

Vergaderjaar 2011–2012

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 115**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 september 2012

Op 30 maart 2012 heeft de heer Alders zijn advies van de Alderstafel Lelystad gepresenteerd en aangeboden. Hierbij stuur ik u, mede namens de minister van Defensie, een reactie op dit integrale advies over de luchthavenontwikkeling van Lelystad Airport. In deze reactie zijn tevens de resultaten van de uitgevoerde voorstudie naar een operationeel concept voor de luchthaven Lelystad verwerkt, conform de toezegging van 27 juni 2012<sup>1</sup>.

In deze reactie wordt eerst teruggeblikt op de aanleiding voor het advies van de heer Alders en de verstrekte opdracht. Vervolgens wordt inhoudelijk ingegaan op het advies en op de voorwaarden voor een verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Daarna volgt de kabinetsreactie op het voorliggende advies en wordt het vervolgproces beschreven.

### **Aanleiding**

In oktober 2008 heeft het kabinet het advies van de Alderstafel Schiphol voor de middellange termijn (tot 2020) onderschreven<sup>2</sup>, ook de Tweede Kamer heeft dit advies in 2009 breed omarmd. In het advies staat een selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol centraal. Voor het welslagen van deze ontwikkeling is met name de inzet van de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad voor het accommoderen van niet-mainportgebonden verkeer van groot belang.

Uitgaande van een nationale capaciteitsvraag voor de mainport Schiphol in 2020 van 580 000 vliegtuigbewegingen is in het kabinetsbesluit Schiphol vastgelegd om tot 2020 maximaal 510 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol te accommoderen en om voor de overige 70 000 vliegtuigbewegingen ruimte te zoeken op de regionale luchthavens van nationale betekenis Eindhoven en Lelystad.

De toenmalige ministers van Verkeer en Waterstaat en van Defensie hebben de heer Alders in februari 2009 verzocht om de mogelijkheden te

<sup>1</sup> (Tweede Kamer, 2011–2012, 31 936, nr. 113)

<sup>2</sup> (Tweede Kamer, 2008–2009, 29 665, nr. 119)

onderzoeken van een verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad, naast een verhoging van het aantal civiele vliegtuigbewegingen op de militaire Vliegbasis Eindhoven.

## **Opdracht, moties, aanvullende kaders en huidige context**

### *Opdracht*

Concreet is in de adviesaanvraag voor de Alderstafel Lelystad<sup>1</sup> gevraagd om voor de periode tot 2015 voor de luchthaven Lelystad uit te gaan van 5 000 vliegtuigbewegingen (conform doorgang van de procedure voor het Aanwijzigingsbesluit Lelystad uit 2009). Voor de periode 2015–2020 werd een minimale ontwikkeling voorzien van 30 000 vliegtuigbewegingen op de luchthaven Lelystad, uitgaande van een gelijkwaardige verdeling van 70 000 vliegtuigbewegingen op de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad. Dit aantal is mede afhankelijk gesteld van de uiteindelijke mogelijkheden op de militaire luchthaven Eindhoven.

### *Moties en aanvullende kaders*

Als kader werd onder meer gegeven dat de luchtzijdige inpassing van een verder ontwikkelde luchthaven Lelystad diende te voldoen aan de voorwaarden van het borgen van de vliegveiligheid, het voorkomen van een negatieve interferentie op de Schiphol-operatie en de militaire activiteiten in de nabijheid van de luchthaven. Daarnaast werd gevraagd ook in te gaan op de locatiekeuze van de luchthaven en het draagvlak in de regio. Tenslotte werd gevraagd de samenhang met het programma Randstad Urgent te bezien en is advies gevraagd over de keuzes die samenhangen met de besluitvorming over de RRAAM-brief.

