

HANS ALDERS

---

*Aan*

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu  
Postbus 20906  
2000 EX Den Haag

Groningen, 1 mei 2017.

Geachte staatssecretaris,

Op 30 maart 2012 is het Advies over de ontwikkeling van Lelystad Airport na overleg aan de regionale Tafel Lelystad aan het kabinet aangeboden.

Na het van kracht worden van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport per 1 april 2015 is de uitvoering in een nieuwe fase gekomen. Op 5 juni 2015 heb ik u een geactualiseerd uitvoeringsprogramma van de Tafel voor de periode 2015-2018 toegezonden.

Daarbij is aangekondigd dat u over de uitvoeringswerkzaamheden per jaar een verslag zult ontvangen. Overeenkomstig deze toezegging breng ik u hierbij verslag uit over de uitvoering in 2016.

Ik vertrouw erop u hiermee conform afspraak te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Hans Alders

# Jaarverslag 2016 van de Alderstafel Lelystad

**Zoals afgesproken in het werkprogramma van de Alderstafel Lelystad wordt jaarlijks verslag gedaan aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en aan de Minister van Defensie over de werkzaamheden en voortgang van de uitvoering van het Aldersadvies Lelystad. Hieronder vindt u het verslag van 2016.**

## **Inleiding**

Op 30 maart 2012 is het Aldersadvies Lelystad over de ontwikkeling van Lelystad Airport aan het kabinet aangeboden. Het kabinet heeft het Advies overgenomen zoals vermeld in de brief aan de Tweede Kamer van 10 september 2012.

De Alderstafel heeft op 22 mei 2014 een vervolgadvis uitgebracht over de ontwikkeling van de luchthaven waarbij in het bijzonder een uitspraak is gedaan over de voorkeursroutestructuur.

Na het doorlopen van de wettelijke procedure is op 12 maart 2015 het Luchthavenbesluit Lelystad formeel vastgesteld. Hierop is door de Alderstafel Lelystad een herzien werkprogramma opgesteld. De Alderstafel begeleidt de realisatie van een luchthaven voor groothandelsverkeer als twinluchthaven van Schiphol met de daarbij benoemde implementatiepunten zoals opgenomen in het werkprogramma. Conform de huidige planning reikt die rol tot het moment waarop de luchthaven Lelystad in 2019 operationeel wordt. De Commissie Regionaal Overleg Lelystad (CROL) richt zich op de luchthaven zoals deze thans operationeel is voor klein verkeer, en vanaf 2019 zoals de luchthaven dan operationeel zal zijn voor groothandelsverkeer.

*Dit Jaarverslag 2016 is een beknopt verslag van het uitgevoerde werk en de voortgang van de gemaakte afspraken over:*

Werkspoor 1: Landzijdige ontsluiting (portefeuillehouder Provincie Flevoland)

Werkspoor 2: Routes (portefeuillehouder Ministerie IenM/LVNL)

Werkspoor 3: Ruimtelijke inpassing (portefeuillehouder provincie Flevoland)

Werkspoor 4: Leefbaarheid (portefeuillehouder Lelystad Airport)

Werkspoor 5: Economie (portefeuillehouder gemeente Lelystad)

Werkspoor 6: Vergunningen (portefeuillehouder gemeente Lelystad)

*De partijen die deelnemen aan de Alderstafel Lelystad zijn:*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ministerie van Defensie/Militaire Luchtvaartautoriteit

Provincie Flevoland, Gelderland en Overijssel (namens het 'oude land')

Gemeente Lelystad, Almere, Dronten en Zeewolde

NV Schiphol, Lelystad Airport

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Stichting Club Direct Omwonenden

VNO-NCW/Bedrijfskring Lelystad

Natuur- en Milieufederatie Flevoland

## **Werkspoor 1: Landzijdige ontsluiting (portefeuillehouder Provincie Flevoland)**

Rijk en regio hebben de afspraken over de uitvoering van de maatregelen vastgelegd in een overeenkomst: afspraken over wie waarvoor verantwoordelijk is, de verdeling van de kosten en over de realisatiedata (Stcrt 2014-20669, dd. 21 juli 2014) .

