

HANS ALDERS

Aan

De Minister van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20904

2500 EX Den Haag

Amsterdam, 2 februari 2009.

Geachte Minister,

In opdracht van het kabinet d.d. 5 februari 2009 wordt ruimte op de regionale luchthavens van in totaal circa 70.000 niet-mainportgebonden vluchten gezocht ten behoeve van het selectief voldoen aan de marktvraag, een duurzame ontwikkeling van de mainport Schiphol en een stimulering van de regionale economie.

In een nadere opdrachtbrief van 4 december jongstleden heeft u specifiek voor Lelystad een nadere inkleuring van de opdrachtverlening gegeven in het licht van uw overleg met de Kamer over de Aanwijzing Lelystad. Gelet op het door de Kamer uitgesproken verzoek vraagt u om bij de uitvoering van de adviesopdracht de uitbreiding van de luchthaven op de huidige locatie te hanteren als voorkeursalternatief en deze voorkeur te valideren.

Tegen de achtergrond van de verstrekte opdracht (d.d. 5 februari j.l.) en de nadere opdrachtbrief (d.d. 4 december jl.) wordt de volgende onderzoeksaanpak op hoofdlijnen voorgesteld voor de vervolgfase van het proces in Lelystad.

Inpassing luchtruim

Inpassing luchtruim voorop

In lijn met de uitspraak van de Kamer zal *allereerst* op korte termijn een ontwerp van de inpassing van het verkeer in het luchtruim tot stand worden gebracht. Daarin worden de mogelijkheden in kaart gebracht om de routes inclusief ATM procedures voor de alternatieven zodanig te structureren dat de vliegveiligheid rond Lelystad Airport en de netwerkqualiteit van Schiphol niet geschaad wordt. De inpassing in het luchtruim wordt dus geoptimaliseerd op deze twee ontwerpcriteria van veiligheid en netwerkqualiteit zoals ook in de uitspraak van de Kamer is aangegeven. Die optimalisering houdt ook in dat bezien wordt welke mogelijkheden (zoals herindelingsluchtruim) er zijn om eventuele knelpunten te mitigeren.

Daarbij is eveneens van belang om – zoals aangegeven in de stand van zaken-brief van 3 augustus 2009 – inzicht te verkrijgen in de luchtroutestructuur, waarbij rekening gehouden wordt met:

- hinderbeperking op zowel het 'oude' als het 'nieuwe land';
- natuurontwikkeling op Flevoland.

Daar waar de luchtzijdige inpassing dus direct effect heeft op de grond wordt dit effect inzichtelijk gemaakt zodat dit als beslisinformatie kan dienen bij de besluitvorming. Het gaat daarbij om:

- de geluidshinder; en
- de interferentie met natuurgebieden als gevolg van de luchtzijdige inpassing.

Alternatieven

De kern van het vraagstuk van de ontwikkeling van Lelystad Airport betreft de inpassingsmogelijkheden en -consequenties van een structurele en toekomstvast uitplaatsing van in beginsel 35.000 grote niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen vanaf Schiphol. Bij het verkennen van die mogelijkheden wordt een aantal luchtzijdige ontwerpen opgesteld, op basis van twee locatie-alternatieven en vier verkeersscenario's:

De twee locatie-alternatieven betreffen:

1. voorkeursalternatief (Huidige locatie)
2. validatie-alternatief (Dronten-West)

In de analyse geldt de luchtzijdige inpassing conform het Aanwijzingsbesluit als vertrekpunt (0-alternatief) in die zin dat de effecten van de luchtzijdige inpassing in het voorkeursalternatief en het validatiealternatief daartegen zullen worden afgezet. De effecten van beide locatie-alternatieven zullen voor een viertal volumescenario's inzichtelijk worden gemaakt (zie hieronder).

