

## HANS ALDERS

---

*Aan*

De minister van Verkeer & Waterstaat, de heer C. Eurlings,  
de minister van VROM, mevrouw J. Cramer, en de  
Staatssecretaris van Defensie, de heer J. de Vries

Groningen, 16 april 2009

Geachte bewindspersonen,

In uw brief van 5 februari 2009 verzoekt u mij op korte termijn aan te geven of de regio bereid is het gesprek aan te gaan over de ontwikkeling van de luchthavens Eindhoven en Lelystad tot en met 2020 in het kader van de nationale capaciteitsvraag, welke aandachtspunten de regio daarbij meegeeft en hoe aan het in uw brief opgenomen adviesverzoek invulling wordt gegeven. Ik heb u op 27 maart jl. positief bericht over de bereidheid van de regio Eindhoven om het gesprek aan te gaan over de vragen uit uw opdrachtbrief. Na de startbijeenkomst van 30 maart jl. kan u tevens positief berichten over de bereidheid van de regio rond Lelystad Airport.

De startbijeenkomst volgde op een aantal oriënterende gesprekken met diverse belanghebbenden in de regio sinds eind vorig jaar en had tot doel te spreken over uw opdracht, de aanpak, werkwijze en spelregels, en de planning. Aan het eind van het overleg heb ik geconcludeerd dat de deelnemers aan de bestuurlijke Alderstafel Lelystad bereid zijn het gesprek aan te gaan over de vragen die in de opdrachtbrief zijn gesteld. Tevens hebben de deelnemers de bereidheid uitgesproken alle elementen uit de opdracht serieus te willen bespreken, zonder hier op voorhand reeds mee in te stemmen. Inmiddels zijn de benodigde onderzoeken reeds uitgezet en kan net als bij Eindhoven voortvarend van start worden gegaan om u voor de zomer van een advies te kunnen voorzien.

### **Aandachtspunten uit de regio**

In de startbijeenkomst en in de voorbereidende gesprekken hebben de deelnemers een aantal kanttekeningen geplaatst bij de opdracht en aandachtspunten meegegeven:

De regio beziet de opdracht van het kabinet tegen de achtergrond van de afspraken over de ontwikkeling van de luchthaven op de korte termijn – daarbij gaat de regio uit van de huidige locatie. Daarover hebben zij enerzijds afspraken gemaakt met Schiphol Group en de luchthaven Lelystad en anderzijds met het Rijk. Deze afspraken zijn het uitgangspunt voor het politiek mandaat dat een aantal deelnemers heeft.

De bestuurders geven aan Schiphol Group en de luchthaven Lelystad te houden aan het onderling afgesloten convenant, waarin afspraken zijn vastgelegd over een spoedige start met het daadwerkelijk gebruik van de luchthaven conform de aanwijzing en het doen uitvoeren van de daarvoor benodigde investeringen in luchthaveninfrastructuur, luchtverkeersleiding,

het creëren van werkgelegenheid, de verbetering van de lucht- en landzijdige bereikbaarheid en de beperking van de hinder voor omwonenden als gevolg van de toename van het vliegverkeer.

Voorts houdt de regio het Rijk aan de toezegging zich ervoor in te spannen om de daarvoor benodigde Aanwijzingsbesluiten in overleg met de provincie en de gemeentelijke besturen tijdig te nemen, om het benodigde luchtruim tijdig beschikbaar te krijgen en om tot goede afstemming te komen met het verkeer van en naar Schiphol.

De regionale bestuurders gaan voorts uit van de eigen kracht van de regio en menen dat de ontwikkelingen in Lelystad niet afhankelijk zouden moeten zijn van de ontwikkelingen in Eindhoven.

Tijdens de startbijeenkomst hebben de deelnemers voorts aandacht gevraagd voor de communicatie met de achterbannen, het tijdig vervlechten van de uitkomsten van de Alderstafel Lelystad met het traject richting de RAAM-brief in oktober, de luchtruimproblematiek, en voor de eventuele effecten van de groei van de luchtvaart voor de voedselveiligheid.

Deze kanttekeningen en aandachtspunten in acht nemend hebben de regionale bestuurders aangegeven het gesprek aan de Alderstafel aan te willen gaan en actief bij te dragen aan en te participeren in de uit te voeren onderzoeken.

### **Aanpak**

De kern van het vraagstuk van de ontwikkeling van Lelystad Airport op de middellange termijn betreft: de mogelijkheden en consequenties van de uitplaatsing van in beginsel 35.000 grote niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen vanaf Schiphol naar de huidige en/of alternatieve locaties in Flevoland rond 2020.

Gezien het feit dat uit eerder uitgevoerd onderzoek<sup>1</sup> blijkt dat Lelystad Airport een beperkte eigen catchment area heeft, zal de ontwikkeling van Lelystad Airport steeds in samenhang gezien moeten worden met de selectieve ontwikkeling van Schiphol (uitplaatsing van in beginsel 35.000 niet-mainportgebonden vluchten) en in mindere mate worden uitgegaan van de eigen vervoersvraag.