1. *Realisatie van een nieuwe aansluiting Lelystad Airport op de A6 en nieuwe verbindingsweg (1 april 2018)*
2. *Verbreiding A6 tussen Almere Buiten-Oost en Lelystad, start MIRT-verkenning (1 november 2015)*
3. *Investeringsmaatregelen ter verbetering OV naar de luchthaven (1 april 2018)*
4. *Invoering mobiliteitsmanagement Lelystad Airport (1 april 2018)*

Rijk, provincie, gemeente, Lelystad Airport en LA Businesspark werken constructief samen aan de verbetering van de bereikbaarheid van Lelystad Airport. Die bereikbaarheid wordt verbeterd door aanleg van een nieuwe provinciale weg (Anthony-Fokkerweg), verbetering van de OV-verbinding, mobiliteitsmanagement en verbreding van de A6.

De realisatie van het eerste deel van de provinciale weg, die Lelystad Airport een betere verbinding geeft met de A6, is inmiddels gestart. Deze loopt voor op schema en zal in 2017 gereed zijn. De planologische procedure (Inpassingsplan) voor de verbindingsweg naar de A6 toe en een aansluiting op de A6 is inmiddels afgerond.

Provincie, gemeente en luchthaven hebben in 2016 afspraken gemaakt over investeringen voor een goede OV-verbinding tussen Lelystad Centraal en Lelystad Airport. De locaties en vormgeving van de OV-haltes en de maatregelen voor verbetering van de doorstroming zijn in 2016 onderzocht. In 2017 zullen de keuzes worden bepaald. De halte zal beschikbaar zijn bij de opening van Lelystad Airport. Er zijn ook afspraken gemaakt over een dedicated bus voor de luchthaven die bij de opening gaat rijden in een halfuursdienst gekoppeld aan de vliegtijden.

Tenslotte is onderzoek verricht en worden plannen voorbereid voor mobiliteitsmanagement. Parallel heeft het rijk besloten de MIRT-verkenning te starten naar verbreding van de A6 tussen Almere Buiten-Oost en Lelystad naar 2 x 3 rijstroken. Het rijk verwacht rond de jaarwisseling 2017/2018 een besluit over het voorkeurs tracé te kunnen nemen.

## **Werkspoor 2: Routes (portefeuillehouder Ministerie IenM/LVNL)**

Uitwerking van de routes vindt plaats binnen de kaders vastgelegd in het Luchthavenbesluit. De afspraken tussen de luchthaven Lelystad, de LVNL, de CLSK en ministerie I&M om de luchtverkeersdienstverlening te realiseren zijn vastgelegd in een intentieovereenkomst (Stcrt nr. 2015-9645, dd. 7 april 2015).

1. *Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening (1 januari 2018)*

2. *Implementatie luchtruimwijzigingen en civiel-militaire samenwerking (1 januari 2018)*
3. *Aansluiting routestructuur op de ATS-routes (1 januari 2018)*
4. *Vaststelling en publicatie luchtruim- en procedurewijzigingen (1 januari 2018)*
5. *Verkenning mogelijkheid van een experiment voor mitigeren hinder tussen Dronten en Swifterbant, waaronder de mogelijkheid van een gekromde eindnadering (1 juli 2020)*
6. *Nader onderzoek naar het midden tussen Biddinghuizen en Elburg (evt later gevolgd door experiment) (1 juli 2020)*
7. *Nader onderzoek op basis van feitelijke operatie van verlaging 1700ft naar 1500ft bij Almere-Oost (eventueel later gevolgd door experiment) (1 juli 2020)*

Realisatie van de luchtverkeersdienstverlening ten behoeve van Lelystad Airport gebeurt in een civiel-militair werkverband. Afspraken hieromtrent zijn gemaakt in de in april 2015 gesloten Intentieovereenkomst tussen N.V. Luchthaven Lelystad, Luchtverkeersleiding Nederland, Ministerie van Defensie en Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Vanaf december 2017 zal, vanaf de gezamenlijke locatie op Schiphol-Oost, naderings- en algemene luchtverkeersdienstverlening worden verleend. Na de voorbereidingen in 2016 zijn begin 2017 de eerste CLSK-collega's op Schiphol-Oost gehuisvest.

