

Aan
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Minister Van Nieuwenhuizen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Groningen, 16 februari 2018.

Betreft: consultatieverzoek routes Lelystad Airport

Geachte Minister,

Bij brief d.d. 1 december 2017 stelt u de Alderstafel in de gelegenheid om te reageren op de verwerking van de consultatie over de aansluitroutes in het hogere luchtruim en de actualisatie van het MER.

Uw vraag is of de door u voorgestelde verwerking “de door de Alderstafel unaniem geadviseerde routeset B+ of één van de andere uitgangspunten van het in 2012 aan de Alderstafel overeengekomen advies over de ontwikkeling van Lelystad Airport raakt”.

Qua procedure geeft u aan dat u de inhoudelijke reactie van de Tafel wilt betrekken in uw overwegingen “alvorens de Kamer te informeren over de wijze waarop ik met de bedoelde resultaten zal omgaan”.

In de vergaderingen van de Alderstafel Lelystad van 19 januari resp. 8 februari 2018 zijn door uw departement presentaties gehouden waarin aangegeven is:

- a. op welke wijze de verwerking van de consultaties over de aansluitroutes in het hogere luchtruim routeset B+ raakt;
- b. hoe de door uw departement uitgevoerde actualisatie van het MER de beschreven effecten van routeset B+ – ook in verhouding tot de andere routevarianten – raakt.

De aan Tafel gepresenteerde informatie is ook opgenomen in een notitie van uw departement die op 3 februari jl. aan de leden van de Tafel is verspreid.

In onderstaande tabel zijn de conclusies na de aanpassingen door uw departement samengevat aan de Tafel voorgelegd.

Routevariant	Uitwerking	Woningen 70dB	Woningen 56dB	EGH 48dB	EGH 40dB
Routevariant A		0 (0)	34 (55)	850 (1.064)	5.188 (4.705)
Routevariant A+		0 (0)	ca 30 (ca 50)	ca 1.290 (ca 1.350)	ca 5.260 (ca 4.450)
Routevariant B		0 (0)	31 (50)	1.286 (1.362)	5.259 (4.458)
Routevariant B+		0 (0)	31 (50)	182 (279)	3.837 (3.772)
	Op basis van optimalisatie B+	0 (0)	31 (50)	146 (279)	2.930 (3.772)

* In de tabel staan de effecten weergegeven van de verschillende routevarianten ná de doorgevoerde herberekeningen en de aanpassingen naar aanleiding van de consultatie. Tussen haken de effecten zoals eerder beschreven in het MER uit 2014.

Uitgaande van deze gegevens, stel ik vast dat de eerder door de Tafel unaniem geadviseerde routeset B+:

- a. na de herziene berekeningen tot kleinere geluidscontouren, en tot minder gehinderden, leidt dan waarvan in het oorspronkelijke MER – waarop de formele besluitvorming in 2015 heeft plaatsgevonden – sprake was;
- b. ten opzichte van de andere routesets het minste aantal gehinderden oplevert, zoals ook in 2014 het geval was.

De meerderheid van de aanwezige partijen aan de Tafel heeft die conclusie onderschreven.

De gemeenten Almere en Zeewolde achten het daarbij wel van belang dat het ministerie in de rapportages nadere toelichting geeft op de achtergrond van de verschuiving van de contouren ter hoogte van Oosterwold en Zeewolde.

De provincies buiten Flevoland, te weten Overijssel, Gelderland, Fryslân en Drenthe, willen eerst kennis nemen van het geheel van definitieve rapporten en opvattingen alvorens een oordeel te kunnen vellen.

De Natuur en Milieu Federatie Flevoland heeft aangegeven dat zij een termijn van 6 weken nodig heeft voor overleg met de achterban en tot die tijd afziet van het innemen van een standpunt.

De omgevingspartijen (Omwonenden en regionaal-bestuurlijke partijen aan Tafel) geven verder aan dat de verkleining van de contouren geen aanleiding mag zijn:

- om reeds geplande isolaties te heroverwegen;
- tot het ontstaan van misverstanden over de afspraken over het aantal van de maximaal te realiseren 45.000 vliegbewegingen op luchthaven Lelystad.

Een belangrijke wens uit Biddinghuizen – die ik naar aanleiding van de bewonersavond aldaar (begin 2014) heb bepleit – wordt als gevolg van de aanpassingen alsnog ingevuld door de LVNL. Daardoor komt het startende verkeer nu op ca. 1500 meter over Biddinghuizen in plaats van op ca. 1000 meter. Dit brengt het aantal gehinderden – in Biddinghuizen en in het verderop gelegen gebied – verder naar beneden.

Dronten heeft eerder aangegeven niet langer deel te willen uitmaken van de Tafel.

Beëindiging Alderstafel Lelystad

Met het uitbrengen van het advies in 2012 over de ontwikkeling van Lelystad Airport, en van het advies in 2014 over de vraag of de door het departement voorgestelde ontsluitingsroutes invloed hadden op het advies uit 2012, is de opdracht die u mij eerder heeft verstrekt bij brief d.d. 5 februari 2009 feitelijk afgerond.

Met het werkprogramma 2.0 is de termijn van de opdracht verlengd om de uitvoering in de periode 2015 tot openstelling van de luchthaven begin 2018 te monitoren.

Vastgesteld moet worden dat de discussie in de afgelopen tijd verschoven is in de richting van de aansluiting van de routes in de hogere luchtlagen. Deze aansluitroutes vallen buiten de opdracht aan de Tafel. Omdat dit wel het zwaartepunt in het huidige debat is geworden, wordt de Tafel en de regie van de Tafel steeds geconfronteerd met een discussie waarin zij geen rol te vervullen heeft. Dit terwijl er reeds op tal van plaatsen intensief overleg over deze aansluitroutes plaatsvindt.

Het vorengaande brengt mij tot de conclusie dat het voortzetten van de Tafel slechts aanleiding kan geven voor misverstanden over de rol van de Tafel.

Tegen deze achtergrond heb ik de partijen aan Tafel d.d. 8 februari jl. meegedeeld dat ik u zou laten weten het verstandig te vinden de werkzaamheden aan de Tafel met deze brief te beëindigen.

Ik dank u voor het in de Tafel gestelde vertrouwen.

Hoogachtend,

Hans Alders