Na opstelling van het ontwerp van inpassing in het luchtruim en besluitvorming daarover kan in een volgende fase uitwerking worden gegeven aan een integraal ruimtelijk ontwerp (op de grond en in de lucht) in combinatie met een uitwerking van de business case. Voor welk alternatief dit integrale ruimtelijke ontwerp zal worden opgesteld, zal worden besloten op basis van de uitkomsten van het luchtzijdige ontwerp voor de genoemde alternatieven, waarbij alternatief 1 het voorkeursalternatief is. Uitgangspunt is dat indien de verkeersscenario's op basis van de business case op de voorkeurslocatie inpasbaar blijken, er ook een keuze gemaakt zal worden voor deze locatie en dat deze locatie in de vervolgfase verder uitgewerkt zal worden.

Verkeersscenario's

In de eerste verkenning is duidelijker geworden dat Lelystad een unieke positie heeft als strategische reserve voor de vraag naar luchthavencapaciteit op lange termijn. Gegeven het uitgangspunt van het Kabinet om groei op Schiphol na 2020 te laten plaatsvinden door milieuwinst voor 50% aan de luchtvaart en voor 50% aan de Schiphol-omgeving te doen toekomen, zal het resultaat zijn dat daar een beperkte groei kan plaatsvinden. Tegen die achtergrond zal nadrukkelijk de vraag naar de toekomstvastheid van de ontwikkeling onder ogen worden gezien.

Bij het opstellen van de operationele ontwerpen voor de aangegeven alternatieven wordt uitgegaan van de volgende verkeersscenario's die zullen worden ingevuld conform de business case en afgezet tegen het 0-scenario:

1. Schiphol 510.000 vliegtuigbewegingen + Lelystad 20.000 vliegtuigbewegingen
2. Schiphol 510.000 vliegtuigbewegingen + Lelystad 35.000 vliegtuigbewegingen
3. Schiphol 510.000 vliegtuigbewegingen + Lelystad 60.000 vliegtuigbewegingen
4. Schiphol 510.000 vliegtuigbewegingen + Lelystad 90.000 vliegtuigbewegingen

Als 0-scenario geldt het aanwijzingsbesluit, dat het gebruik van de luchthaven begrenst op 5.000 bewegingen per jaar ("binnen de geluidszone (...) worden met vliegtuigen van het type Boeing 737 of Airbus 320 danwel daarmee vergelijkbare vliegtuigtypen in totaal niet meer dan 5.000 bewegingen per gebruiksjaar uitgevoerd", artikel 10, lid 1). Op verzoek van de regio wordt tevens inzicht gegeven in een scenario dat het midden houdt tussen deze maximaal 5.000 vliegbewegingen uit de Aanwijzing en het scenario van 35.000 vliegbewegingen waar het Rijk als opdrachtgever om verzocht heeft.

ATM-scenario's

Bij het opstellen van de luchtzijdige ontwerpen wordt inzicht geboden in de optimalisatiemogelijkheden op de randvoorwaarden veiligheid en netwerkqualiteit voor de alternatieven in de vier verkeersscenario's voor zowel het huidige ATM-stelsel en de bestaande luchtruimindeling als voor een situatie op langere termijn (na 2025).

Luchtzijdige ontwerpen

Het gaat bij het luchtzijdige ontwerp om het ontwerpen van aan- en uitvliegroutes op Lelystad en het inpassen daarvan in het luchtruimgebruik ten opzichte van het gebruik van het luchtruim door Schipholverkeer, militair verkeer en *general aviation*.

Een eerste verkenning van het luchtruim boven Flevoland geeft de relatie met militair luchtruim aan, en vooral de interferentie met het luchtverkeer van en naar Schiphol. Gezien de consequenties die dit kan hebben voor het functioneren van de luchthaven op Flevoland is eerst een nader en meer gedetailleerd onderzoek noodzakelijk naar de inpassingsmogelijkheden en – consequenties in het luchtruim.

De generieke ontwerpcriteria voor het luchtzijdige ontwerp zijn dus:

- optimaliseren van de luchtzijdige inpassing voor Lelystad in combinatie met Schiphol;
- de randvoorwaarde dat de netwerkqualiteit gewaarborgd is (piekuraanpakcapaciteit, betrouwbaarheid en niet-mainportgebonden verkeer portefeuille) op Schiphol in samenhang met Lelystad
- de randvoorwaarde dat de vliegveiligheid gewaarborgd is (interne veiligheid).