Overeenkomstig de per april 2015 gesloten Intentieovereenkomst is in oktober 2015 een "Plan van aanpak realisatie verkeersleiding Lelystad Airport" vastgesteld. Dit projectplan was gericht op een realisatie van plaatselijke verkeersleiding (LVNL), naderingsverkeersleiding (CLSK) en verdere uitwerking van de routestructuur en bijhorend luchtruim, en bevat o.a. de volgende werkzaamheden:

- Mens: Werven, selecteren en vakbekwaam maken van verkeersleiders
- Machine: Ontwerp, verwerving en implementatie van de benodigde systemen
- Procedure: Luchtruim, route en procedure ontwerp

Aan dit projectplan is in 2016 verder uitvoering gegeven. Eind 2016 is gebleken dat het ontwerpen en vervolgens realiseren van een robuuste aansluiting van de in het Luchthavenbesluit vastgelegde vertrek- en naderingsroutes op de routes in het hogere luchtruim een nog taaiere opgave was dan gedacht. Dit heeft er toe geleid dat de realisatie van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad eind 2016 met een jaar is vertraagd.

Naar aanleiding hiervan hebben LVNL en CLSK in december 2016 een start gemaakt met de ontwikkeling van een nieuwe planning die zich richt op een openstelling van de luchthaven per april 2019. Deze nieuwe planning is begin 2017 afgerond, door een externe partij (Helios) getoetst om robuustheid te verzekeren en aan de Kamer gemeld.

Er zal nog gekeken worden naar de mogelijkheden voor een snellere ingroei van het aantal vliegbewegingen en wat de mogelijkheden zijn voor Maintenance, Repair en Overhaul (MRO) verkeer, om de gevolgen van deze nieuwe planning zoveel mogelijk te beperken. Deze zullen in 2017 verder worden verkend.

Voor wat betreft de aansluiting op de ATS routes zijn door LVNL en CLSK diverse opties uitgewerkt. Dit ontwerpproces zal in 2017, conform de nieuwe planning, worden doorgezet. Daarnaast dient, voor de doorgroei naar 45.000 vliegtuigbewegingen, een aanpassing van de luchtruimstructuur plaats te vinden. Dit wordt door het Rijk en de luchtverkeersdienstverleners verder vormgegeven.

Het definitieve ontwerp van de routes en luchtruimprocedures zal conform de artikel 5.11- procedure aan de Luchtvaartcommissie (LVC) worden voorgelegd. De routeset B+ voor het lagere luchtruim, waarover de Alderstafel unaniem heeft geadviseerd, was én is daarbij het vertrekpunt. Na advisering door de LVC kunnen de routes en procedures worden gepubliceerd. Deze publicatie dient plaats te hebben gevonden vóór ingebruikname van de uitbreiding van de luchthaven.

### **Werkspoor 3: Ruimtelijke inpassing (portefeuillehouder provincie Flevoland)**

1. *Verankeren luchthavenbesluit (inclusief kader voor toekomstige woningbouwlocaties) in ruimtelijk beleid provincie en gemeenten (1 januari 2016)*
2. *Helderheid over kader en monitoring/sanering bestaande windturbines en beperkingenzones (1 oktober 2015)*
3. *Alternatieve locatie voor gebruikers grasbaan Lelystad Airport (1 januari 2016)*
4. *Alternatieve locatie voor Zweefvliegclub Flevo en afspraken over beperkingen Zweefvliegclub Noordoostpolder (1 januari 2018)*
5. *Faunabeheer en monitoring (1 januari 2017)*
6. *Onderzoek toekomstvaste locatie RDW (1 januari 2016)*

Het bestemmingsplan luchthaven is in 2016 door de Raad van State beoordeeld die begin 2017 hierover uitspraak heeft gedaan waarmee met het Luchthavenbesluit ook de laatste juridische zekerstelling van de ontwikkeling van de luchthaven een feit is.

Met alle betrokken partijen is onderzoek verricht naar de inpassing van de plannen voor duurzame energie door windmolens in Zuidelijk Flevoland in de luchtroute naar Lelystad Airport. Op basis van deze onderzoeken blijkt een haalbare business case voor deze plannen mogelijk, en kunnen de ontwerpplannen die de bouw van de windturbines mogelijk maken begin 2017 in procedure worden gebracht. Begin 2017 is het Ontwerp Regioplan Windenergie Zuidelijk en Oostelijk Flevoland ter inzage gelegd.

