

Vergaderjaar 2013–2014

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 202

Ontvangen ter Griffie op 17 juni 2014.

De voordracht voor de vast te stellen ministeriële regeling is aan de Kamer overgelegd tot en met 29 juli 2014.

De voordracht voor de vast te stellen ministeriële regeling kan niet eerder worden gedaan dan op 30 juli 2014.

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juni 2014

Zoals aangekondigd in mijn brief van 8 april 2014 (Kamerstuk 31 936, nr. 193) zend ik u hierbij, met het oog op het Algemeen Overleg met uw Kamer op 26 juni aanstaande, het ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Lelystad. Met dit ontwerp zend ik u tevens, voor zover u daarover nog niet beschikt, alle documenten die ik voor de onderbouwing van dit besluit heb benut¹.

In het navolgende ga ik graag in op enkele aspecten die relevant zijn voor ons debat tijdens het aanstaande Algemeen Overleg.

Ontwikkeling mainport Schiphol en regionale luchthavens

In het Regeerakkoord heeft het kabinet afgesproken de ontwikkeling van de mainport Schiphol te bevorderen vanwege haar grote belang voor de Nederlandse economie. De luchthavens van Eindhoven en Lelystad mogen zich verder ontwikkelen om de groei van Schiphol te ondersteunen. Met het ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Lelystad dat nu voorligt, wordt een stap gezet in het realiseren van beide afspraken, waarbij de toekomstige behoefte van 580.000 vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol kan worden geacommodeerd door gezamenlijke inzet van de capaciteit op Schiphol en de luchthavens van Eindhoven en Lelystad.

De ontwikkeling van luchthaven Lelystad is hiermee geen op zichzelf staand doel. In het Aldersadvies van 2008 voor de ontwikkeling van Schiphol op middellange termijn (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 108) is geadviseerd om Schiphol tot 510.000 vliegtuigbewegingen te begrenzen en de resterende behoefte aan vliegtuigbewegingen op Eindhoven en Lelystad te accommoderen. In de reactie op dit Aldersadvies (Kamerstuk 29 665, nr. 119) heeft het kabinet uitgesproken dat het advies vanwege het

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

bereikte draagvlak bij alle belanghebbenden één en ondeelbaar is en als zodanig in uitvoering genomen zal worden. Het kabinet heeft vervolgens in de Luchtvaartnota (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 1) vastgelegd dat Schiphol primair is bedoeld voor het hub- en mainportgebonden verkeer. Hierbij heeft het kabinet op deze luchthaven een harde grens gesteld van maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot en met 2020 (en daarna een verdeling van de milieuwinst via het 50/50-principe).

Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de luchthavens van Eindhoven en Lelystad. Het is de bedoeling dat het niet noodzakelijkerwijs aan de mainport gebonden luchtverkeer zoveel mogelijk van deze luchthavens gebruik gaat maken, zodat Schiphol zich kan toeleggen op het mainportgebonden verkeer. Deze luchthavens ondersteunen hiermee direct de mainportfunctie van Schiphol en worden dus ook in samenhang daarmee ontwikkeld.

Het scheppen van ruimte op de luchthavens van Eindhoven en Lelystad is een maatschappelijk belang waaraan zowel de marktpartijen als het Rijk een bijdrage moeten leveren. In het «Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol» (kortweg: convenant selectiviteit; bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 115), dat onderdeel vormt van het Aldersadvies van 2008, zijn hierover ook heldere afspraken gemaakt. Het Rijk heeft zich daarbij verplicht om op basis van de aanvraag van de luchthavenexploitant *«tijdig alle benodigde stappen en activiteiten te zullen ondernemen om de gewenste uitbreiding van de capaciteit op de regionale luchthavens mogelijk te maken»*.