Daarnaast is het uw uitdrukkelijke verzoek om de keuzes op de middellange termijn in samenhang met die op de lange termijn te bezien (in verband met de toekomstvastheid van de keuzes). Op de lange termijn spelen onderwerpen als de voorziene ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio (w.o. de Schaalsprong Almere), de ontwikkelingen op het gebied van de landzijdige bereikbaarheid (w.o. OV-SAAL, de Hanzelijn en de ontsluiting via de weg) en een eventuele alternatieve locatie voor de luchthaven (conform de lange termijn verkenning van het ministerie van V&W).

Tegen de achtergrond van de door u verstrekte opdracht (d.d. 5 februari jl.), de hiervoor genoemde overwegingen en de in de startbijeenkomst gemaakte kanttekeningen en meegegeven aandachtspunten, is besloten tot de volgende onderzoeks-aanpak:

---

<sup>1</sup> W.o. de quick scan kosten- en batenanalyse die in het kader van de Alderstafel Schiphol is uitgevoerd, de aanvullende analyse van kosten en baten van het ministerie van V&W en een onderzoeksrapport van de Kamer van Koophandel Flevoland.

1. **Een ruimtelijk-economische verkenning** van de (door)ontwikkeling van Lelystad Airport bestaande uit 2 onderdelen, namelijk
  - 1) Een ruimtelijk-economische verkenning van de autonome ontwikkeling op de huidige locatie: dit betreft een schets van het toekomstbeeld richting 2020 op basis van de lopende afspraken rond Lelystad Airport. Deze verkenning wordt door de regio (provincie Flevoland en gemeente Lelystad) uitgevoerd.
  - 2) Een ruimtelijk-economische verkenning op basis van ontwikkeling tot in beginsel 35.000 vliegtuigbewegingen op huidige danwel alternatieve locatie conform de adviesvraag van het kabinet aan Alders: hoe verhoudt de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio zich, nu en in de toekomst, tot de komst van in beginsel 35.000 grote vliegtuigbewegingen conform het Aldersadvies.

Aandachtspunten daarbij betreffen onder andere de regionale en lokale planologische ontwikkelingen, OMALA, Schaalsprong Almere (belangrijkste onderzochte varianten), eventuele andere (woning)bouwplannen, de woon-werkbalans en werkgelegenheid, (des)investeringskosten en eigendomsverhoudingen, mobiliteitsaspecten per openbaar vervoer en over de weg (Hanzelijn, OV-SAAL, ontsluiting wegen).

Deze verkenning richt zich zowel op de bestaande als op alternatieve locaties in Flevoland conform de lange termijn verkenning van het Rijk. Zij wordt onder leiding van de procesregie uitgevoerd.
2. Het ontwikkelen van een bijbehorende **business case Lelystad/Flevoland** op hoofdlijnen. Primair verantwoordelijke partijen zijn Schiphol Group (als eigenaar van de luchthaven), luchtvaartmaatschappijen en LVNL. Onderdelen van de business-case betreffen:
  - Strategisch/commerciële ontwikkelingen: ofwel de marktontwikkelingen aan de vraag- en aanbodkant. Hoofdverantwoordelijke is Schiphol Group;
  - Operationele ontwikkelingen en mogelijkheden (in het verlengde van de strategische/commerciële), w.o. lokatie-eisen (huidig en alternatief), noodzakelijke investeringen en mogelijke inschatting van tijdspad realisatie, voorwaarden landzijdig, baanconfiguratie, openingstijden, vlootsamenstelling, technologische ontwikkelingen. Hoofdverantwoordelijke is Schiphol Group;
  - Luchtruim: mogelijkheden en onmogelijkheden rond routegebruik, procedures, herindeling luchtruim, verplaatsing wachtgebied, Lelystad in Multi Airport System Schiphol. Hoofdverantwoordelijke is LVNL;
  - Milieu-effecten: effecten van de business case op geluidhinder (binnen- en buitengebied), emissies en externe veiligheid. Uitvoering door To70.
3. **Natuurontwikkelingen:** de impact van in beginsel 35.000 grote vliegtuigbewegingen op natuurontwikkeling in de regio.

Aandachtspunten daarbij zijn: Natura 2000, EHS-gebieden, verstoringseffecten. Deze worden onder leiding van de procesregie uitgevoerd met medewerking van een extern bureau.
4. Tot slot zal verkend worden of en zo ja, in welke mate de groei van de luchtvaart naar in beginsel 35.000 vliegtuigbewegingen effecten heeft op de gewassen in de omgeving.