Met alle gebruikers van de grasbaan is contact geweest over welke andere mogelijkheden na het sluiten van de grasbaan in september 2016 bestaan. Grotendeels kunnen gebruikers voorsnog gebruik maken van de hoofdbaan. De overige hebben ruimte in o.a. Hilversum, Teuge en Drachten gevonden. Zweefvliegclub Flevo uit Biddinghuizen is ondersteund bij haar contacten met de provincie Gelderland bij het vinden van een alternatieve locatie. Een concrete locatie is daarbij in beeld gebracht. Met Zweefvliegclub NOP is afgesproken om, zodra LVNL voldoende gevorderd is, een gesprek te voeren over hoe om te gaan met de beperkingen die door het voorziene wachtgebied boven Lemelerberg ontstaan voor overlandvluchten.

Met de Faunabeheereenheid, provincie, luchthaven Lelystad en Ministerie van IenM is in relatie tot de luchthavenontwikkeling afstemming gepleegd over de in voorbereiding zijnde Faunabeheerplannen van de luchthaven zelf en van de provincie (vaststelling in 2017) en gehele herziening van het provinciale Faunabeheerplan in 2019). Op basis van het onderzoek van de Raad van State is - zoals ook in het MER bij het Luchthavenbesluit is geconstateerd - duidelijk geworden dat vogelbewegingen in Flevoland geen spanning opleveren met de voorgenomen landings- en stijgingspaden van de vliegtuigen.

RDW en luchthaven zijn met elkaar in gesprek over de verwerving van het huidige RDW terrein door Schiphol. RDW heeft een aanvang gemaakt met de planvorming voor een nieuwe locatie.

#### **Werkspoor 4: Leefbaarheid (portefeuillehouder Lelystad Airport)**

*Afspraak (uit Aldersadvies 2013/14)*

Het uitwerken van een monitoringsprogramma voor de geluidseffecten, en daarop volgend het ontwikkelen van maatregelen om de geluidseffecten waar mogelijk te beperken. Op basis van de MER resultaten in samenwerking met de verantwoordelijke overheid geluidsisolatiemaatregelen en waar nodig maatregelen voor de beheersing van de externe veiligheid vaststellen. Tevens klachten management inrichten en een laagdrempelige manier vinden voor het beschikbaar stellen van alle informatie in relatie tot leefbaarheid en geluidshinder voor de omgeving.

*Alders tafel Lelystad Werkplan 2.0*

Het werkplan 2.0 bevat de volgende onderdelen:

- a. plan van aanpak technisch-operationele maatregelen, incl. informatievoorziening en eventuele geluidmetingen (zie adviezen 2012 en 2014 voor benoemde maatregelen);
- b. uitwerking door ministerie IenM van de vormgeving nadeelcompensatie (inclusief schrijnende gevallen);
- c. uitwerking door ministerie IenM vormgeving geluidsisolatie woningen;
- d. (eventuele) uitvoering isolatieprogramma;
- e. inrichten van eenduidig en voor ieder te bereiken loket voor alle vragen en klachten;
- f. uitvoeren nulmeting in het kader van het belevingsonderzoek

*Voortgang/resultaten 2016:*

Het concept van het 'Plan van aanpak leefbaarheid/beperken hinder' is bijgewerkt en bestaat inmiddels uit 2 onderdelen, namelijk:

- 1) Een pakket van maatregelen waaronder onder andere
  - a. Hinderbeperking vliegtuigen: voorkomen van lawaaiige vliegtuigen, verbod reverse thrust, reduced flaps, optimalisatiemogelijkheden route B+ etc.
  - b. Geluidsmetingen (samen met gemeente Lelystad en CDO nulmeting opgezet).
  - c. Periodieke metingen voedselveiligheid, samen met Provincie Flevoland en het Ministerie van IenM is in 2015 een nulmeting uitgevoerd. Deze meting zal iedere 5 jaar herhaald gaan worden gerekend vanaf 2015 tot het moment waarop de groei van 25.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel handelsverkeer is gerealiseerd.