De Rijksopgave om op de genoemde luchthavens ruimte te creëren voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen, zijn in zorgvuldige processen onder regie van de heer Alders met alle belanghebbenden bezien en in uitvoering genomen. Het is nu van belang om – in het perspectief van de ontwikkeling op Schiphol – de afspraken te concretiseren, zodat er tijdig capaciteit op de luchthavens van Eindhoven en Lelystad beschikbaar is. In dit verband wordt mede op verzoek van uw Kamer (Kamerstuk 31 936, nr. 51) het civiele medegebruik van de militaire luchthaven van Eindhoven met 25.000 vliegtuigbewegingen uitgebreid. Met het voorliggende ontwerp luchthavenbesluit voor de luchthaven Lelystad wordt aldaar tijdig ruimte gecreëerd voor de resterende 45.000 vliegtuigbewegingen.

Aanvraag luchthavenbesluit

Bij brief van 2 april 2014 heeft de Schiphol Group gezamenlijk met zijn dochtermaatschappij, de NV Luchthaven Lelystad, bij mij een aanvraag ingediend voor een op grond van de Wet luchtvaart te verstrekken luchthavenbesluit. Bij deze aanvraag was een Ondernemingsplan gevoegd en een milieueffectrapportage (MER). Met de aanvraag spreekt de Schiphol Group en zijn dochter een duidelijke bereidheid uit om de investeringen te plegen die benodigd zijn om de luchthaven Lelystad als «twin airport» van Schiphol te ontwikkelen. De aanvraag en de bijgevoegde documenten heb ik u met voornoemde brief van 8 april 2014 doen toekomen.

Het Ondernemingsplan

In het Ondernemingsplan Lelystad Airport geeft de exploitant een economische onderbouwing van zijn aanvraag. Hij schetst de verwachte vervoervolumes, de bedrijfseconomische haalbaarheid (business case) en de te verwachten macro-economische effecten. Daarbij gaat hij uit van een gematigd groeiscenario in afstemming met de groei op de luchthaven

Schiphol, waarbij de business case op langere termijn rendabel is met een voor Schiphol Group acceptabele terugverdientijd.

Het plan geeft duidelijk blijk van een zorgvuldige groei in drie fasen. In de eerste fase met een investeringsvolume van € 58 miljoen wordt de belangrijkste infrastructuur (m.n. de verlengde start- en landingsbaan en het nieuwe terminalgebouw) gerealiseerd. De luchthaven kan dan in 2018 opengesteld worden en – in samenhang met de ervaringen van de luchtverkeersleiding – groeien naar de afhandeling van 10.000 vliegtuigbewegingen omstreeks 2023. In de tweede fase met een investeringsvolume van € 12 miljoen worden uitbreidingen gepleegd van met name het terminalgebouw en de parkeervoorzieningen om te kunnen groeien naar de afhandeling van 25.000 vliegtuigbewegingen per jaar omstreeks 2033. In de derde fase met een investeringsvolume van € 20 miljoen worden de voorzieningen op de luchthaven verder uitgebreid om door te kunnen groeien naar de afhandeling van 45.000 vliegtuigbewegingen. De luchthaven verwacht dit niveau omstreeks 2043 te bereiken. Met deze plannen is er kans op groei van de regionale werkgelegenheid met ongeveer 2.500 à 3.000 arbeidsplaatsen.

De groei is langzamer dan het traject dat de exploitant in zijn Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER van juli 2013 had geformuleerd. Ik acht deze tragere groei om twee redenen verstandig:

1. De luchtverkeersdienstverleners hebben meer tijd en ruimte om de aan- en uitvliegroutes in de dagelijkse praktijk te implementeren en het klein luchtverkeer naast het groot commercieel luchtverkeer te kunnen blijven accommoderen.
2. Op de luchthaven Schiphol hebben luchtvaartmaatschappijen meer tijd om een eventuele overstap naar luchthaven Lelystad te overwegen. Daarmee heeft ook Schiphol meer tijd om de vrijkomende capaciteit aan te bieden aan luchtvaartmaatschappijen die relevant zijn voor de hubfunctie. Aldus wordt invulling gegeven aan de bijmotie van de leden Geurts en De Rouwe (Kamerstuk 31 936, nr. 193) geuite wens van uw Kamer om de overlooppuntfunctie van luchthaven Lelystad te borgen.