In de loop der tijd zijn er door de behandeling van de Luchtvaartnota en besprekingen met uw Kamer kaders en vragen toegevoegd aan de oorspronkelijke adviesaanvraag:

- De bespreking van het aanwijzingsbesluit Lelystad met uw Kamer<sup>2</sup> is aanleiding geweest om aandacht te vragen voor afspraken met de exploitant in relatie tot de investeringsbeslissing. Daarnaast heeft uw Kamer een motie<sup>3</sup> aangenomen waarin een voorkeur werd uitgesproken voor een verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad op de huidige locatie;
- In de brief over de actualisatie van de Luchtvaartnota<sup>4</sup> is voor de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad aangegeven dat er knelpunten zijn gesignaleerd bij de inpassing van de luchthavenontwikkeling in het luchtruim. De heer Alders heeft het Rijk daarop gevraagd om meer richting te geven aan de mogelijkheden voor de luchtzijdige inpassing. Het Rijk heeft dit verzoek meegenomen bij het opstellen van de Luchtruimvisie en op 30 juni 2011 heeft het Rijk de heer Alders aanvullende kaders meegegeven<sup>5</sup> ten aanzien van de luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad;
- In juni 2010 is het Aldersadvies Eindhoven uitgebracht waarin wordt uitgegaan van een gefaseerde ontwikkeling met 25 000 extra vliegtuigbewegingen in 2020. Naar aanleiding van de reactie op het Aldersadvies Eindhoven is de heer Alders begin 2011 gevraagd om ook een scenario met 45 000 vliegtuigbewegingen op de luchthaven Lelystad te onderzoeken in lijn met het beleid in de Luchtvaartnota om in totaal 70 000 extra vliegtuigbewegingen op de luchthavens Eindhoven en Lelystad te accommoderen.

<sup>1</sup> bijlage bij Kamerstuk, 31 936, nr 109

<sup>2</sup> Algemeen Overleg 8 oktober 2009, Kamerstuk 31 936, nr. 16

<sup>3</sup> de Rouwe-Cramer, Tweede Kamer 2009, 31 936, nr. 12

<sup>4</sup> Tweede Kamer, 2010–2011, 31 936, nr 47 m

<sup>5</sup> Tweede Kamer, 2010–2011, 31 936, nr. 82

## Huidige context

Op 7 december 2011 heeft de Raad van State uitspraak gedaan in het beroep dat was aangespannen tegen het aanwijzingsbesluit luchthaven Lelystad van 16 oktober 2009. Het aanwijzingsbesluit van 2009 is vernietigd en de Raad van State heeft een voorlopige voorziening getroffen dat de luchthaven Lelystad in werking mag zijn volgens het aanwijzingsbesluit van november 2001. Dit houdt in dat de luchthaven Lelystad tussen 7.00 en 23.00 uur kan opereren binnen de in 2001 vastgestelde geluidszones. Het Aldersadvies luchthaven Lelystad gaat eveneens in op deze korte termijn ontwikkeling van de luchthaven.

## Advies Alderstafel Lelystad

De regionale Alderstafel Lelystad bestaat uit vertegenwoordigers uit diverse geledingen<sup>1</sup>. Na verschillende besprekingen aan de regionale Alderstafel Lelystad kwam de heer Alders op 30 maart 2012 in hoofdlijnen tot het volgende advies<sup>2</sup>:

- Ontwikkel de luchthaven Lelystad als Twin-Airport van de mainport Schiphol in twee tranches naar een luchthaven met 45 000 vliegtuigbewegingen;
- De gecontroleerde ontwikkeling start vanaf 2015 tot 2020 met een eerste tranche naar 25 000 vliegtuigbewegingen, de gebruiksruimte van de tweede tranche naar 45 000 vliegtuigbewegingen kan pas worden gebruikt na evaluatie van de effecten op de uitvoering van de businesscase, de invulling van de werkgelegenheidsambitie, de effecten op de duurzame landbouw en het vermijden van geluidhinder en de verstoring van natuur;
- Tót de ontwikkeling van de eerste tranche kan de luchthaven worden gebruikt binnen de grenzen van de voorlopige voorziening op een manier die voor de regio werkgelegenheidsvoordelen oplevert.

Belangrijke voorwaarden bij het advies zijn:

- Effectuering van de luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad;
- Nadere uitwerking van het selectiviteitsbeleid, waaronder een verkenning van een Europeesrechtelijk luchthavensysteem;
- Een zorgvuldige regionale inpassing.