- d. Geluidsisolatie van woningen in de directe omgeving: het ministerie van I&M heeft in juni 2016 de Regeling Geluidwerende Voorzieningen gewijzigd in verband met het toevoegen van de luchthaven Lelystad en het toepassingsgebied aangegeven (Staatscourant nr. 31954, 17 juni 2016). Vervolgens is aan Rijkswaterstaat de opdracht gegeven het om het geluidsisolatieprogramma uit te voeren. Najaar 2016 is dit programma van start gegaan met een eerste inventarisatie.
- e. De verzoeken voor nadeelcompensatie of planschade verzoeken die bij het ministerie I&M respectievelijk de gemeente Lelystad zijn ingediend zijn in behandeling genomen. De planschadeverzoeken, ingediend in 2015, zijn door de gemeente in 2016 grotendeels afgerond..
- f. Door de GGD/GHOR is in 2016 een (algemeen) belevingsonderzoek uitgevoerd. De resultaten zullen in de zomer van 2017 gepubliceerd worden. Vervolgens zal nagegaan worden in hoeverre deze resultaten kunnen dienen als 'nulmeting' voor de luchthaven Lelystad.
- g. 'Schrijnende' gevallen zijn in beeld gebracht, Provincie Flevoland heeft samen met gemeente, I&M en Lelystad Airport een proces op gang gebracht om te zoeken naar oplossingen/maatregelen die binnen ieders verantwoordelijkheid uitvoerbaar zijn.
- h. Samenwerking tussen de Luchthaven en de Stichting Lelystadse boer is tot stand gebracht en kan leiden tot verhogen van leefbaarheid in de directe omgeving.
- i. Ontwikkeling van een deskundig klachtenproces (gelijk aan het BAS proces op Schiphol) op een manier dat de klager ook uitleg krijgt over de ervaren hinder en wat er wel en niet tegen te doen is.

2) Het ontwikkelen van een voor een breed publiek begrijpelijke digitale informatieomgeving over de inzet en resultaten/effecten van alle bovenstaande maatregelen, naast het geven van informatie over baangebruik, in gebruik zijnde vliegroutes, radartracks van vliegtuigen die van Lelystad Airport gebruik maken etc. etc.

Voor de informatieomgeving wordt gedacht aan 9 hoofdonderwerpen waaronder de diverse informatie gerangschikt zal worden:

- a. Werkgelegenheid (aantallen, soorten werk, vacatures etc.)
- b. Economische ontwikkeling (mogelijkheden, groei en effecten)
- c. Routes en hinderbeperking (vliegroutes, experimenten, informatie over geluid)
- d. Operationele procedures (baangebruik, in gebruik zijnde vliegroutes, etc.)
- e. Isolatie maatregelen en nadeelcompensatie- en planschade regelingen
- f. Klachtenproces (wijze van melding, verstrekken van informatie/uitleg etc.)
- g. Effecten van het vliegverkeer op de landbouw in de omgeving
- h. Effecten van het vliegverkeer op de flora en fauna in de omgeving
- i. Pro actieve communicatie (de fasen van ontwikkeling van de luchthaven, het gebruik in cijfers, instructie en lesmateriaal voor scholen en bedrijven etc.)

In 2016 hebben diverse gesprekken plaats gevonden met alle stakeholders in Flevoland die zitting hebben aan de Alderstafel Lelystad. Ook met de CROLL (in 2016 opgericht) waarin vertegenwoordigers van de omliggende gemeenten (bestuur en inwoners),

natuurorganisaties, betrokken luchtvaartbedrijven en de provincie Flevoland aan tafel zitten met een focus op hinderbeperking en leefbaarheid.

Bovenstaande pakket van maatregelen en de informatievoorziening over alle maatregelen en het dagelijkse gebruik van de luchthaven wordt in 2017 door Lelystad Airport aan de Alderstafel ter bespreking voorgelegd.

### **Werkspoor 5: Economie (portefeuillehouder gemeente Lelystad)**

De eerder gemelde groei van belangstelling voor vestiging op, rond of vooruitlopend op de ontwikkeling van de luchthaven zet zich voort. De gemeente ondersteunt en faciliteert partijen daarin. De ingezette activiteiten o.g.v. uitbouw van het MRO-cluster, (stimulering van) bedrijfsvestiging en de PPS-partnership worden voortgezet in onder meer de Luchthaventafel.