Per onderzoeksthema is er nadrukkelijk aandacht voor:

- de huidige locatie Lelystad Airport in verhouding tot alternatieve locaties voortkomend uit de Lange Termijn Verkenning Schiphol van het ministerie van Verkeer & Waterstaat. Concreet betreft het:
  - a) Lelystad: huidige locatie en locatie zuidoosten Eendenweg
  - b) Dronten: locatie ten westen en locatie ten oosten van Dronten
- Een doorkijk naar de gevolgen van verdere groei van het grote verkeer (naar 60.000/90.000 vliegtuigbewegingen) in verband met de toekomstvastheid

Tot slot ligt de vraag voor of partijen er - gegeven de opdracht van het kabinet - in het voorliggende voorstel alles aan gedaan hebben om de negatieve effecten (w.o. vermijdbare hinder) te minimaliseren en de positieve effecten voor de regio te maximaliseren. Daarbij worden (conform de opdracht) de mogelijkheden bezien voor eventuele hinderbeperkende - en milieumaatregelen en het stimuleren van schonere en stillere vliegtuigen conform het selectiviteitsbeleid van Schiphol.

Bij de onderzoeksaanpak wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaand onderzoeksmateriaal. Op basis van de ruimtelijk-economische verkenning en de business case zal een terugkoppeling naar de opdracht gewenst zijn om te bepalen in hoeverre daarmee een oplossing wordt geboden voor de nationale capaciteitsvraag en de gewenste selectieve ontwikkeling op Schiphol. Daarvoor is het Rijk samen met Schiphol Group verantwoordelijk.

Het strategische karakter van de advisering en de beperkte tijdsspanne betekent dat slechts via een quick scan de effecten van de ruimtelijk-economische verkenning en de bijbehorende business case in kaart kunnen worden gebracht. In een vervolgfase (na de zomer van 2009) zullen in het kader van het reguliere besluitvormingstraject volgend op het advies van de Alderstafel Lelystad nadere detailstudies uitgevoerd moeten worden door het Rijk, zoals een plan MER en mogelijk een regionale kosten/baten analyse.

### **Deelnemers aan de overlegtafel**

Aan de overlegtafel is gepoogd om de verschillende verantwoordelijken en belanghebbenden met betrekking tot de ontwikkeling van Lelystad Airport evenwichtig vertegenwoordigd te laten zijn. Gezien de hoeveelheid verantwoordelijken en belanghebbenden wordt gewerkt met getrapte vertegenwoordiging in verschillende delegaties.

De overlegtafel kent, naast de voorzitter, de secretaris en de procesregisseur, de volgende participanten:

- Een afvaardiging van de verantwoordelijken voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio: de provincie Flevoland, de gemeenten Lelystad, Almere, Dronten en Zeewolde;
- Een vertegenwoordiger namens de economische belangenorganisaties in de regio: de voorzitter van de CEBLA (Commissie Economische Belangen Lelystad Airport);
- Een vertegenwoordiging van belanghebbenden ten aanzien van de inpassing van de luchthaven-ontwikkeling in de omgeving (milieu en hinder): het CDO (Comité Direct Omwonenden) en Natuur en Milieu Flevoland;
- Een bestuurlijk vertegenwoordiger namens de Gelderse gemeenten (en zonodig ook Utrechtse en Overijsselse gemeenten);

- De exploitant van Lelystad Airport;
  - Een vertegenwoordiger van Schiphol Group als eigenaar van Lelystad Airport en als verantwoordelijke voor het selectiviteitsbeleid van Schiphol (conform het convenant Selectiviteit van de Alderstafel Schiphol);
  - Twee vertegenwoordigers namens de Rijksoverheid (één namens het ministerie van V&W en één namens het ministerie van VROM) als opdrachtgever en bevoegd gezag.
- Wanneer specifiek de consequenties voor het luchtruim, de routestructuur en de luchtverkeersdienstverlening worden besproken, zal een vertegenwoordiger van LVNL worden uitgenodigd voor het overleg.

Indien nodig wordt via bilaterale gesprekken of bestuurlijke sub-tafels specifieke onderwerpen nader besproken op bestuurlijk niveau.

### **Werkwijze en spelregels**

De bestuurlijke overleggen worden ambtelijk voorbereid in verschillende werkgroepen onder leiding van de onafhankelijk procesregisseur. Tevens wordt door de secretaris/woordvoerder met de woordvoerders en communicatie-adviseurs afgestemd over de communicatie en informatievoorziening naar de omgeving. De verschillende deelnemers hebben hun medewerking toegezegd op ambtelijk niveau en de onderzoeken zijn inmiddels voortvarend van start gegaan.

Tot slot hebben de participanten met elkaar spelregels afgesproken om de besprekingen aan de Alderstafel in de daarvoor benodigde vertrouwelijkheid te kunnen voeren. Als voorzitter zal ik deze spelregels bewaken en partijen er zonnodig aan herinneren, maar ik verwacht tevens dat de deelnemers hier zelf hun verantwoordelijkheid in nemen.

Met deze afspraken heb ik er samen met de deelnemers alle vertrouwen in dat het een vruchtbaar proces wordt en dat ik u voor de zomer een advies kan uitbrengen over de steun die in de regio te vinden is voor een verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad.

Hoogachtend,

Hans Alders