De milieueffectrapportage

Ten behoeve van het Aldersadvies Lelystad uit 2012 was een eerste inventarisatie gemaakt van de milieueffecten van de ontwikkeling van Lelystad in relatie tot een eventuele verdere groei van Schiphol met 45.000 vliegtuigbewegingen. Conclusie daarvan was dat naar verwachting rondom Schiphol het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour met duizenden zou toenemen, terwijl dat in de omgeving van luchthaven Lelystad in de range van 100 tot 650 zou liggen vanwege de geringere woonbebouwing in de omgeving van de luchthaven Lelystad in vergelijking met die bij Schiphol. Het MER bevestigt het beeld dat uit het Aldersadvies Lelystad naar voren kwam. Het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour bij de routeset B+ (zie hierna onder «routestructuur») komt uit op 279 bij 45.000 vliegtuigbewegingen. Inmiddels is op basis van nader onderzoek rond Schiphol duidelijk dat het toevoegen van een zelfde hoeveelheid verkeer op Schiphol meer dan het tienvoudige aan hinder oplevert.

Daarnaast laat het MER zien dat de milieueffecten van de uitbreiding van de luchthaven op langere termijn beperkt zijn. Behalve de hinder zal ook de uitstoot van schadelijke stoffen niet tot problemen leiden. Bovendien kunnen natuurgebieden goed ontzien worden.

Toetsing Ondernemingsplan

Het Ondernemingsplan heb ik zorgvuldig tegen het licht gehouden. In de eerste plaats heb ik het bureau Stratagem gevraagd om een second opinion uit te voeren op de in het Ondernemingsplan gepresenteerde business case. Voorts heb ik gesprekken gevoerd met verschillende luchtvaartmaatschappijen om hun positie ten aanzien van luchthaven Lelystad te vernemen. Ten derde heb ik de heer Alders gevraagd om met betrokkenheid van de luchtvaartpartijen de markt vraag en de capaciteitsanalyse waar nodig te actualiseren.

Second opinion Business Case

Stratagem heeft de business case getoetst op de onderdelen vervoersprognoses, investeringen, operationele kosten en opbrengsten en verder de economische effecten voor de samenleving. Hoofdconclusie van Stratagem is dat het Ondernemingsplan een plausibele onderbouwing van de business case geeft. De rapportage van Stratagem is bij deze brief gevoegd.

Als belangrijkste risico's noemt Stratagem de afhankelijkheid van de groei van vliegtuigbewegingen op Schiphol en daarmee het risico op het later realiseren van het break-even punt, verder de investeringen in de derde fase (mogelijk hogere kosten terminal, MER compensatiekosten, aankoop van gronden) en tot slot de mogelijke doorberekening van de kosten van luchtverkeersleiding. Ik heb vervolgens Schiphol Group gevraagd aan te geven hoe zij met deze risico's wil omgaan.

Bij brief van 15 mei 2014, welke ik als bijlage bij deze brief heb gevoegd, heeft Schiphol Group gereageerd op de door Stratagem genoemde punten. Op hoofdlijnen geeft Schiphol aan dat de business case voor de genoemde risico's robuust genoeg is. Hogere (investerings-) kosten kan het break-even punt verschuiven en de rentabiliteit van de business case verzwakken. Deze risico's heeft de Schiphol Group overigens in zijn investeringsbeslissing meegewogen door ook uit te gaan van een laag scenario.

De positie van luchtvaartmaatschappijen

Na ontvangst van de aanvraag met het Ondernemingsplan zijn verschillende gesprekken gevoerd met de Board of Airline Representatives In the Netherlands (BARIN) en met de belangrijkste (leisure) luchtvaartmaatschappijen die thans vanaf Schiphol vliegen. Uit deze gesprekken bleek dat Transavia een positieve grondhouding heeft om als «first mover» een operatie te starten op Lelystad als er markt is. Transavia gaat hierbij uit van een basis waarbij een bemanningscentrum en onderhoud tot het faciliteitsaanbod behoren. Deze mening van Transavia is bemoedigend. Sommige andere carriers (waaronder Corendon en Arkefly) geven aan geen basis op Lelystad te gaan openen, maar niet uit te sluiten Lelystad in de toekomst – als daar markt voor is – op ad hoc basis aan te doen. Redenen voor het niet vestigen van een basis liggen vooral in de wensen van deze carriers op gebieden die strijdig zijn met de uitgangspunten voor de ontwikkeling van luchthaven Lelystad zoals die met uw Kamer zijn gecommuniceerd (het strikte nachtrecht, de beperkte baanlengte) dan wel hun eigen gesplitste operatie (Arkefly) of hun bedrijfsstrategie (Easyjet). Overigens is de nachtcapaciteit op Schiphol ook beperkt en zijn andere luchthavens gedurende de nacht gesloten.