Business case

Tevens is het hierbij van belang inzicht te hebben in de business case van de NV Schiphol en met name de functionele criteria bij een uitplaatsing van vluchten naar Lelystad:

- verdeling niet-mainportgebonden verkeer Schiphol/Lelystad
- planning en omvang investeringen Lelystad
- vereiste betrouwbare piekuraanpakcapaciteit Schiphol.

Daarmee wordt dan gelijktijdig invulling gegeven aan de vraag van het Rijk naar condities voor intensiever gebruik van de luchthaven zoals genoemd in de brief van 4 december.

Beoordelingskader

Voor de te maken afweging van de ontwerpen wordt een beoordelingskader opgesteld. Daarin krijgen de volgende beoordelingscriteria een plaats:

- *Capaciteit* - De fysieke capaciteit zal worden bepaald aan de hand van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol en Lelystad per jaar (jaarcapaciteit) en met name het aantal vliegtuigbewegingen per uur (piekuurcapaciteit) vanwege de relevantie voor de netwerkkwaliteit.
- *Betrouwbaarheid* - Betrouwbaarheid wordt uitgedrukt in termen van punctualiteit. De punctualiteit is een maat voor de manier waarop de afhandeling van het luchtverkeer plaats vindt. Het geeft aan in hoeverre maatschappijen in staat zijn op gewenste tijden vluchten uit te voeren.
- *Verkeer* - Welk niet-mainportgebonden verkeer op Schiphol en Lelystad moet het operationeel ontwerp in ieder geval kunnen ondersteunen in het licht van een selectieve ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland in het licht van de verwachte marktontwikkelingen en in het licht van de gewenste regionaal-economische ontwikkeling van Flevoland. Het gaat hier om het kunnen beoordelen van de levensvatbaarheid van een businesscase vanuit een bedrijfseconomisch perspectief (luchthaven en luchtvaartmaatschappijen) voor het geval zich beperkingen in het pakket niet-mainportgebonden verkeer voordoen als gevolg van de luchtzijdige inpassing.
- *Veiligheid* - Interne veiligheid betreft het risico voor mensen die direct of indirect betrokken zijn bij de activiteit die een risico met zich brengt. Veiligheid is een randvoorwaarde.

Proces en planning

Opdrachtgever voor het opstellen van het luchtzijdige ontwerp is de procesregie van de Alderstafel. Het opstellen van het operationeel ontwerp en de effectmeting wordt ten behoeve van de Alderstafel uitgevoerd door een ter zake deskundige partij (met een review door LVNI). Het opstellen van het beoordelingskader wordt opgesteld door de NV Schiphol mede aan de hand van de eerder opgestelde business case en conform het Aldersadvies Schiphol. Dit beoordelingskader wordt voorgelegd aan de regionale Alderstafel.

De begeleiding van het onderzoek zal plaatsvinden aan de Alderstafel. De Alderstafel geeft tevens op basis van het resultaat een beoordeling zodat deze in het gevraagde advies tot uitdrukking kan worden gebracht.

De Alderstafel komt minimaal eens in de twee maanden samen, te starten met een bespreking van een inhoudelijke uitwerking van het plan van aanpak in maart. De voorbereiding van de Alderstafel en de dagelijkse aansturing van het onderzoek valt onder de verantwoordelijkheid en wordt gecoördineerd door de procesregie van de Alderstafel. In een in te stellen klankbordgroep worden tussenresultaten besproken.

De inhoudelijke uitwerking van deze hoofdlijnen van het plan van aanpak zal u eind maart, na bespreking aan de Alderstafel Lelystad, worden toegezonden. In mijn planning richt ik mij er op u uiterlijk in juli te rapporteren over de luchtzijdige inpassing. Ik hoop u hiermee voor dit moment voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Hans Alders