#### *1. Behoud en uitbreiding van vliegmogelijkheden MRO- en Business Aviation-bedrijven*

Het uitstel van de start van actieve luchtverkeersleiding tot 1 april 2019 hoeft niet in de weg te staan van behoud van en uitbreiding van vliegmogelijkheden voor MRO- en Business Aviation-bedrijven. LVNL, CLSK en de MRO-partijen die op Lelystad Airport actief zijn hebben afgesproken dat de huidige gebruiksafspraken verlengd kunnen worden tot 1 april 2019. Op grond hiervan vinden nu al buiten de daglichtperiode enkele honderden MRO-vluchten per jaar zonder actieve luchtverkeersbegeleiding plaats, waarbij de huidige afspraken nog ruimte bieden voor groei (tot zes vluchten per dag). LVNL heeft aangegeven geen complexe tussenoplossingen te kunnen ontwikkelen, omdat de daarvoor benodigde expertise ten koste zal gaan van het tijdig realiseren van luchtverkeersdienstverlening. Wel zal de komende maanden met betrokken partijen de verruiming van bestaande mogelijkheden verder verkend worden. Daarnaast wordt gezien of de infrastructuur, die naar verwachting al per 1 april 2018 gereed is, al eerder in gebruik genomen kan worden. Daarbij zal ook gezien worden of de wens van de regio te realiseren is. Door het vergroten van deze mogelijkheden gedurende de tussenliggende periode worden de vestigingsvoorwaarden voor deze bedrijven zekergestellt.

#### *2. 'De Lelystadse Boer'*

Door een aantal leden van de Club Direct omwonenden is in de tweede helft van 2016 het initiatief 'De Lelystadse Boer' ontwikkeld, met bijdragen van gemeente, provincie en luchthaven. De Lelystadse Boer richt zich op initiatieven - in samenwerking met onder meer de luchthaven, gemeente en LAB - die bijdragen aan de economische ontwikkeling van het gebied en die de leefbaarheid versterken.

#### *3. Werkgelegenheid*

De groei van Lelystad Airport creëert extra werkgelegenheid voor de omgeving. Ten dele zal dit een aanzuigende werking hebben op specialisten buiten Flevoland maar voor een belangrijk deel wenst de luchthaven ook lokaal talent aan zich te binden. In het kader van 'social return' zal Lelystad Airport zich inspannen om de werknemers op de luchthaven een afspiegeling te laten zijn van de maatschappij waarbij expliciet kansen worden geboden aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Naast een gebalanceerde opbouw van haar eigen medewerkersbestand verwacht Lelystad Airport dit ook van haar (onder)aannemers.

Het Werkbedrijf Lelystad heeft in het najaar van 2015 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de directie van de luchthaven over de invulling van de 'social return' paragraaf bij de uitbreiding van de luchthaven. In 2016 zijn ook de relaties aangegaan met de geselecteerde dienstverleners en aannemers betrokken bij de ontwikkeling van het luchthavengebied. In de komende ontwikkeling van Lelystad Airport zullen zij gezamenlijk waar mogelijk concrete kansen bieden aan lokale arbeidskrachten met een afstand tot de arbeidsmarkt.

#### *4. Onderwijs*

MBO College Lelystad en MBO college Airport hebben hun samenwerking geïntensiveerd waardoor het opleidingsaanbod MRO (Maintenance, Repair & Overhaul – onderhoud, reparatie & revisie) van ROC Airport Hoofddorp beschikbaar komt voor Lelystad, inclusief lokale opleidingsfaciliteiten. Ook de makel- en schakel functie en praktijkopleidingen zijn door Scala aangeboden. Het MBO Lelystad biedt in het schooljaar 2016-2017 een brede opleiding servicemedewerker aan, een opleiding die voorbereidt voor breed inzetbare servicemedewerkers. Het eerste jaar is gestart met 75 studenten. De opleiding luchtvaartdienstverlening wordt reeds enkele jaren met succes aangeboden. Het MBO College Lelystad heeft relaties met de geselecteerde dienstverleners inclusief de hotelontwikkeling aangegaan om zorg te dragen dat opleidingsaanbod wordt afgestemd c.q. in samenwerking ontwikkeld wordt met de bedrijven die nieuwe medewerkers willen opleiden.