Wat tevens speelt, ook ten aanzien van Transavia, is dat luchtvaartmaatschappijen veelal pas 1 à 2 jaar voor invoering van nieuwe bestemmingen

over hun plannen communiceren. Dat heb ik u eerder gemeld (laatstelijk bij brief van 19 maart 2014, Kamerstuk 31 936, nr. 192). Van belang is tevens dat de exploitant in het Ondernemingsplan op basis van gedegen onafhankelijk marktonderzoek vast stelt dat er bij de passagiers interesse is voor vliegen vanaf luchthaven Lelystad. Hierbij zijn de ontwikkelingen bij omliggende luchthavens in acht genomen.

Analyse Alders inzake marktprognoses

Ten behoeve van de besluitvorming over het ontwerp luchthavenbesluit en in het perspectief van de discussies in het Algemeen Overleg en de met luchtvaartmaatschappijen gevoerde gesprekken heb ik de heer Alders verzocht om de uitgangspunten en resultaten van zowel de vraag- als de capaciteitsanalyse op Schiphol nog eens scherp in beeld te brengen en daar waar nodig deze te actualiseren. Ik heb daarbij gevraagd in de analyse van de vraag- en capaciteitsontwikkeling (ook) de actuele plannen en prognoses van de luchtvaartpartijen zelf te verdisconteren, zodat de analyse zoveel als mogelijk rekening houdt met feitelijk verwachte en geplande ontwikkelingen van de relevante partijen zelf (in plaats van modelmatige aannames).

Op 5 juni 2014 heb ik de gevraagde analyse van de heer Alders ontvangen (zie bijlage). De conclusie van deze analyse is dat de vraag naar luchtvaart (in termen van vliegtuigbewegingen) blijft toenemen en dat het niet onaannemelijk is dat die de komende periode zal liggen tussen de 1,5 en 2,2 procent per jaar. Schiphol verwacht een groeipercentage van 2,2 procent per jaar. De luchtvaartmaatschappijen geven de voorkeur aan een meer behoudend percentage van 1,5 procent per jaar, omdat de luchtvaartsector buitengewoon gevoelig is voor externe invloeden, zoals ook de afgelopen 5 jaar laat zien. Overigens bedroeg de groei tussen 2009 en 2013 ondanks de economische crisis 1,7 procent per jaar.

Essentieel is dat de luchthaven tijdig beschikbaar is om niet mainportgebonden luchtverkeer te kunnen ontvangen en zo ruimte te scheppen op Schiphol voor de hubfunctie. In zijn analyse stelt Alders het niet verstandig te vinden om bij de besluitvorming uit te gaan van de laagste groeiverwachting in de aangegeven bandbreedte van 1,5–2,2 procent. Hij beveelt aan uit te gaan van een iets hogere groeiverwachting om, als deze zich manifesteert tijdig over de nieuwe luchthaven te kunnen beschikken. Bij 2 procent groei, zo stelt Alders, bereikt Schiphol 90 procent van de capaciteitsgrens in 2017. Bij 1,5 procent groei, zou dat in 2019 zijn. Dit betekent dat openstelling van luchthaven Lelystad in 2018, zoals nu voorzien in het Ondernemingsplan, goed past in de ontwikkelingen op Schiphol. Met openstelling na 2018 lopen we het risico dat Schiphol wordt belemmerd in de verdere ontwikkeling van de hubfunctie.

