als alternatief voor de eerder afgewezen draaiing van de start- en landingsbaan. Bij de vertrekroute is deze optimalisatie bereikt in de verschillende routevarianten, waaronder B+. Wat rest is het zoeken naar een mogelijkheid om ook de wens vanuit Dronten te realiseren om bij de nadering dit midden te kunnen aanhouden. Daarvoor is de suggestie gedaan om de zogenoemde off-set approach toe te passen. Met die off-set approach wordt tussen Swifterbant en Dronten-West bij de nadering het midden aangehouden en pas daarna wordt het toestel recht voor de baan 'gezet' om de landing in te zetten.
   Door het ontbreken van de ervaringen over toepassing van de off-set approach in Europa en in het bijzonder in Nederland is voorzichtigheid op zijn plaats om deze operationele procedure nu als standaard voor te schrijven op een luchthaven waar bovendien de gehele luchtverkeersdienstverlening nieuw ontworpen is. Zowel de

[3] Dit aantal neemt per saldo met 55 toe wanneer geplande woningbouw wordt meegerekend in Dronten-West en Swifterbant.

luchtverkeersdienstverleners als de IL&T van het Rijk hebben op basis van een eerder verricht onderzoek hierop aangegeven dat een off-set approach aandachtspunten kent vanuit veiligheid, operationele uitvoerbaarheid en effecten heeft op de betrouwbaarheid van de operatie. Tegelijkertijd werd op basis van het To70-rapport door de IL&T gesteld dat in het licht van de potentiële effecten er geen redenen zijn om deze procedure als niet uitvoerbaar te beschouwen. De LVNL en CLSK hebben in navolging hiervan nader onderzoek verricht en daarbij ook onderzoek laten uitvoeren door de NLR. Op basis daarvan concluderen zij op dit moment niet positief te kunnen adviseren. In het licht van bovenstaande wordt daarom geadviseerd om in overleg met de LVNL en CLSK en (piloten van de) luchtvaartmaatschappijen na het operationeel worden van de luchthaven de mogelijkheden te verkennen om een experiment te starten met een procedure die als doel heeft de hinder tussen Dronten en Swifterbant te mitigeren. Wellicht kunnen op dat moment nieuwe ontwikkelingen op het gebied van precisienavigatie verkend en toegepast worden waarmee een zogenoemde 'gekromde eindnadering' kan worden uitgevoerd binnen de kaders van een veilige operatie. Het advies is om in het luchthavenbesluit en bij het vastleggen van de routes ruimte hiervoor te creëren. Zodra de routes in detail zijn uitgewerkt zal een onderzoek starten naar een optimalisatie in de naderingsroute tussen Swifterbant en Dronten. Doel hiervan is om een precisie nadering te ontwerpen die een nauwkeurige landing tussen beide woongebieden mogelijk maakt. Het onderzoek zal duidelijk moeten maken aan welke eisen vliegtuigen, piloten en verkeersleiding moeten voldoen en binnen welke termijn dit gerealiseerd kan worden. In de simulator zal worden beproefd of de nieuwe procedure uitvoerbaar en veilig is. Als dit onderzoek een positieve uitkomst heeft kan een planning worden opgesteld binnen welke termijn implementatie mogelijk is. Het streven moet er op gericht zijn dat de procedure geheel of gedeeltelijk kan worden ingevoerd uiterlijk twee jaar na het operationeel worden van de luchthaven. Indien gewenst kan dit voorafgegaan worden door een praktijk experiment.

De Tafel beveelt na onderzoek en bespreking van de bovenstaande optimalisaties het bevoegd gezag in algemene zin aan om bij het nemen van het luchthavenbesluit helderheid te scheppen over de wijze waarop de routes worden vastgelegd en gehandhaafd en daarbij tevens ruimte te scheppen voor toekomstige voorstellen voor optimalisaties (bijvoorbeeld in een opdracht aan de Tafel).

De omgeving van Lelystad (op zowel het nieuwe als het oude land) heeft belang bij een zo scherp mogelijk inzicht in de wijze waarop de routes, zoals die met dit advies worden voorgesteld, worden vastgelegd en worden gehandhaafd. Dat geldt voor deze regio in het bijzonder omdat deze regio wordt geconfronteerd met een geheel nieuwe routestructuur. Voor de omgeving (bevolking en natuur) is het dan des te belangrijker om helder te hebben waar – conform de voorgestelde routestructuur – wel en geen vliegverkeer verwacht mag worden.

Daarnaast is er behoefte aan experimenteerruimte voor mogelijke toekomstige optimalisatievoorstellen. Bij Schiphol heeft een dergelijke 'experimenteerregeling', waarmee voorstellen voor verbetering eerst tijdelijk in de praktijk beproefd worden – voordat zij via een langdurige aanpassing van de regelgeving kunnen worden geïmplementeerd op basis van slechts modelmatige analyses – zijn waarde bewezen. Het is zeer aan te bevelen een

vergelijkbare experimenteerruimte, met de bij Schiphol vastgelegde zorgvuldigheidswaarborgen, ook voor Lelystad te scheppen. De regio hecht er sterk aan de voorgestelde experimenten en onderzoeken ook daadwerkelijk ten uitvoer te brengen met betrokkenheid van de regionaal-bestuurlijke partijen zoals aan de Tafel vertegenwoordigd en van bewonersvertegenwoordigers uit de belanghebbende gebieden. Het zou goed zijn om in het kader van het luchthavenbesluit de voorgenomen experimenten en onderzoeken als zodanig te benoemen en daarmee zekerheid te scheppen dat deze ook daadwerkelijk zullen plaatsvinden, mits voldaan kan worden aan eisen van veiligheid en uitvoerbaarheid.

In het advies van de Tafel over Lelystad Airport d.d. 30 maart 2012 wordt onder paragraaf 5.2. aandacht besteed aan de middellange termijn: gecontroleerde ontwikkeling. Daar wordt gesteld dat de gebruiksruimte van de tweede tranche van 25.000 naar 45.000 bewegingen niet eerder kan worden gebruikt dan nadat een evaluatie van de resultaten van de eerste tranche heeft plaats gevonden. De Tafel stelt voor om hieraan een punt 5. toe te voegen:
"5. Hebben de onderzoeken naar de voorgestelde optimalisaties plaats gevonden en indien zij leiden tot de conclusie dat zij veilig en uitvoerbaar zijn,
- hebben de eventueel noodzakelijke experimenten plaats gevonden en indien de uitkomst daarvan positief is
- is de implementatie van de optimalisaties voortvarend uitgevoerd."

Ruimtelijke ontwikkeling
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 ontwikkeling van Lelystad Airport ruimtelijk ingepast en afgestemd in provinciaal beleid. Om de toekomstige hinder te voorkomen zijn regionale afspraken gemaakt ten aanzien van de woningbouwontwikkeling en het informeren van toekomstige inwoners in het invloedsbereik van de luchthaven.

De ontwikkeling Almere-oost (Oosterwold) maakt onderdeel uit van het rijksproject RRAAM. Het Rijk heeft hier grondposities en heeft op 20 november 2013 in de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 met de gemeente Almere afspraken gemaakt om de verkoopopbrengsten van deze gronden in te brengen in het Fonds Verstedelijking Almere. Dit Fonds is bestemd voor de financiering van de realisatie van Almere 2.0. Het Rijk en de gemeente Almere zullen de waardeontwikkeling van de rijksgronden in Oosterwold en specifiek in het deel van Oosterwold dat onder invloed komt te liggen van het vliegverkeer monitoren. Op het moment dat de waarde van de gronden onder invloed van het vliegverkeer aantoonbaar wordt beïnvloed, zullen Rijk en Almere hierover in overleg treden.

Ook zijn de beperkingengebieden luchtvaartveiligheid Lelystad Airport in beeld gebracht. Voor de bestaande windturbines in deze beperkingengebieden worden, indien op basis van een nadere veiligheidsanalyse blijkt dat er sprake is van onaanvaardbare negatieve effecten op het veilig gebruik van de luchthaven, in onderling overleg door IenM, Provincie en luchthaven concrete maatregelen uitgewerkt.

Landzijdige bereikbaarheid
Rijk, provincie Flevoland en gemeente Lelystad hebben samen het MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van Lelystad Airport uitgevoerd. Het MIRT-onderzoek heeft inzicht gegeven in de toekomstige bereikbaarheidsproblemen en mogelijke oplossingen. Op basis daarvan hebben het rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad overeenstemming bereikt over een pakket van maatregelen om de knelpunten op te lossen. Daarbij is de intentie uitgesproken om deze maatregelen gezamenlijk uit te voeren. Op 10 maart zijn deze intenties bestuurlijk bekrachtigd.

Bedoeling is om rond 2018 een nieuwe aansluiting Lelystad Airport op de A6 te realiseren en rond 2022 de A6 tussen Almere Buiten-Oost en Lelystad te verbreden. Er zal een verbindingsweg worden gerealiseerd tussen de A6 en de luchthaven. Daarnaast zullen maatregelen worden getroffen om het openbaar vervoer naar de luchthaven te verbeteren en het gebruik van het OV te bevorderen. Het rijk reserveert hiervoor een bedrag van ruim € 50 mln (incl BTW). De regio reserveert hiervoor een bedrag van bijna € 20 mln (incl. BTW).

Monitoringsprogramma duurzame landbouw
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 geïdentificeerd. 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 ten aanzien van 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 toekomstige monitoringsprogramma Lelystad Airport. Met dit monitoringsprogramma wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de objectieve beoordeling van schadeverzoeken welke, in het kader van de noodzakelijke nadeelcompensatieregeling voedselveiligheid behorende bij het Luchthavenbesluit, kunnen worden ingediend. De Tafel adviseert u de uitgangspunten voor deze regeling in een intentieovereenkomst met de organisaties van belanghebbende ondernemers (CDO en LTO) vast te leggen voorafgaande aan het te nemen luchthavenbesluit

Ontwikkelingen General Aviation Lelystad Airport

In de brief van 30 juni 2011 wijst de Staatssecretaris erop dat er niet van moet worden uitgegaan dat al het GA verkeer nog geaccommodeerd zal kunnen worden in de nabijheid van een grote luchthaven met druk groot commercieel verkeer.

De groei van het aantal vliegbewegingen GA is in de afgelopen 5 jaren teruggelopen van zo'n 135.000 vliegbewegingen naar 110.000 vliegbewegingen (2013). Globale oorzaken zijn o.a. grote afname van vluchten met historische vliegtuigen, kleine afname van lesverkeer, en minder recreatief vliegen door de recessie (kosten gedreven). Daarnaast hebben de berichten over de ontwikkeling van Lelystad Airport sommige gebruikers bewogen om alvast van een ander veld gebruik te gaan maken. 2/3 deel van de vliegbewegingen op Lelystad zijn afkomstig van de lesbedrijven, het grootste gedeelte daarvan door zogeheten 'vleugelvliegtuigen' een ander deel betreft helikopters.

De luchthaven en LVNL gaan ervan uit dat er net als bijvoorbeeld bij Rotterdam, ook op Lelystad GA verkeer naast het grote commerciële verkeer kan blijven opereren. De exploitant heeft in overleg met LVNL aan de Tafel aangegeven dat de inschatting van het inpasbare volume van klein verkeer in de ordegrootte van 70.000-100.000 vliegtuigbewegingen zal zijn bij 25.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer. De inspanning zal hierop zijn gericht. Dit geeft met de timing van de implementatie van de business case de meeste bestaande GA-bedrijven de gelegenheid hun bedrijfsvoering geleidelijk aan te passen aan de veranderende omstandigheden.

Onder verwijzing naar de brief d.d. 30 april 2014 van de LVNL aan het ministerie van IenM wordt de aandacht gevraagd voor de daarin voorgestelde verdere uitwerking op basis waarvan de mogelijkheden voor dienstverlening aan de General Aviation en de fasering daarbinnen, door de luchthavenexploitant nader kunnen worden vorm gegeven.

Afgelopen jaren hebben zich op de Luchthaven een aantal MRO (vliegtuigonderhoud) bedrijven gevestigd, waaruit een sterke groei van werkgelegenheid is ontstaan. Die bedrijven hebben groot belang bij de voorgenomen ontwikkeling en kunnen alleen op termijn rendabel opereren als die ontwikkeling ook tot stand komt.

Voor een beperkt aantal gebruikers zoals de recreatieve luchtvaart die ad hoc en zonder al te veel voorbereiding willen vliegen zal de ontwikkeling een belemmering vormen om op Lelystad Airport te blijven. Omdat de MLA/ULV grasbaan van Lelystad vervalt is er voor die gebruikers geen mogelijkheid meer om van Lelystad Airport gebruik te maken. Voor deze doelgroep is de Provincie Flevoland op zoek naar een nieuwe locatie in de eigen of een omliggende provincie. Voor een tweetal kleine zweefvliegterreinen - bij Biddinghuizen en bij Kraggenburg – zijn volgens LVNL behoorlijke operationele problemen te verwachten door de geplande nieuwe vliegroutes voor Lelystad. De Provincie Flevoland is ook voor deze doelgroep aan een passende oplossing aan het werken.

Als gevolg van de totale groei van groot commercieel handelsverkeer in Nederland is het ministerie van IenM samen met de General Aviation sector in Nederland, de provincies en ATC providers aan het inventariseren wat het huidig gebruik is en welke knelpunten daarbij optreden. Vervolgens zal onderzocht worden wat de behoefte voor de diverse GA

doelgroepen zal zijn in 2025. De inventarisatie omvat zowel de behoefte van luchthavens als van luchtvarenden, binnen de mogelijkheden van het luchtruim met de (Europese) wijzigingen daarin van de komende jaren. Eind dit jaar zal de inventarisatie worden afgerond en kan op basis van die inventarisatie aan General Aviation beleid in Nederland worden gewerkt door het Rijk en de provincies.

Transitiefase
Naast het aanbod van leisure en low-cost vliegbewegingen hecht de regio er aan om daar waar mogelijk ruimte bij het accommoderen van de GA een strategie te volgen waarbij Lelystad Airport inzet op business aviation, MRO voor business aviation en lesbedrijven. Tegen die achtergrond is het van groot belang dat binnen het nieuwe luchthavenbesluit voldoende ruimte blijft om de zich nu al ontwikkelende activiteiten op MRO en BA gebied te kunnen accommoderen. Dat betreft in het bijzonder de MRO activiteiten waar een belangrijke en steeds groeiende hoeveelheid regionale werkgelegenheid aan verbonden is.

Bij de inrichting van de transitiefase staat de ambitie voorop er voor te zorgen dat de thans gevestigde, en komende jaren nog te vestigen MRO-bedrijven tijdens de 'verbouwing' niet op slot gezet worden. Wanneer er behoefte mocht blijken om het in de komende jaren groeiende aandeel van het MRO-verkeer en business aviation te accommoderen staat daarbij de juridische zorgvuldigheid en de zorgvuldigheid richting de omgeving voorop. Dat betekent dat in de periode tot aan het nieuwe luchthavenbesluit de afspraken van kracht blijven zoals opgenomen in het advies van maart 2012 ten aanzien van de baan en de extra veiligheidsstrook.

Na het van kracht worden van het nieuwe luchthavenbesluit is een eventuele uitbreiding van activiteiten mogelijk, zolang deze binnen de kaders van het luchthavenbesluit ten uitvoer worden gebracht. De activiteiten in de transitiefase zullen steeds betrekking dienen te hebben op zaken waarvan de effecten zorgvuldig in beeld zijn gebracht en waarvoor een expliciete belangenafweging tussen de belanghebbende partijen heeft plaatsgevonden.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Hans Alders