### **Werkspoor 6: Vergunningen (portefeuillehouder gemeente Lelystad)**

Er zijn veel vergunningen en ontheffingen noodzakelijk voor de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport conform het Luchthavenbesluit. Voor de baanverlenging inclusief bijbehorende infrastructuur en de realisatie en uitbreiding van de diverse gebouwen moeten vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd bij diverse overheden: Rijk, provincie, gemeente(n) en waterschap.

De luchthaven is verantwoordelijk voor het indienen van de aanvragen bij het betreffende overheidsorgaan. De luchthaven draagt daarnaast zorg voor een doorlopend actueel overzicht inclusief de planning en voortgang. Vanuit de overheden monitort de gemeente Lelystad de voortgang van de vergunningverlening en signaleert waar nadere actie wenselijk of noodzakelijk is i.v.m. de benodigde voortgang. Hiervoor is een maandelijks overleg ingesteld tussen gemeente en de luchthaven.

Bij problemen met vergunningverlening kan op deze manier tijdig ingegrepen worden, zodat gewaarborgd wordt dat de luchthaven tijdig operationeel is.

#### *Uitspraak Raad van State januari 2017*

In januari 2017 heeft de Raad van State bezwaren van de Vogelbescherming en twee omwonenden ongegrond verklaard.

De Vogelbescherming had bezwaar gemaakt tegen het bestemmingsplan van de gemeente Lelystad. Daarin wordt de bouw van de terminal en de verlenging van de start- en landingsbaan van Lelystad Airport geregeld. De organisatie voerde in september op de zitting aan dat de gemeenteraad van Lelystad in het bestemmingsplan voor de uitbreiding

van de luchthaven onvoldoende rekening heeft gehouden met de gevolgen voor vogelsoorten als de bruine en blauwe kiekendief. Zij zouden het grootste slachtoffer kunnen worden van de stijgende en dalende vliegtuigen. Ook de risico's van vogels voor het vliegverkeer zouden niet goed zijn ingeschat. De Vogelbescherming had daarom een nieuw onderzoek ingebracht.

De Raad van State stelt dat de gemeenteraad wel kon beschikken over voldoende onderzoeken naar de gevolgen voor vogelsoorten. Het risico van botsingen is volgens het rechtcollege niet uit te sluiten maar wel heel beperkt: veel vogels trekken en foerageren op voldoende afstand van de luchthaven. Dat geldt voor de randmeren, maar ook voor de Oostvaardersplassen. De instandhouding van soorten als de kiekendief komt volgens de Raad niet in gevaar, omdat de provincie hiervoor eerder alternatieve gebieden heeft aangewezen.

Ook de beroepen van twee omwonenden zijn door de Raad ongegrond verklaard. Eén omwonende had aangegeven dat hij zijn akkerbouwbedrijf vlak naast de luchthaven niet meer kon exploiteren, omdat hij baanverlichting op zijn grond krijgt. De ander was bang dat hij niet veilig kon wonen naast zijn windmolen, omdat vliegtuigen er laag over heen vliegen. Dit waren de laatste bezwaren tegen de uitbreiding van het vliegveld. Er is nu geen beroep meer mogelijk.

## **Markontwikkeling Schiphol – Lelystad**

### *1. Jaarlijks wordt een beknopt verslag van de voortgang in de realisatie opgesteld.*

Op 5 januari 2015 is officieel de aanbesteding voor de voorgenomen ontwikkeling van Lelystad Airport van start gegaan. De nieuwe luchthaven wordt grotendeels Europees aanbesteed in een aantal percelen. De percelen zijn volgtijdelijk op de markt gebracht.

Op 5 januari 2015 is gestart met perceel 1 dat de infrastructuur aan luchtzijde en landzijde omvat. Dit betreft het integrale ontwerp, de realisatie en het onderhoud van de benodigde start- en landingsbaan, taxibanen, platformen, toegangswegen en parkeerterreinen op het publieke gedeelte. In december 2015 hebben Schiphol Group en Dura Vermeer het contract getekend voor de aanleg en onderhoud van de aan te passen infrastructuur van Lelystad Airport. Volgens het contract wordt een derde van de noodzakelijke activiteiten gerealiseerd met inzet van medewerkers uit de omgeving. Bij de onderhoudswerkzaamheden wordt voor twee derde van de activiteiten gebruik gemaakt van lokale/regionale bedrijven/medewerkers. In 2016 is het ontwerp uitgewerkt en de uitvoering voorbereid; de bouwwerkzaamheden zijn gestart in januari 2017.