Daar komt bij dat de tijd die de exploitant en de LVNL nodig hebben om luchthaven Lelystad op te bouwen en verantwoord van start te kunnen laten gaan, eist dat er in de beginfase wordt gekozen voor een zeer gematigd groeipatroon. De eerste 5 jaar zullen er in totaal maximaal 10.000 bewegingen kunnen plaatsvinden. Dat betekent dat in die periode slechts een beperkt deel van de groei op Schiphol kan worden opgevangen door de luchthaven Lelystad.

Tevens wordt in de bijgevoegde analyse aangegeven dat – op basis van de verwachtingen van de luchtvaartsector over vlootsamenstelling en nog te verwachten hinderbeperking – het niet realistisch is ervan uit te gaan dat er een aanzienlijke verhoging van de capaciteit op Schiphol mogelijk is, binnen de grenzen van gelijkwaardigheid en het nieuwe geluidstelsel voor Schiphol. Op basis hiervan wordt de conclusie getrokken dat

«additionele capaciteit noodzakelijk is op de regionale velden Eindhoven en Lelystad. Eindhoven is in ontwikkeling. Resteert een besluit over Lelystad». Ten aanzien van het luchthavenbesluit wordt opgemerkt dat deze stap tijdig gezet dient te worden *«om vervolgens de andere partijen (gemeente, en met name exploitant) in de gelegenheid te stellen hun rol bij bestemmingsplanwijziging en vergunningverlening respectievelijk aanbesteding en bouwactiviteiten te kunnen invullen, waarvoor naar verwachting 3–4 jaar nodig is».*

Toetsing milieueffectrapportage

In de afgelopen maanden heb ik het MER, zoals door de exploitant bij de aanvraag voor het luchthavenbesluit gevoegd, getoetst. Daarbij heb ik op drie punten de exploitant om nadere uitleg gevraagd. Deze betreffen:

- De milieueffecten voor 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen zijn in het MER berekend voor het jaar 2020 respectievelijk 2025. Dit was conform het voornemen van de exploitant zoals neergelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van juli 2013 en het Aldersadvies Lelystad van 2012. Nu het Ondernemingsplan uitgaat van een ander tijdspad, namelijk 25.000 bewegingen omstreeks 2033 en 45.000 bewegingen omstreeks 2043, kan de vraag gesteld worden of het MER nog voldoende representatief is voor de milieueffecten van de plannen van de exploitant. Het is wenselijk om middels een gevoeligheidsanalyse aan te tonen dat het MER bruikbaar is.
- Door de Alderstafel Lelystad zijn meerdere optimalisatievarianten voor de routeset B-plus geïdentificeerd (zie hierna onder «routestructuur»). Het is wenselijk om de milieueffecten van deze varianten in kaart te hebben.
- Analyses ten behoeve van de aanstaande Regeling Programmatische Aanpak Stikstof deden vermoeden dat in het MER onjuiste berekeningen waren gemaakt ten aanzien van de omvang van de stikstofdepositie. Het is wenselijk om de op dit punt in het MER gemaakte berekeningen nader op juistheid te beschouwen en – zo nodig – correcties aan te brengen.

In drie addenda op het oorspronkelijk bij mij ingediende MER is nadere uitleg gegeven op de hiervoor genoemde punten. Met deze addenda is transparant welke aanpassingen in het MER zijn aangebracht. Verder is in de redactie van het MER nog rekening gehouden met opmerkingen van meer redactionele aard.

Ik acht het met de addenda gecorrigeerde MER afdoende compleet om te dienen als basis voor het luchthavenbesluit. Het eerste addendum toont mijns inziens afdoende aan dat het MER als een «worst case» gezien kan worden. Het tweede addendum geeft voldoende inzicht in de milieueffecten van de optimalisatievarianten. Het derde addendum geeft een juist beeld van de omvang van de stikstofdepositie. De aanvankelijk gesignaleerde problemen met stikstofdepositie zijn daarmee grotendeels opgelost. Uiteraard zal ik de Commissie voor de m.e.r. hieromtrent nog om advies vragen.

Het MER schetst de milieueffecten in verschillende routesets. Bij de keuze voor de uiteindelijk te hanteren routeset in het luchthavenbesluit heb ik mij laten adviseren door de luchtverkeersdienstverleners en de Alderstafel Lelystad.