De provincie Flevoland, de gemeente Lelystad, de gemeente Almere, de gemeente Zeewolde en de provincie Gelderland steunen de voorgestelde stappen die beschreven zijn in het advies en de verdere uitwerking daarvan. De Provincie Gelderland hecht bij de uitwerking aan een vlieghoogte van minimaal 6 000 ft boven het «oude land»<sup>3</sup>. Het bedrijfsleven, vertegenwoordigd door de Kamer van Koophandel aan de Alderstafel, vraagt om een snelle uitvoering van de in het advies voorgestelde vervolgstappen. De Schiphol Group onderschrijft het advies volledig.

<sup>1</sup> Aan de Alderstafel Lelystad zitten de volgende partijen: Comité Direct Omwonenden, Commissie Economische Belangen Lelystad Airport, Gemeente Almere, Gemeente Dronten, Gemeente Lelystad, Gemeente Zeewolde, Lelystad Airport, Luchtverkeersleiding Nederland, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Ministerie van Defensie / Militaire Luchtvaart Autoriteit, Vereniging Natuur- en Milieufederatie Flevoland, Provincie Flevoland, Provincie Gelderland, Schiphol Group

<sup>2</sup> Tweede Kamer 2011–2012, 31 936, nr. 109

<sup>3</sup> De Flevopolder wordt aangeduid als het «nieuwe land», het «oude land» is in dit geval de noord-veluwe streek.

Uit de behandeling in de raden en de staten blijkt dat de uitbreiding van de luchthaven als stimulans voor de regionale economie met positieve effecten op de werkgelegenheid wordt gezien. Tegelijkertijd vraagt men om periodieke tussentijdse monitoring van milieueffecten en hinder en overlast voor omwonenden.

De gemeente Dronten heeft op twee punten een voorbehoud gemaakt. Deze gemeente heeft aangegeven de baanligging te willen aanpassen en aanvullend op de door de regio aangegeven landzijdige ontsluiting ook de weginfra nabij Dronten opgenomen te willen zien. Het Comité Direct Omwonenden (CDO) heeft moeite met de plannen, maar ziet in dat het onvermijdelijk is. Daarom zijn ze bereid het Aldersadvies te accepteren

mits een compensatieregeling en leefbaarheid/beperking geluidshinder voor de directe omgeving bij de uitwerking wordt meegenomen. De vereniging Natuur en Milieufederatie Flevoland kan op dit moment het advies niet volledig steunen. Randvoorwaarde voor steun is dat ook in de uitwerking volwaardig rekening wordt gehouden met het vermijden van hinder voor de inwoners en natuur van Flevoland.

### **Kabinetsreactie op het advies Alderstafel Lelystad**

#### *Algemeen*

- We hebben veel waardering voor de wijze waarop het advies onder leiding van de heer Alders tot stand is gekomen. Alle betrokken partijen hebben zich tot het uiterste ingespannen om tot een integraal advies te komen voor de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Door de vele verschillende randvoorwaarden was dit een zeer complexe opgave. Met de in het advies voorgestelde ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en de ontwikkeling van het civiele gebruik op de militaire luchthaven Eindhoven kan de nationale opgave van 70 000 vliegtuigbewegingen niet-mainportgebonden verkeer op de regionale luchthavens ingevuld worden. Hiermee wordt een belangrijke voorwaarde voor de selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol uit het Aldersadvies Schiphol ingevuld. Het Rijk staat positief tegenover het advies, maar stelt op basis van de uitgevoerde voorstudie vast, dat de betrouwbaarheid en de fasering van de verkeersafwikkeling op Lelystad nadere uitwerking behoeven. Deze uitwerking is nodig, waarna een definitief standpunt kan worden geformuleerd. Het Rijk signaleert een aantal elementen dat nadere aandacht vraagt in de verdere uitwerking van de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. De volgende aandachtspunten zijn verder van belang:

#### *Selectiviteit/Twin-airport*

- We ondersteunen het principe van een Twin-Airport waarin de luchthaven Lelystad en de mainport Schiphol in bedrijfseconomische zin complementair zijn aan elkaar. In het kader van de stuurgroep selectiviteit wordt er reeds gestudeerd op de vraag of en hoe het inzetten van regels voor de verdeling van verkeer kan bijdragen aan een effectieve selectiviteitstrategie die het principe van een Twin-Airport ondersteunt. Op grond van deze studie zal worden bezien of dit instrument voor de inwerkingtreding van de eerste tranche kan worden ingezet, waarbij het uitgangspunt is dat concrete implementatie uiteraard moet voldoen aan de geldende wettelijke kaders (nationaal, Europees en internationaal). Voor de inrichting van het luchtruim heeft het Rijk in de Luchtruimvisie gekozen voor een (ander) principe waarbij het mainport verkeer in de lagere luchtlagen gescheiden wordt van het overige vliegverkeer. Hierdoor kan de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol én de luchthaven Lelystad in het luchtruim geacommodeerd worden in samenhang met de luchtruimbehoefte van andere luchtruimgebruikers. Binnen deze luchtruimhoofdstructuur kan verdere uitwerking worden gegeven aan het principe van een Twin-Airport concept in bedrijfseconomische zin.

#### *Fasering*

- Een gefaseerde en gecontroleerde ontwikkeling is een goede manier om de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en de effecten daarvan te kunnen monitoren. Bij de uitwerking van de gefaseerde ontwikkeling

moet aandacht worden besteed aan de mogelijkheden van een goede juridisch verankering van een dergelijke fasering in het luchthavenbesluit.

- De luchthaven Lelystad kan voor de korte termijn gebruikt worden conform de voorlopige voorziening op basis van de uitspraak van de Raad van State. In het Aldersadvies Lelystad is een aantal voorwaarden gesteld aan dit voorlopig gebruik. De exploitant heeft hiertoe een omgevingsvergunning aangevraagd (binnen het bestaand bestemmingsplan) om verharding van de veiligheidsstrook (RESA) mogelijk te maken en zo invulling te geven aan het voorlopig gebruik van de luchthaven Lelystad passend bij de uitgangspunten van het Aldersadvies. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) heeft een adviserende rol bij deze vergunningen en heeft onlangs positief geadviseerd.
- De afgelopen jaren is veelvuldig met uw Kamer gesproken over luchtverkeersleiding en in het Aldersadvies wordt hier een uitvoeringsactie aan gekoppeld. In juni 2011 heeft uw Kamer het actieplan luchtverkeersleiding Lelystad<sup>1</sup> ontvangen dat inzicht geeft in de aspecten die van belang zijn bij de besluitvorming om luchtverkeersleiding op een luchthaven te introduceren en op de luchthaven Lelystad in het bijzonder. Op basis van de resultaten van de voorstudie Lelystad zal de exploitant met rijk, regio en LVNL, de mogelijkheden bezien van een beperkte luchtverkeersleiding binnen de kaders van de voorlopige voorziening zoals vastgesteld door de Raad van State;
- Het Aldersadvies Lelystad gaat uit van een baanlengte voor de start- en landingsbaan van 2 100 meter. Mocht blijken dat er op basis van de businesscase of de gesprekken in het kader van de selectiviteitsmaatregelen vanuit de markt een voorkeur is voor een baanlengte van 2 400 meter, dan is dat voor het Rijk bespreekbaar.

#### *Ruimtelijke inpassing*

- We onderschrijven het belang van een monitoringsprogramma voor de effecten op de duurzame landbouw zoals dat in het advies onder de uitwerking wordt voorgesteld. Dit programma zal gezamenlijk met het Comité Direct Omwonenden worden opgesteld. Daarnaast zal conform het advies een mitigatie- en compensatieregeling worden ontwikkeld in geval van schade. Er is in het advies nadrukkelijk aandacht geschonken aan een zorgvuldige regionale inpassing. De geluidscontouren behorende bij de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad conform het voorstel van de Alderstafel Lelystad interfereren niet met de bouwplannen die gepland zijn bij de ontwikkeling van Almere.
- Het kabinet is van mening dat alle betrokken partijen (Rijk én regio) de verantwoordelijkheid en plicht hebben om de ruimtevragende functies, waaronder luchtvaart, woningbouw, natuur en windenergie, toekomstvast op elkaar af te stemmen, zodat hinder en hinderbeleving in een vroegtijdig stadium kan worden voorkomen of kan worden geminimaliseerd. Het Rijk zal binnen het Rijksregioprogramma Amsterdam, Almere, Markermeer (RRAAM) en de Structuurvisie Wind op Land bewerkstelligen dat er met die projecten afstemming plaatsvindt. Voor regionale partijen ligt een belangrijke opgave in de doorwerking van internationale luchtvaart regelgeving in ruimtelijk beleid teneinde de vliegveiligheid van de luchthaven Lelystad te borgen in relatie tot de ontwikkeling van windenergie in de Provincie Flevoland. Om de samenhang tussen de ruimtevragende functies luchtvaart, woningbouw, natuur en windenergie vorm te geven zullen zij een plek krijgen in de MIRT-gebiedsagenda.
- In het advies vraagt de heer Alders aandacht voor de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Voor de landzijdige ontsluiting wordt binnenkort een intentie overeenkomst gesloten tussen Rijk,

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, 2011–2012, 31 936, 79

Provincie Flevoland en de gemeente Lelystad, waarin wordt besloten tot de start van 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. Het punt van de gemeente Dronten met betrekking tot de regionale weginfrastructuur zal binnen de provincie Flevoland worden opgepakt.

#### *Geluidhinder Dronten*

- Aan de Alderstafel Lelystad is de mogelijkheid van een draaiing van de start- en landingsbaan onderzocht om te bezien of dit positieve effecten heeft op geplande woningbouwontwikkelingen. Uit deze analyse blijkt dat een baandraaiing minder conflict geeft met nieuwbouwontwikkeling aan de westkant van Dronten. Een inschatting van de aanlegkosten van een gedraaide baan geeft echter aan dat de investeringskosten een stuk hoger zijn dan de kosten van de verlenging van de baan op de huidige locatie. Daarnaast neemt de betrouwbaarheid van de operatie door de baandraaiing (beperkt) af. In de indicatieve routestructuur Lelystad wordt voorgesteld om het Instrument Landing System (ILS) interceptiepunt te verhogen naar 3 000 ft. Hiermee wordt eveneens geluidhinder nabij Dronten en Swifterbant beperkt. Daarnaast biedt de toekomstige introductie van Precisie navigatie infrastructuur (PRNAV) de mogelijkheid om vliegroutes nauwkeuriger te volgen en daardoor spreiding van geluidhinder te voorkomen.

#### *Hinder*

- Aangezien er op dit moment nog nauwelijks sprake is van groot verkeer, is de beleving van (nieuwe) geluidhinder een belangrijk aandachtspunt. In dit perspectief benadrukt het Rijk het belang dat de exploitant een serieuze klachtenafhandeling opzet en de communicatie over de ontwikkelingen op de luchthaven voor zijn rekening neemt. De geluidhinder zal hierdoor niet afnemen, maar het kan bijdragen aan een goede relatie tussen de luchthaven met zijn omgeving;

#### *Veiligheid*

- In het advies wordt aandacht besteed aan de vliegveiligheid in relatie tot vogelaanvaringen. Hierbij wordt de inschatting gemaakt dat het aanvaringsrisico op Lelystad lager zal liggen dan op Schiphol en dat daarom geen bovengemiddelde beheermaatregelen nodig zijn. Aanbevolen wordt om bij de uitvoering nader in te gaan op het vraagstuk vliegveiligheid in relatie tot de vogeltrek. Het Rijk zal bij de verdere uitvoering gezamenlijk met de luchthaven exploitant monitoren of de vogelpopulatie en de vogeltrek aanleiding geeft tot extra maatregelen, zoals bijvoorbeeld een vogeldetector-systeem. Daarnaast zullen overeenkomstig artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens door de Provincie Flevoland in een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied beperkingen ten aanzien van nieuwe vogelaantrekende bestemmingen en nieuw grondgebruik worden opgenomen.

#### *General Aviation*

- Op dit moment vindt er op en in de directe omgeving van de luchthaven Lelystad veel en uiteenlopende General Aviation plaats. De toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Lelystad heeft directe gevolgen voor de beschikbare capaciteit voor General Aviation op Lelystad Airport. Zoals ook in het Aldersadvies is aangegeven, zal het Rijk samen met de exploitant en de regio bij de verdere uitwerking een

faciliterende rol moeten spelen bij eventuele verplaatsing van General Aviation functies.

### *Luchtzijdige inpassing*

Voor de luchtzijdige inpassing werden in het Aldersadvies Lelystad drie belangrijke vraagstukken gesignaleerd waarover op korte termijn duidelijkheid moest worden verkregen:

1. Kan er op een hoogte boven de 3 000 ft in noordelijke en zuidelijke richting worden gevlogen vanaf Lelystad in verband met de instandhoudingsdoelen voor de daar liggende Natura 2000-gebieden?
2. Is er een exploitatiemodel en operationele werkwijze te ontwikkelen waarin de interferentie van het landend Schiphol verkeer op de Buitenveldertbaan met de afwikkeling van het verkeer op Lelystad kan worden opgevangen?
3. Wat zijn de mogelijkheden voor afstemming tussen het gebruik van de luchthaven Lelystad en het (al dan niet gelijktijdig) gebruik van de militaire oefengebieden en laagvliegroutes in de omgeving?

Om duidelijkheid te verschaffen op deze punten heeft het Rijk na het uitkomen van het Aldersadvies van 30 maart 2012 een voorstudie opgestart naar het vormgeven van een operationeel concept voor de luchthaven Lelystad waarin deze punten zijn meegenomen. Deze voorstudie is onder leiding van het Rijk samen met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), de Schiphol Group en Lelystad Airport uitgevoerd. Op basis van de inzichten uit deze voorstudie kan het volgende worden geconcludeerd in reactie op de genoemde punten in het advies:

- Vertrekkend verkeer van Lelystad kan op 3 000 voet over de Oostvaardersplassen vliegen. Ook andere Natura2000 gebieden kunnen worden vermeden of op 3 000 voet worden overvlogen. Er blijven echter situaties dat verkeer naderend naar de mainport Schiphol op lage hoogte het luchtruim nabij Lelystad doorkruist. In die gevallen kan interferentie optreden met vertrekkend vliegverkeer van Lelystad waardoor niet geborgd kan worden dat dit verkeer op 3 000 voet over de Oostvaardersplassen kan vliegen. Hoe vaak dit voor komt wordt vooral bepaald door de meteorologische omstandigheden en het daaruit volgende baangebruik. Op basis van historische gegevens van het baangebruik en afhandeling van het Schiphol verkeer is hier gemiddeld 20% van de tijd sprake van. Afhankelijk van de bestemming en het tijdstip van uitvoeren van de vlucht heeft dit een effect op de betrouwbaarheid van vluchtuitvoering vanaf Lelystad;
- De implementatie van één gezamenlijke civiel-militaire luchtverkeersdienstverlening is een belangrijke voorwaarde om groei op de luchthaven Lelystad te accommoderen en tegelijkertijd de effectiviteit van de militaire missies te borgen. De beleidsagenda van de Luchtruimvisie bevat maatregelen om dit doel te bereiken. Wel zal mogelijk een verlies optreden van de gebruiksmogelijkheden van het huidige militair vlieggebied (GLV-VII) en de TMA-B. We zullen ons inspannen om dit verlies tijdig te compenseren in het Nederlandse luchtruim waarbij zal worden aangesloten bij de eerder aangekondigde evaluatie helikopterlaagvlieggebieden<sup>1</sup> die in 2014 zal worden uitgevoerd;
- Binnen de *huidige* indeling van het luchtruim zal er bij een toename van het Lelystad verkeer op enkele momenten van de dag een capaciteitsknelpunt optreden in bepaalde luchtruimsectoren. Om negatieve interferentie met de Schiphol-operatie te voorkomen, zullen gedurende die periodes beperkingen worden gesteld aan de beschikbare capaciteit voor de luchthaven Lelystad. Dit houdt in dat tijdens de pieken van de Schiphol-operatie beperkingen worden gesteld aan de

---

<sup>1</sup>

slotuitgifte voor de luchthaven Lelystad, maar dat buiten de pieken van de Schiphol-operatie voldoende capaciteit gerealiseerd kan worden voor een ontwikkeling van de eerste tranche naar maximaal 25 000 vliegtuigbewegingen;

- In de periode 2016–2020 zijn wijzigingen voorzien in het (Europese) luchtruim en de luchtruimdeling. Deze wijzigingen zullen een positief effect hebben op de groeimogelijkheden voor Lelystad Airport en op vermindering van voornoemde beperkingen voor slotuitgifte. Vóór 2020 zal op basis van een evaluatiemoment worden bepaald wat het effect is van de ingevoerde wijzigingen op de capaciteit in de lucht-ruimsectoren in aanvulling op de door de heer Alders voorgestelde evaluatie van de ontwikkelingen in de eerste tranche;
- In de voorstudie is gekomen tot een indicatieve routestructuur waarbij bebouwde gebieden zo veel als mogelijk worden vermeden. Uitgaande van deze routestructuur bereikt het vertrekkend verkeer van de luchthaven Lelystad, conform de wens van regionale partijen, het «oude land» tussen Nunspeet en Elburg op een vlieghoogte van 6 000 voet. Op het «oude land» geldt alleen voor de regio Kampen dat er rekening moet worden gehouden met overvliegend naderend verkeer op een hoogte tussen circa 4 000 en 5 000 voet. Hoewel dit niet volledig voldoet aan het regionale kader, is het gebied waarbinnen de regeling burgerluchthavens vraagt om een expliciete afweging tussen geluidgehinderden en nieuwe woningbouw (tussen de 56 en 48 dB(A)Lden contour) ver gelegen van deze regio.

De inzichten van de voorstudie bevestigen dat de nieuwe luchtruimhoofdstructuur een luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad binnen de kaders uit de Luchtvaartnota, de Luchtruimvisie en het Aldersadvies Lelystad mogelijk maakt. Op basis van voorwaarden uit de voorstudie dient verder uitwerking te worden gegeven aan de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport.

De luchthavenexploitant heeft positief gereageerd op de uitkomsten van de voorstudie en aangegeven het vertrouwen te hebben om tot een positieve businesscase te komen bij een gecontroleerde ontwikkeling van Lelystad naar 25 000 vliegtuigbewegingen in 2020 en een doorgroei daarna naar 45 000 vliegtuigbewegingen, waarbij rekenschap is genomen van voornoemde luchtzijdige voorwaarden. Voor een beheersbare en gecontroleerde ontwikkeling van de capaciteit op de luchthaven Lelystad is een voldoende mate van betrouwbaarheid noodzakelijk om tot een positieve business case te komen. Om deze mate van betrouwbaarheid en gecontroleerde ontwikkeling te borgen, zullen de luchtverkeersdienstverleners (veiligheid, interferentie met de Schiphol operatie, militaire missie-effectiviteit) en de luchthavenexploitant (marktvrage, timing, selectiviteit) nadere uitwerking geven aan de uitkomsten van de voorstudie om te bepalen hoe de betrouwbaarheid vergroot kan worden en invulling gegeven wordt aan een fasering die hoort bij de in het advies voorgestelde gecontroleerde ontwikkeling. Daarnaast moeten de uitkomsten van de voorstudie en deze uitwerking besproken worden met luchtvaartmaatschappijen. Het resultaat daarvan wordt verwerkt in de definitieve business case.

### **Vervolgproces**

Het Rijk acht het van groot belang dat partijen gezamenlijk de mogelijkheden bezien welke vervolgstappen noodzakelijk zijn om inzicht te krijgen in de openstaande vragen omtrent betrouwbaarheid en fasering. Voor deze uitwerking zijn de inzichten van de voorstudie en voor de korte termijn de juridische kaders van de voorlopige voorziening, van belang. In overleg met de Alderstafel zal de uitwerking hiervan en de



uitwerkingsacties uit het advies besproken worden. In dat kader zal het vervolgproces worden bepaald. Gezien de behoefte om op 1 november 2014 een luchthavenbesluit vast te kunnen stellen is het van belang om de uitwerking van het advies spoedig ter hand te nemen, zo snel mogelijk nadat duidelijk is geworden op welke wijze de openstaande vragen kunnen worden beantwoord, maar niet later dan eind 2012. Het Rijk vindt het van belang om, conform het Aldersadvies<sup>1</sup>, ook de niet-mainportgebonden carriers ArkeFly en Corendon bij deze uitwerking te betrekken. Ook de huidige (General Aviation) gebruikers van Lelystad Airport zullen nauw worden betrokken bij de uitwerking van het Aldersadvies.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer 2011–2012, 31 936, nr.111