Perceel 2A omvat het integrale ontwerp, de realisatie en het onderhoud van het nieuwe terminalgebouw, inclusief een beperkte basisinstallatie, maar exclusief interieur afbouw en inrichting. Dit perceel is begin 2016 op de markt gebracht, half 2016 is het contract getekend met de bouwcombinatie JP van Eesteren/Croon/Wolter Dros.

Perceel 2B betreft het integraal leveren van alle dienstverlening binnen en buiten het terminalgebouw, zoals diensten op het gebied van parkeerbeheer, schoonmaak, beveiliging en vliegtuigafhandeling. In dit perceel is de interieur afbouw en inrichting van de Terminal inbegrepen. Perceel 2B is begin 2016 op de markt gebracht en half 2016

is het contract getekend met Viggo BV, met als onderaannemers o.a. G4S, Vander Lande, Asito.

Zoals bij werkspoor 2 gerapporteerd is eind 2016 gebleken dat het ontwerpen en vervolgens realiseren van een robuuste aansluiting van de in het Luchthavenbesluit vastgelegde vertrek- en naderingsroutes op de routes in het hogere luchtruim niet tijdig is gerealiseerd. Dit heeft er toe geleid dat de realisatie van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad, eerder gepland op 1 april 2018, met een jaar is vertraagd naar 1 april 2019.

- 2. Hieraan zal worden toegevoegd de monitoring van de verkeersontwikkeling op Schiphol – onder meer aan de hand van de jaarlijkse gebruiksprognose Schiphol. Aan de hand van de feitelijke ontwikkelingen worden de prognoses geactualiseerd en gespiegeld aan het Ondernemingsplan voor de ontwikkeling van Lelystad Airport. Mede op basis hiervan kan de voortgang en tijdigheid van het operationeel ter beschikking komen van de gebruiksruimte, zoals vergund in het luchthavenbesluit, aan Tafel besproken worden.*

In de Gebruiksprognose Schiphol 2017 bedraagt het aantal verwachte vliegtuigbewegingen in het gebruiksjaar 2017 (1 november 2016 t/m 31 oktober 2017) circa 492.000. Een groei van 3 procent ten opzichte van het gerealiseerde aantal bewegingen in 2016.

De groeicijfers die Schiphol in het Ondernemingsplan Lelystad hanteert, liggen rond de 2 procent. In het advies over de marktontwikkeling (juni 2014) is aangegeven dat bij een groeipercentage van 2 procent de tijdigheid van de realisatie van Lelystad ter ondersteuning van de opvang van de groei onder druk staat. De groei is inmiddels een aantal jaren achtereen ruim boven die 2 procent uitgekomen. Daarmee ontstaat vanaf 2018 een capaciteitstekort en wordt er vanaf dat moment een grotere beschikbare capaciteit in Lelystad gevraagd dan in het Ondernemingsplan voorzien is en dan in de praktijk te realiseren is op Lelystad in 2018. Daarmee komt in versterkte mate het vraagstuk van een versnelde ingroei op Lelystad op tafel.

Aan de bestuurlijke Tafel is er met het oog hierop nog eens op gewezen dat de afspraak in het advies van de Tafel van 30 maart 2012 over de volumeontwikkeling vanaf 2015 naar 2020 betrekking heeft op 25.000 vliegtuigbewegingen. Een tragere fasering is in de door de Alderstafel uitgebrachte adviezen niet aan te treffen en al evenmin in het formeel vastgestelde Luchthavenbesluit. De nadien in 2014 in het Ondernemingsplan Lelystad Airport gepresenteerde fasering vervangt de aan de Tafel gemaakte afspraken over de volumeontwikkeling niet. Deze fasering in het Ondernemingsplan dient namelijk een heel ander doel, namelijk de bedrijfseconomische onderbouwing van de noodzakelijke investeringen in de luchthaveninfrastructuur in een laag groeiscenario. De afspraken aan de Alderstafel en het daarop gebaseerde Luchthavenbesluit hebben echter betrekking op een ruimte van in totaal 45.000 vliegtuigbewegingen waarvan 25.000 in de periode tot 2020 en de rest vanaf 2020 na uitvoering van een tussentijdse evaluatie.