Routestructuur

In de kabinetsreactie op het Aldersadvies Lelystad uit maart 2012 (Kamerstuk 31 936, nr. 115) heeft mijn voorganger u geïnformeerd over de

inzichten rond de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport. Daarbij heeft hij aangegeven dat er een routestructuur mogelijk is die aan de gestelde voorwaarden uit het Aldersadvies Lelystad en de Luchtruimvisie kan voldoen. Studies van de luchtverkeersdienstverleners (Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK)) hebben uiteindelijk geleid tot een viertal alternatieve routesets die in het MER onderzocht zouden worden. De Alderstafel Lelystad is daarbij betrokken. De geïdentificeerde routesets zijn uiteengezet in de Nota van Antwoord op ingediende zienswijzen en adviezen van december 2013 en door de heer Alders in meerdere regionale informatiebijeenkomsten gepresenteerd.

De aan- en uitvliegroutes maken geen onderdeel uit van het luchthavenbesluit en worden hierin dus niet vastgelegd. Hiervoor geldt een separate procedure conform artikel 5.11 van de Wet luchtvaart. Op grond van deze procedure zullen de vliegroutes uiteindelijk middels een wijzigingsbesluit van het Rijk in de Regeling luchtverkeersdienstverlening worden opgenomen. Dit kan pas plaatsvinden direct voorafgaand aan het operationeel in werking treden van de luchthaven, voorzien in 2018.

Om het luchthavenbesluit te kunnen vaststellen moet het duidelijk zijn dat de beoogde vliegroutes ook daadwerkelijk tot stand zullen komen. Dit betekent dat de uitvoerbaarheid en de robuustheid van de routes moet vaststaan. Hiertoe heb ik de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Luchtverkeerscommissie (LVC) om advies gevraagd. Deze hebben geadviseerd dat de uitvoerbaarheid en de robuustheid van de routes voldoende is aangetoond en dat de routes als uitgangspunt genomen kunnen worden voor het detailontwerp van deze routes in operationele procedures. Op grond hiervan meen ik dat de beoogde vliegroutes voldoende vast staan.

Advies Alderstafel Lelystad inzake aan- en uitvliegroutes

Vanwege het grote belang van de ligging van de aan- en uitvliegroutes voor de bepaling van de ruimtelijke beperkingengebieden in het luchthavenbesluit en de consequenties daarvan voor omwonenden heb ik de Alderstafel Lelystad verzocht om zich uit te spreken over de resultaten van het MER en de betekenis daarvan voor de te hanteren routeset. Op 22 mei 2014 heb ik van de heer Alders een briefadvies ontvangen waarin de Alderstafel unaniem haar voorkeur uitspreekt voor routeset B+, omdat deze het meest tegemoet komt aan de eerder door de tafel geformuleerde uitgangspunten (vermijden van woonkernen en het ontzien van natuurwaarden). Ik heb u dit briefadvies op 28 mei 2014 ter kennisneming toegezonden (Kamerstuk 31 936, nr. 201).

Het MER laat, aldus de Alderstafel Lelystad, zien dat routeset B+ duidelijk het beste scoort wat betreft het aantal ernstig gehinderden: 50 woningen binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour en 279 ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour. Daarmee is het aantal gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour bij deze routeset significant lager dan bij de andere routesets: 279 tegenover 1.064 (A), 1.350 (A+) en 1.362 (B). Bovendien worden de Oostvaardersplassen bij deze routeset door de vertrekroute links-linksom ontzien.

In de analyse van de aantallen gehinderden zijn deze getallen in het perspectief geplaatst van de hinder in de omgeving van Schiphol. Hoewel het lastig is om een geheel sluitende vergelijking te maken met Schiphol, laat een indicatieve vergelijking 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).

Aan de Alderstafel is ook gesproken over voorstellen tot verdere optimalisering van de aan- en uitvliegroutes in routeset B+. Het gaat hier met name om het zoeken naar de optimale ligging van de route tussen Biddinghuizen en Elburg en tussen Dronten en Swifterbant. De resultaten van analyses met deze optimalisaties (gerapporteerd in het betreffende addendum op het MER) zijn daarbij betrokken. Alhoewel de optimalisaties stuiten op aspecten van veiligheid en uitvoerbaarheid of een onbalans tonen in baten en lasten, meent de Alderstafel dat zij, na het operationeel worden van de luchthaven, alsnog serieuze overweging verdienen. In de komende jaren, als de luchthaven is geopend, zullen deze worden uitgetest door luchtvaartmaatschappijen, de luchthaven en de luchtverkeersdienstverleners.

Update van de Quick scan maatschappelijke kosten en baten

In het licht van de maatschappelijke en politiek-bestuurlijke discussie over nut en noodzaak van de uitbreiding van luchthaven Lelystad heb ik door het bureau Decisio een update laten maken van het in 2008 uitgevoerde onderzoek «Quick Scan Maatschappelijke Kosten en Baten voor de opties voor Schiphol en de regio op de middellange termijn» (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 115). Ik heb deze update toegespitst op de plannen met luchthaven Lelystad. Hierbij zijn tevens, mede op verzoek van de planbureaus, enkele gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van een verkennende analyse met het luchtvaarteconomische model AEOLUS door het bureau Significance. De rapportage van de update door Decisio en van de verkennende analyse door Significance heb ik als bijlagen bij deze brief gevoegd.

De uitkomst van de update laat zien dat het aannemelijk is dat de realisatie van de plannen met luchthaven Lelystad maatschappelijk qua kosten en baten een positief effect hebben. Dit hangt met name samen met omvangrijke reistijdwinsten voor reizigers. De uitgevoerde gevoeligheidsanalyses nuanceren de te verwachten omvang van maatschappelijke baten, maar veranderen de conclusie niet.

Overigens zijn de maatschappelijke effecten van de uitbreiding van de luchthaven in termen van werkgelegenheid door de Gemeente Lelystad in kaart gebracht. Ik heb de uitkomsten van deze studie betrokken bij de afwegingen ten behoeve van het luchthavenbesluit; zie daartoe de nota van toelichting bij het besluit. Daarbij zijn ook de werkgelegenheidseffecten in de toeristische en recreatieve sector gezien. Daarmee acht ik de door uw Kamer aanvaarde motie van het lid Van Tongeren over de werkgelegenheidseffecten in de regio (Kamerstuk 31 936, nr. 179) ingevuld.

Werkprogramma Alderstafel Lelystad

Bij brief van 8 april 2014 heb ik u het Jaarverslag van de Alderstafel Lelystad toegezonden met daarin de laatste stand van zaken van de uitvoering van het Aldersadvies Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 194). Ik hecht er belang aan dat de gemaakte afspraken omtrent de ruimtelijke inpassing, het uitwerken van een nadeelcompensatieregeling en van een monitoringsprogramma voor de (biologische) landbouw, het onderzoek

naar en uitwerking van de hinderbepalende maatregelen, het scheppen van alternatieve ruimte voor de kleine luchtvaart (General Aviation) en het bevorderen van de economische spin-off, voortvarend worden uitgevoerd en de resultaten beschikbaar zijn vóór de inwerking treding van het definitieve luchthavenbesluit. Gelet op de stappen die het afgelopen jaar zijn gezet onder regie van de heer Alders heb ik hier alle vertrouwen in.

Een van de afspraken betreft de gezamenlijke inspanningen van Rijk en regio ten aanzien van het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Mijn collega, de Minister van Infrastructuur en Milieu, heeft u bij brief van 10 maart 2014 geïnformeerd over afspraken met de Provincie Flevoland en de Gemeente Lelystad op basis van het afgeronde MIRT-onderzoek Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 190). Deze afspraken voorzien in een verkenning naar een mogelijke verbreding van de A6 tussen Almere Buiten Oost en Lelystad en naar een nieuwe halve aansluiting op de A6 naar de luchthaven. Verder reserveert de regio middelen voor de verbindingsweg tussen deze aansluiting en de luchthaven en voor het verbeteren van de busverbinding tussen het IC-station Lelystad Centrum en de luchthaven. De bestuursovereenkomst die rijk en regio hierover met elkaar sluiten is in een vergevorderd stadium. Provinciale Staten van Flevoland hebben op 12 juni 2014 hieraan hun goedkeuring verleend. Overigens zijn de met de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven gemoeide investeringen meegenomen in de quick scan maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Overige aandachtspunten

Luchtverkeersleiding

Voor de voorziene ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en het soort verkeer dat men daar wil accommoderen is luchtverkeersleiding noodzakelijk. Het initiatief daarvoor ligt bij de exploitant van de luchthaven. Op dit moment voert de exploitant van de luchthaven Lelystad gesprekken met de beoogde dienstverleners LVNL en CLSK, opdat de luchtverkeersleiding tijdig gerealiseerd gaat worden.

Om het luchthavenbesluit te kunnen vaststellen moet het duidelijk zijn dat de luchtverkeersleiding tot stand zal komen. Daarvoor is het noodzakelijk dat er een (intentie) overeenkomst is tussen de exploitant en de luchtverkeersdienstverlener(s) met – onder meer – afspraken over de realisatie van de luchtverkeersdienstverlening, de exploitatiekosten, de uitvoering van benodigde investeringen voor de infrastructuur en de omgang met risico's. In de overeenkomst dient tevens een operationele realisatiedatum te zijn opgenomen, waar de partijen naar toe werken. Op basis van de overeenkomst en de daarin gemaakte afspraken zal het Rijk de luchtverkeersdienstverleners aanwijzen voor het luchtruim rondom Lelystad Airport conform de Regeling luchtverkeersdienstverlening en de Wet luchtvaart.

Aanpassing Besluit burgerluchthavens

In het licht van de discussie over het eventueel om veiligheidsredenen kappen of aftoppen van bomen in de omgeving van luchthaven Twente is geconstateerd dat het veiligheidsregime in het Besluit burgerluchthavens te rigide is. Ook is er behoefte om een zogenoemd «Outer horizontal surface» in het besluit te benoemen en wordt de gelegenheid aangegrepen nog enkele mineure correcties in het besluit aan te brengen. De aanpassing van dit besluit is momenteel in procedure. Voor het vaststellen van het luchthavenbesluit is het wenselijk dat het aangepaste

besluit in werking is getreden, zodat een «Outer horizontal surface» rondom de luchthaven in het luchthavenbesluit opgenomen kan worden.

Regeling Programmatische Aanpak Stikstof

Zoals uiteengezet in de toelichting bij het besluit is het wenselijk om gebruik te maken van de aanstaande Regeling Programmatische Aanpak Stikstof. Indien deze regeling nog niet van kracht is, moet bij vaststelling van het luchthavenbesluit duidelijk zijn dat de luchthaven compenserende en mitigerende maatregelen zal nemen voor gebieden waar mogelijk nog sprake is van overmatige stikstofdepositie. Is dat wel het geval, dan zal de omvang van door de luchthaven te nemen maatregelen veel minder zijn.

Voorhangprocedure

Ik zend u het ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Lelystad tevens toe in het kader van de op grond van artikel 8.71, Wet luchtvaart voorgeschreven voorhangprocedure. Deze voorhangprocedure biedt uw Kamer de mogelijkheid zich uit te spreken over het ontwerp besluit voordat het aan de Afdeling advisering van de Raad van State zal worden voorgelegd en vervolgens zal worden vastgesteld. Ter voldoening aan artikel 8.71 van de Wet luchtvaart zal het ontwerp besluit op 19 juni 2014 in de Staatscourant bekend worden gemaakt om een ieder de gelegenheid te geven om binnen zes weken wensen en bedenkingen kenbaar te maken.

Normaliter geschiedt de voorlegging tegelijkertijd met de bekendmaking van het ontwerp luchthavenbesluit in de Staatscourant. Uw Kamer heeft echter aangegeven het besluit en de daarop betrekking hebbende stukken tijdig voor het op 26 juni aanstaande te houden Algemeen Overleg te willen ontvangen. Daarom stuur ik u het ontwerp luchthavenbesluit reeds nu toe.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld