

HANS ALDERS

Aan

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
p/a postbus 20901
2500 EX Den Haag

Amsterdam, 16 april 2013.

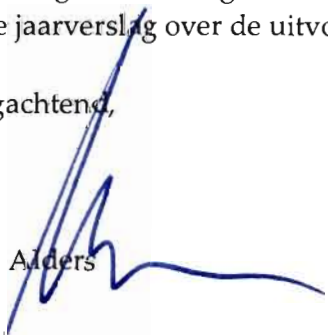
Geachte staatssecretaris,

Op 30 maart 2012 is het Advies over de ontwikkeling van Lelystad Airport na overleg aan de regionale Tafel Lelystad aan het kabinet aangeboden. Inmiddels heeft het kabinet het advies overgenomen, zoals neergelegd in de brief aan de Kamer d.d. 10 september 2012 en heeft de Kamer het advies met de kabinetsreactie besproken. Bijgaand treft u het werkprogramma voor de uitvoering van het Aldersadvies Lelystad, zoals dat ook eerder voor het Aldersadvies Eindhoven is opgesteld.

Het bijgevoegde werkprogramma is in overleg met de partijen aan de Alderstafel Lelystad tot stand gekomen. Begin 2014 hoop ik u, zoals in het werkprogramma aangegeven, een eerste jaarverslag over de uitvoeringswerkzaamheden te doen toekomen.

Hoogachtend,

Hans Alders





Werkprogramma uitvoering Aldersadvies Lelystad

Aanleiding

Op 30 maart 2012 is het Advies over de ontwikkeling van Lelystad Airport na overleg aan de regionale Tafel Lelystad aan het kabinet aangeboden. Inmiddels heeft het kabinet het advies overgenomen, zoals neergelegd in de brief aan de Kamer d.d. 10 september 2012 en besproken door de Kamer.

Bijgaand treft u het werkprogramma voor de uitvoering van het Aldersadvies Lelystad. Dit werkprogramma is in overleg met de partijen aan de Alderstafel Lelystad tot stand gekomen.

Uitgangspunten

Bij de uitvoering van het Aldersadvies voor de luchthavenontwikkeling van Lelystad Airport gelden de volgende uitgangspunten:

- Het advies is één en ondeelbaar. De voorgestelde maatregelen zijn met elkaar verbonden. Dat vormt het uitgangspunt voor gezamenlijke uitvoering, monitoring en evaluatie;
- Partijen bij het uitvoeringsoverleg committeren zich aan de afspraken zoals neergelegd in het advies, met inachtneming van de daarin opgenomen positiebepaling van elk van de partijen;
- Partijen stemmen met elkaar af wanneer onderdelen die aan de Tafel besproken worden rijp zijn om in breder verband te communiceren;
- Het pakket van samenhangende maatregelen wordt uitgevoerd door zowel regionale als rijkspartijen;
- Er vindt een tussentijdse evaluatie plaats bij realisatie van de eerste tranche van 25.000 vliegtuigbewegingen;
- De Alderstafel wordt in de fase van de uitvoering voortgezet, inclusief het gezamenlijk voorbereidend overleg (delegatieoverleg);
- De Alderstafel zal de opgenomen afspraken in het advies monitoren en de afspraken uit het advies nader uitwerken en uitvoeren;
- De frequentie van dit bestuurlijk overleg aan de Alderstafel wordt bepaald aan de hand van de uitvoeringsagenda, maar ten minste 2 keer per jaar;

Zoals aangegeven in het advies wordt het pakket van samenhangende maatregelen uitgevoerd door zowel regionale als rijkspartijen. Dit vanwege de integrale aard van het advies waarbij zowel de nationale netwerkbelangen van de luchtvaart als de regionaal ruimtelijk-economische belangen zijn gediend.

Met de uitvoeringsorganisatie van de Alderstafel is een eenduidig, door regio en rijk gedragen, afspraken- en overlegkader voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Lelystad Airport gegeven. Partijen achten het van belang dat het overleg tussen alle betrokken partijen aan één centrale Tafel gevoerd kan worden.

Ten slotte is nadrukkelijk gekozen voor de opzet van een (uitvoerings)organisatie die eveneens 'lean and mean' van karakter is en daarmee zo min mogelijk bestuurlijke en ambtelijke drukte met zich brengt én die tegelijkertijd effectief is. Daarom wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van bestaande organisatiestructuren die zorg dragen voor de uitvoering van de onderscheiden werkstromen. Het Rijk en de regio spannen zich in om de rol en functie van de wettelijk voorgeschreven Commissie Regionaal Overleg voor de Luchthaven Lelystad zoveel als mogelijk te stroomlijnen met het overleg aan de Alderstafel en voor zover mogelijk dit overleg de functie te laten vervullen van de wettelijke CRO. Op deze manier wordt bestuurlijke dubbelling en drukte vermeden. Bij de uitwerking hiervan zal aandacht worden geschonken aan de volgende punten:

- De deelnemende partijen die op basis van de wettelijke regeling van de CRO vereist zijn. Met name zal ook aandacht dienen te zijn voor de groep gebruikers van de groep gebruikers van de luchthaven.
- De toekomstvastheid van de overlegstructuur. Ook na uitvoering van het Aldersadvies dienen de wettelijk voorgeschreven taken van regionaal overleg te zijn geborgd.

Voor elk van deze werkstromen is een portefeuillehouder aangewezen. Deze portefeuillehouder heeft zitting aan de Alderstafel en is daar bestuurlijk aanspreekbaar op (het achterblijven van) de resultaten van de werkstroom. De portefeuillehouder van de onderscheiden werkstroom rapporteert minimaal eens in het kwartaal (schriftelijk) via het delegatieoverleg van de Alderstafel over de voortgang van de werkzaamheden in de betreffende werkstroom.

Opzet werkorganisatie

Voorzitter en procesregie

De Alderstafel staat in de uitvoeringsfase onder voorzitterschap van de heer Alders. De procesregie van de Alderstafel ondersteunt de voorzitter van de Alderstafel door de vergaderingen van de Tafel voor te bereiden (via het delegatieoverleg) en de externe communicatie te verzorgen over de resultaten van de Tafel.

Onder directe verantwoordelijkheid van de voorzitter en de procesregie valt het jaarlijks opstellen van een beknopt verslag van de voortgang op de hoofdactiviteiten. Nadat het jaarverslag is voorgelegd aan de Alderstafel wordt deze toegezonden aan de opdrachtgevende bewindslieden. Het eerste jaarverslag betreft het jaar 2013 en zal in het eerste kwartaal van 2014 aan de bewindslieden worden toegezonden.

Het (doen) uitvoeren van de evaluatie en de rapportage daarvan valt eveneens onder verantwoordelijkheid van de procesregie van de Alderstafel, na overleg over de resultaten en conclusies aan de Alderstafel.

Alderstafel

De samenstelling van de Tafel blijft bij de uitvoering ongewijzigd, met dien verstande dat:

- Uitvoering zal worden gegeven aan het eerdere advies op verzoek van de Kamer inzake de deelname van niet-mainportgebonden carriers aan de Alderstafel. Deze carriers hebben inmiddels laten weten zich – evenals aan de Tafel Schiphol – te laten vertegenwoordigen door BARIN;
- in de werkorganisatie ruimte is gemaakt voor deelname van belanghebbenden bij uitvoeringsonderdelen die niet direct aan Tafel zijn vertegenwoordigd.

De Alderstafel draagt de eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering van het advies. De Alderstafel komt in de uitvoeringsfase bijeen zoveel als nodig wordt geoordeeld door partijen aan Tafel voor de voortgang van de uitvoering van het advies, met een minimum van tweemaal per jaar.

Een aantal leden van de Alderstafel wordt in dit plan van aanpak aangewezen als portefeuillehouder voor een onderdeel van de uitvoering. De portefeuillehouders zijn door de voorzitter en de procesregie aanspreekbaar op de voortgang van het onderdeel na bespreking van de resultaten in het delegatieoverleg.

Delegatieoverleg

In het delegatieoverleg wordt door de (ambtelijk vertegenwoordigers van de) portefeuillehouders de voortgang van de uitvoering op de diverse onderdelen in samenhang besproken. Het delegatieoverleg staat onder voorzitterschap van de procesregie. De (ambtelijk vertegenwoordigers van de) portefeuillehouders rapporteren minimaal driemaandelijks aan het delegatieoverleg over de voortgang. In het delegatieoverleg zijn alle partijen aan de Alderstafel vertegenwoordigd. Het overleg onder voorzitterschap van de procesregie dient als voorportaal van de Alderstafel:

- het beoordeelt of stukken rijp zijn voor bespreking aan de Alderstafel;
- het stemt de verschillende werkstromen op elkaar af of signaleert dat die afstemming dient plaats te vinden;
- het beoordeelt of het samenroepen van de Alderstafel aan de orde is.

Werkstromen

Om invulling te geven aan de uitvoering van het advies zijn de verschillende afspraken uit het advies te clusteren tot negen hoofdactiviteiten:

1. Luchthavenbesluit (portefeuillehouder: IenM)
2. Inpassing luchtruim+routestructuur (portefeuillehouder: IenM en luchtruimbeheerders);
3. Business case middellange termijn, inclusief overleg niet-mainportgebonden carriers (portefeuillehouder: Schiphol/Lelystad Airport);
4. Selectiviteitinstrumentarium/luchthavensysteem (portefeuillehouder: IenM en Schiphol);

5. Regionaal-ruimtelijke ontwikkeling (woningbouw, natuurontwikkeling, windenergie, intentieovereenkomst duurzame landbouw (portefeuillehouder: provincie Flevoland);
6. Leefbaarheid/beperking geluidshinder in de omgeving. (portefeuillehouder: Schiphol/Lelystad Airport);
7. Intentieovereenkomst over de landzijdige ontsluiting (portefeuillehouder: IenM);
8. Intentieovereenkomst General aviation (portefeuillehouder: provincie Flevoland).
9. Economisch structuurversterking in samenhang met luchthavenontwikkeling (portefeuillehouder: gemeente Lelystad).

De monitoring van de voortgang (inclusief Jaarverslag) en de tussentijdse evaluatie vindt plaats onder aansturing van de procesregie van de Alderstafel.

Werkorganisatie

Voor elk van de acht hoofdactiviteiten is een portefeuillehouder aan Tafel aangewezen. De (ambtelijk vertegenwoordiger van de) portefeuillehouder neemt in samenspraak met de andere betrokken partijen de uitvoering van de afspraken ter hand in werkgroep-verband. Een aantal van deze hoofdactiviteiten wordt opgepakt door de staande organisatie. Dit is het geval bij de uitvoering van de business case (door Schiphol/Lelystad Airport), het nemen van een luchthavenbesluit (door het ministerie van IenM). Voor de overige hoofdactiviteiten worden werkgroepen in het leven geroepen onder leiding van de aangewezen portefeuillehouder.

In de werkgroepen kunnen uitdrukkelijk ook partijen zitting hebben die niet direct aan de Alderstafel aanzitten, maar wel belanghebbende zijn bij het specifieke uitvoeringsonderdeel waar de werkgroep zich op richt.

Hieronder volgt op hoofdlijnen de uitwerking van de negen werkstromen.

1. Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Doel

In het Luchthavenbesluit wordt formeel de ruimte neergelegd voor een ontwikkeling van de luchthaven naar 25000 vliegtuigbewegingen voor de eerste tranche tot 2020. De tweede tranche naar 45.000 vliegtuigbewegingen zal in een volgend luchthavenbesluit vergund worden na 2020.

Portefeuillehouder

Ministerie van IenM

Werkorganisatie

Staande organisatie als bevoegd gezag.

Belangrijke mijlpalen

De doorlooptijd van de procedure voor totstandkoming van het luchthavenbesluit conform de Wet luchtvaart is ruim anderhalf jaar. Uiterlijk 1 november 2014 treedt het luchthavenbesluit in werking.

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| • Mededeling aan het bevoegd gezag omtrent voornemen aanvraag Luchthavenbesluit | voorjaar 2013 |
| • Ter inzage legging voornemen plus Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r. | voorjaar 2013 |
| • Advisering diverse organen, o.a. Commissie m.e.r | voorjaar 2013 |
| • Advies bevoegd gezag aan exploitant inzake uitvoering m.e.r. | voorjaar 2013 |
| • Uitvoering milieu effect rapportage, economische onderbouwing door exploitant | mei-september 2013 |
| • Formele aanvraag exploitant Luchthavenbesluit (incl. m.e.r., economische onderbouwing, etc. | september/oktober 2013 |
| • Opstellen ontwerp Luchthavenbesluit door Bevoegd Gezag | oktober 2013 – februari 2014 |
| • Voorhang ontwerp Luchthavenbesluit bij Eerste en Tweede Kamer | februari-maart 2014 |
| • Ter inzage legging ontwerp Luchthavenbesluit | februari-maart 2014 |
| • Toetsingsadvies ontwerp Luchthavenbesluit Commissie m.e.r. | februari-maart 2014 |
| • Definitief ontwerp Luchthavenbesluit | april 2014 |
| • Voorlegging definitief ontwerp Luchthavenbesluit bij Raad van State | mei-juli 2014 |
| • Vaststelling definitief Luchthavenbesluit en publicatie | augustus-oktober 2014 |
| • Luchthavenbesluit in werking | 1 november 2014 |
| • Tussentijdse evaluatie eerste tranche | 2019 |
| • Start procedure nieuw Luchthavenbesluit tweede tranche | 2020 |

2. Inpassing luchtruim+routestructuur

Afspraak advies (paragraaf 5.4)

- Een concreet plan om te komen tot de inpassing van de twin-luchthaven Schiphol-Lelystad met 45.000 vliegbewegingen op Lelystad in het eindbeeld, waarbij eveneens een (eerste indicatie van de) routestructuur wordt aangegeven
- Uitwerking aan het door het Rijk opgestelde Plan van Aanpak Luchtverkeersleiding Lelystad door te verkennen welke mogelijkheden er bestaan tot het inrichten van beperkte plaatselijke luchtverkeersleiding binnen de gegeven randvoorwaarden

Doel

- De inpassing van de voorgestelde ontwikkeling van Lelystad Airport in het luchtruim conform eerste tranche van het Alders-advies.
- De uitwerking van de voorstudie operationeel concept naar een volledig geïntegreerd luchtverkeersleidingsconcept voor Lelystad Airport.
- Uitwerking van de indicatieve routestructuur naar een routeontwerp ten behoeve van de effectbepaling van de ontwikkeling in het MER en het vaststellen van een luchthavenbesluit en routebesluit.
- Het uitwerken van een operationeel concept conform de uitgangspunten uit de kabinetsreactie op het Aldersadvies en de Luchtruimvisie, bestaande uit een integraal luchtruim en routeontwerp en beschrijvingen van de afhandeling van het luchtverkeer en eisen aan functionarissen en ondersteuning van machines.
- Ter voorbereiding op de implementatie van de noodzakelijke luchtruimwijzigingen, routestructuur en realisatie van civil-militaire luchtverkeersdienstverlening voor Lelystad Airport.

Portefeuillehouder

IenM, LVNL en MLA/CLSK

Werkorganisatie

Staande organisatie in overleg met exploitant, rijk en regio.

Regionale partijen worden betrokken bij het bespreken van de (tussen)resultaten van onderstaande mijlpalen. Dat vindt plaats aan de Alderstafel Lelystad, het delegatieoverleg en het Bestuurlijk Overleg Lelystad Airport (BOLA).

Belangrijke mijlpalen

- Voorstudie operationeel concept Lelystad Airport en indicatieve routestructuur Voltooid september 2012
- Start uitwerking voorstudie operationeel concept indicatieve routestructuur tbv onderdelen invoerset MER voorjaar 2013

- Uitwerking voorstudie naar Concept of Operations (CONOPS) Lelystad Airport maart-oktober 2013
- Beoordeling CONOPS Lelystad Airport op basis van veiligheid, efficiency, milieu (VEM)-analyse, safety case eind 2013-medio 2014
- Uitwerken CONOPS Lelystad Airport naar Procedure Ontwerp Document (POD) medio 2014
- Oplevering Procedure Ontwerp Document Lelystad Airport tbv van artikel 5.11 procedure Wet luchtvaart medio 2014
- Procedure Ontwerp Document conform art. 5.11 procedure ter advisering Luchtverkeerscommissie (LVC) eind 2014
- Goedkeuring POD toezichthouder IL&T en National Supervisory Authority (NSA) tbv routebesluit eind 2014
- Opstellen definitief routebesluit tbv van definitief luchthavenbesluit eind 2014
- Vaststellen routebesluit en publicatie tbv van vaststellen en publicatie luchthavenbesluit november 2014
- Datum inwerkingtreding routebesluit afhankelijk van operationele inwerkingtreding luchthaven 2015-2016
- Implementatie luchtruimwijzigingen en geïntegreerde civiel-militaire luchtverkeersdienstverlening 2015-2016

NB: Op dit moment kan alleen een betrouwbare indicatie worden gegeven voor het opleveren van de eerste vier bullits. Na het afronden van het CONOPS voor Lelystad Airport kan een betrouwbare planning worden opgesteld voor de vervolgstappen naar ontwerp, validatie en implementatie. De stappen genoemd voor het routebesluit zijn bepalend en richtinggevend voor deze planning.

3. Business case

Afspraak advies (paragraaf 5.4)

- De invulling van de korte termijn met een uitvoeringsplan
- De opstelling van een investeringsplan voor de middellange termijn behorend bij de business case
- Afspraken over de selectieve inzet van Lelystad met niet-mainportgebonden carriers, waarbij wordt ingezet op de vestiging van één of meerdere homebases.

Doel

- Opstellen van een positieve business case voor Lelystad Airport om te ontwikkelen tot een luchthaven van 25.000 vliegtuigbewegingen met een mogelijke door groei naar 45.000 vliegtuigbewegingen (groot commercieel handelsverkeer)
- Een investeringsbeslissing

Portefeuillehouder

Schiphol/Lelystad Airport

Werkorganisatie

Staande organisatie SG/LA in onderling overleg met de luchtvaartmaatschappijen.

De gesprekken met geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen vinden in eerste instantie plaats met de directies van de betrokken luchtvaartmaatschappijen. Als een toekomstige operatie vanaf Lelystad voor hen interessant is, zullen de gesprekken op planningsniveau worden voortgezet om te komen tot een zo nauwkeurig mogelijk te verwachten pakket aan vluchten in de periode 2015/16/17.

Belangrijke mijlpalen

- Voor de korte termijn is de afspraak gemaakt om de RESA te verharden. De verharding van de RESA stroken bij de start/landingsbaan is conform afspraak aan Alderstafel gerealiseerd in november 2012
- In overleg met BARIN is afgesproken dat het voeren van overleg direct met individuele luchtvaartmaatschappijen kan plaatsvinden teneinde te komen tot afspraken over het uitvoeren van vluchten vanaf 2016 binnen de mogelijkheden zoals die uit de voorstudie zijn gebleken. Uitgangspunt is dat in de periode 2016-2020 het voor Lelystad Airport beschikbaar volume van circa 25.000 vliegtuigbewegingen stapsgewijs wordt ingevuld. Een stapsgewijze invulling betekent dat het volume van circa 25.000 vliegtuigbewegingen binnen een periode van 2 a 3 jaar moet kunnen worden bereikt. Indien echter uit de gesprekken met de luchtvaartmaatschappijen blijkt, dat voor hun bedrijfsvoering de ontwikkeling sneller moet verlopen, dan moet de grootte van de

stappen binnen de stapsgewijze ontwikkeling aangepast worden waarbij het volume van 25.000/jaar tot 2020 bepalend is. In eerste instantie zullen die maatschappijen benaderd worden die nu vanaf Schiphol opereren in segment 5 dan wel die kenbaar gemaakt hebben om in dit segment vanaf Schiphol te willen gaan opereren of in de periode vanaf heden tot 2016 en in de jaren daarna uitbreiding te ambiëren. Verkennende gesprekken met carriers worden gevoerd in het voorjaar en de zomer van 2013, daarna vinden vervolggesprekken plaats voor de noodzakelijk geachte verdieping.

- Het vaststellen van de wensen/voorwaarden die geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen stellen ten aanzien van de airside-, terminal- en landside-infra en bijbehorende efficiënte procesgang. Het betreft hier concrete wensen zoals gewenste baanlengte, aantal opstelplaatsen en de omvang en kwaliteit van de passagiersvoorzieningen. Ook kunnen maatschappijen hun voorkeur kenbaar maken voor de wijze waarop zij zich op deze luchthaven kunnen presenteren. (In het voorjaar/zomer 2013 op hoofdlijn, daarna vervolggesprekken voor de noodzakelijk geachte verdieping).
- Op basis van die voorwaarden en wensen wordt het ontwikkelplan Lelystad Airport gevuld. (Ontwikkelplan op hoofdlijnen gereed in augustus 2013 en dient als input voor verdere verfijning Business case).
- De deelplannen airside, terminal en landside worden zo ver uitgewerkt dat het investeringsvolume en exploitatiemodel kunnen worden bepaald op basis van deze marktverkenning (Augustus 2013).
- Bijstelling van de bestaande business case die bij de formele aanvraag van het luchthavenbesluit en het voornemen tot het doen van de noodzakelijke investeringen wordt gevoegd (September 2013).

De leden van de Alders Tafel zullen worden geïnformeerd over de voortgang van de gesprekken en de gebleken interesse. De formele aanvraag van het luchthavenbesluit en het voornemen tot het doen van de noodzakelijke investeringen is voorzien voor het najaar 2013.

4. Uitwerking selectiviteitsinstrumentarium

Afspraak advies (paragraaf 5.4)

- Uitwerking van het selectiviteitsinstrumentarium, inclusief verkenning van een Europeesrechtelijk luchthavensysteem (voor verkeersverdeling) voor de twin-luchthaven Schiphol-Lelystad;

Doel

De ontwikkeling van Schiphol en Lelystad als twinairport ten behoeve van een effectief selectiviteitsbeleid op het moment dat de vraagontwikkeling op Schiphol de 90% van het plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen bereikt. Om de selectieve ontwikkeling van de luchthavens vorm te geven wordt via twee sporen gewerkt:

- Creëren noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis
- Uitwerken verschillende stimuleringsmaatregelen voor ontwikkeling op de luchthavens van nationale betekenis.

Deze twee sporen worden zodanig voorbereid dat -zodra het volumeplafond op Schiphol in zicht komt (90%) -het stimuleringsbeleid zal leiden tot de gewenste verdeling van verkeer over de luchthavens.

Doel van de verkenning van verkeerverdeelregels is concrete opties te definiëren die voldoen aan de eisen van Verordening 1008/2008 en bijdragen aan de gestelde (beleids)doelstellingen. Het onderzoek dient te resulteren in een rapport waarin de concrete opties worden beschreven, juridische houdbaarheid uiteen wordt gezet en mogelijkheden tot implementatie worden beschreven. Dit zodat een onderbouwd besluit kan worden genomen over de wenselijkheid en haalbaarheid van verkeersverdelingsregels voor Schiphol/Lelystad.

Portefeuillehouder

Ministerie van IenM en Schiphol Group

Werkorganisatie

Staande organisatie in nauw overleg met de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen.

Belangrijke mijlpalen:

- Opdrachtverlening SEO en start onderzoek verkenning verkeersverdeelregels Schiphol/Lelystad
- Opleveren resultaten verkenning verkeersverdeelregels Schiphol/Lelystad

december 2012

medio 2013

- Op basis van de verkenning helder beeld scheppen over concrete opties voor regels en effectiviteit in het licht van de beleidsdoelstellingen
- Op basis van dit beeld besluitvorming over haalbaarheid en wenselijkheid van inzet regels voor verkeersverdeling als selectiviteitsinstrument

medio 2013

eind 2013

5. Regionaal-ruimtelijke ontwikkeling (woningbouw, natuurontwikkeling, windenergie, intentieovereenkomst duurzame landbouw)

Afspraak advies (paragraaf 5.4)

- Uitwerking van de regionaal-ruimtelijke ontwikkeling (woningbouw, natuurontwikkeling, windenergie) in samenhang met de luchthavenontwikkeling, inclusief de in dit advies benoemde (vlieg)veiligheidsissues
- Een intentieovereenkomst met de gebruikers van de ruimte van de grond rond de luchthaven ten behoeve van duurzame landbouw en de wijze waarop de effecten worden gemonitord
- Een regeling in samenwerking met direct omwonenden hoe eventuele schade in de omgeving in redelijkheid kan worden beperkt, gemitigeerd dan wel gecompenseerd

Doel

De regionaal-ruimtelijke inpassing van de luchthaven in zijn omgeving conform de gemaakte afspraken in het advies:

- Intentieovereenkomst duurzame landbouw + schaderegeling
- Uitwerking samenhang woningbouw, natuurontwikkeling en windenergie

Het doel is te komen tot een goede en duurzame ruimtelijke ordening door afstemming van de ontwikkeling van de luchthaven op de ontwikkeling van overige functies met een ruimtelijke component (woningbouw, natuur, windenergie, landbouw e.a.).

Portefeuillehouder:

Provincie Flevoland

In het proces van het luchthavenbesluit zullen door het rijk diverse beperkingsgebieden en contouren worden vastgesteld. Het luchthavenbesluit heeft een directe doorwerking naar de bestemmingsplannen van de gemeenten. Vanuit de provinciale verantwoordelijkheid voor een goede ruimtelijke ordening moeten de kansen en beperkingen die de ontwikkeling van de luchthaven met zich mee brengt ruimtelijk worden ingepast en waar nodig vastgelegd in provinciaal beleid. Het beschikbaar provinciaal instrumentarium bevat de structuurvisie, inpassingsplan, verordening.

Werkorganisatie

Staande organisatie in nauw overleg met de omliggende gemeenten en het rijk.

Betrokken partijen:

Gemeenten Lelystad, Dronten, Zeewolde, Almere
Flevolandschap, Natuur en Milieu Flevoland, mogelijk andere terreinbeherende organisaties
Lelystad Airport
Commissie van Direct Omwonenden (CDO)
RVOB
LTO

Wonen

In de gemeenten Dronten en Zeewolde zijn diverse woningbouwlocaties in ontwikkeling. Hiervoor zijn de bestemmingsplannen reeds vastgesteld en daarmee zijn ze randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van routestructuren. Er is in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland 1 nieuw gebied voor woningbouwontwikkeling in de buurt van de indicatieve routestructuren. Het betreft hier het gebied Oosterwold (gemeente Almere/Zeewolde). De geluidsberekeningen in het Aldersadvies laten zien dat hierover waarschijnlijk geen contour ligt. Wel is nu in de concept intergemeentelijke structuurvisie opgenomen dat er rekening moet worden gehouden met hinder.

Planning:

- Periodiek overleg met de diverse gemeenten periodiek
- Periodiek overleg met LVNL en ministerie I&M over uitwerking routestructuur periodiek

Natuur

Er zijn geen nieuwe initiatieven voor natuurontwikkeling aan de orde. Sterker nog, de kans is groot dat de eerder geplande natuurontwikkelingszone, voormalig bekend als Oostervaarderwold, kleiner van omvang wordt en/of verder van de luchthaven komt te liggen.

Het onderzoek naar vogelaanvaringsrisico+vogelwerende maatregelen is onderdeel van het proces voor het luchthavenbesluit. Daarbij hoort het onderzoek van het Rijk naar de invloed van de vogeltrek op vliegveiligheid vogeltrekroutes (pag. 27 Aldersadvies). Vanwege de samenhang zal er interactie moeten zijn tussen betreffende onderzoek, uitwerking van routestructuren en de plannen voor nieuwe natuurontwikkeling en natuurcompensatie alsook potentiële effecten op de duurzame landbouw in de omgeving.

Planning:

- Opzet onderzoek vogelaanvaringsrisico en vogelwerende maatregelen door het ministerie voorjaar 2013
- Oplevering onderzoek zomer 2013

Windmolens

Op dit moment worden er geen nieuwe vergunningen afgegeven voor windmolens. Wat er nu nog gebouwd wordt, is binnen vergunningen die al jaren geleden zijn afgegeven. Het nieuwe beleid gaat uit van saneren van bestaande opstellingen en meer energie opwekken met minder (nieuwe) molens. Bij deze nieuwe aanpak wordt in de planvormingsfase samengewerkt tussen ministerie van I&M en de provincie om op een goede manier om te gaan met toekomstige beperkingsgebieden en de nieuwe windmolenontwikkelgebieden. Er dient op korte termijn een heldere grondslag te komen om bouwaanvragen, die als obstakel kunnen gaan werken, te kunnen afwijzen.

Planning:

- Concept-beperkingengebieden en toetsingsgebieden voorjaar 2013
- Eerste toetsing projectplannen regioplan windmolengebieden najaar 2013
- Voorkeursalternatief windmolenplannen voorjaar 2014
- Duidelijkheid over bestaande windmolens door ontwerp luchthavenbesluit en routestructuur voorjaar 2014

Landbouw

Vanuit de Commissie van Direct Omwonenden is de zorg uitgesproken voor de effecten van de verandering in gebruik van de luchthaven op de opbrengst en kwaliteit van gewassen. Hiertoe is het gewenst een monitoringsprogramma en compensatieregeling op te stellen met een tweeledig doel: geruststelling, zolang er geen waarden worden overschreden, en schadebepaling, wanneer waarden worden overschreden die toe te kennen zijn aan de ontwikkeling van de luchthaven. Het is een complex vraagstuk, onder andere omdat de ontwikkeling van Lelystad Airport plaatsvindt naast andere, autonome, ontwikkelingen (zoals de toename van vliegverkeer voor Schiphol over het zelfde gebied).

Planning:

- Uitwerking van monitoringsprogramma/compensatie zomer 2013
- Tekenen covenant monitoring/compensatie eind 2013

6. Beperking geluidshinder in de omgeving/leefbaarheid

Afspraak advies (paragraaf 5.4)

- Leefbaarheid/beperking geluidshinder in de omgeving. In dit kader wordt een monitoringsprogramma van de geluidseffecten uitgewerkt, wordt inzichtelijk gemaakt welke isolatiemaatregelen aan de orde zijn en welke maatregelen voor de beheersing van de externe veiligheid. Tevens wordt de invulling van het klachtenmanagement uitgewerkt alsook geluidsmetingen als hulpmiddel bij de informatievoorziening

Doel

De uitwerking van de hinder beperkende maatregelen conform de gemaakte afspraken in het advies.

- Beperken 'thrust reverse'
- Toepassing reduced flaps landing
- Verbod op vliegtuigtypen ACI Noise Index rating D/E/F
- Tariefdifferentiatie op basis van ACI Noise Index rating
- P-RNAV Lelystad
- Vermijden woonkernen (waaronder off-set approach)
- Isolatiemaatregelen
- Externe veiligheid
- Professionele klachtenafhandeling
- Informatievoorziening/geluidsmetingen

Portefeuillehouder

Lelystad Airport/Schiphol Group

Werkorganisatie

Staande organisatie, met medewerking van IenM, luchtvaartmaatschappijen, LVNL en regio. Na afronding van de MER procedure uit werkspoor 1 (najaar 2013) zal een werkgroep worden opgezet onder regie van Lelystad Airport waardoor de omgeving 'aan de voorkant' en bij tussentijdse resultaten betrokken wordt bij de uitwerking.

Afbakening en scope

- De onderhavige werkstroom kent een hoge mate van interferentie met de beoogde MER. Uitgangspunt bij de uitwerking van deze werkstroom is dat de aannames, resultaten en bevindingen uit het MER leidend zijn. Hinderbeperkende maatregelen die niet in het MER beschouwd worden zullen in dit werkpakket nader uitgewerkt worden. Dit werkspoor start daarom nadat de MER onderzoeken zijn afgerond (najaar 2013).
- Luchthaven Lelystad is op dit moment niet geschikt voor het afhandelen handelsverkeer met het benodigde afhandelingsconcept, en is in die zin een 'green field'. Er zijn nog veel onzekerheden, met name op het gebied van het marksegment met bijbehorende bestemmingen patroon. Ook de invulling van het bijpassende ATM systeem is dit moment nog niet geheel duidelijk. De technische operationele maatregelen die in onderstaand beschreven zijn, moet in die zin ook gezien worden als een eerst verkennend onderzoek en kunnen afhankelijk van de locatie rondom de luchthaven een positief dan wel negatief effect hebben. De Alderstafel Lelystad kan op basis van het resultaat van het onderhavige onderzoek besluiten welke maatregelen wel of niet geïmplementeerd dienen te worden. Werkstroom 6 zal om die reden afgebakend worden als een eerste verkennend onderzoek.
- I&M heeft het initiatief genomen om een 'mini CONOPS' uit te voeren. De resultaten van dit onderzoek worden in het voorjaar van 2013 verwacht en zijn input voor de MER en werkstroom 6.
- De onderhavige dienstregeling zal in eerste instantie identiek zijn aan de dienstregeling die gebruikt is door de Werkgroep Luchtzijdige inpassing Lelystad. Eventuele nieuwe inzichten die uit werkspoor 3 naar voren komen kunnen meegenomen worden in het onderhavige werkspoor.

Werkpakket 1: Opzet modellering vliegverkeer Lelystad

De resultaten uit dit werkpakket worden in hoge mate bepaald door de invoerset die ten grondslag ligt van het MER, de resultaten hiervan komen uit de werkspooren 1 en 2.

Werkpakket 2: Technische operationele maatregelen

De volgende optimaliseringsmaatregelen zullen, eventueel in aanvulling op het MER (werkspoor 1), worden onderzocht:

- reduced flaps-naderingen,
- toepassing CDA's
- route-optimalisatie naderend verkeer baan 23 boven Dronten
- startprocedures
- mogelijkheden om met vaste bochtstraaltechnieken woonkernen te vermijden

Eveneens zal aandacht worden geschonken aan het effect van grondgeluid, zoals ten aanzien van de bungalowparken in het Larserbos.

Werkpakket 3: Administratieve maatregelen en compensatie

Onderzocht zal worden in hoeverre tariefdifferentiatie kan leiden tot hinderbeperking.

Onderzocht zal worden of de huidige nadeelcompensatie en geluidisolatieregelingen voldoende aansluiten op de specifieke omstandigheden rondom Lelystad Airport waarbij bijvoorbeeld ook gekeken wordt naar de mogelijke isolatiemaatregelen van bijvoorbeeld bedrijfsgebouwen voor (pluim)veeteelt. Met de gemeente Lelystad wordt bezien op welke wijze de in de gemeenteraad toegezegde 'ruimhartige compensatie' invulling kan krijgen. Daarbij worden ook de Provincie Flevoland en het CDO betrokken. Op deze manier kan door de regionale partijen gezamenlijk een beoordeling gemaakt worden of de maatregelen voldoende aangepast zijn op de specifieke situatie rondom de luchthaven.

Werkpakket 4: Verkennend onderzoek informatievoorzieningen/geluidsmetingen

Er zal gekeken worden naar mogelijke samenwerking met het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol omdat het baangebruik op Lelystad Airport in hoge mate wordt bepaald door het baangebruik op Schiphol.

Er zal een voorstel worden uitgewerkt voor de toekomstige klachtenafhandeling en de rol daarin voor een Commissie Regionaal Overleg Luchthaven.

Er vindt een onderzoek plaats naar de mogelijkheden om het NOMOS systeem op Schiphol ook in te zetten op Lelystad Airport.

Werkpakket 5: Externe veiligheid

In aanvulling op de resultaten van het MER (zie werkspoor 1) zullen aanvullende technische operationele maatregelen (die impact hebben op externe veiligheid) onderzocht worden op:

- de wettelijk bepaalde EV-contouren
- een indicatie van de sloopzones
- inzicht in de ruimtelijke beperkingen

7. Intentieovereenkomst over de landzijdige ontsluiting

Afspraak advies (paragraaf 5.4)

- Het komen tot een intentieovereenkomst over de landzijdige ontsluiting van Lelystad Airport. In deze Intentieovereenkomst worden binnen de systematiek van het MIRT nadere afspraken gemaakt over het proces om te komen tot besluitvorming over een afslag Lelystad-Zuid op de A6 en een station Lelystad-Zuid

Doel

Het realiseren van een goede landzijdige ontsluiting bij een ontwikkeling van Lelystad met 45.000 vliegtuigbewegingen. Twee knelpunten zijn bij de totstandkoming van het advies reeds door de regio benoemd:

- Afslag A6 Almere-Lelystad
- Station Lelystad-Zuid met hoogwaardige OV-verbinding

Inmiddels is een breder MIRT-onderzoek door het Rijk gestart naar de effecten van luchtvaartontwikkeling op de bereikbaarheid over de weg en per OV om meer helderheid te scheppen over knelpunten en oplossingsrichtingen. Daarbij is aangegeven dat ook het door de gemeente Dronten aangegeven knelpunt bij Roggebotsluis wordt meegenomen in dit onderzoek.

Portefeuillehouder

Ministerie van IenM

Werkorganisatie

Staande organisatie in nauw overleg met de regionale overheden.

Belangrijke mijlpalen

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| • Vaststellen te onderzoeken varianten (referentiealternatief en omgevingsalternatief) voor MIRT-onderzoek | voorjaar 2013 |
| • Ondertekenen Intentie-overeenkomst/ gezamenlijke opdracht en Plan van aanpak MIRT-onderzoek vaststellen en ondertekenen | zomer 2013 |
| • Opleveren Probleemanalyse, Netwerkstudie Weg en netwerkstudie OV | zomer 2013 |
| • Deelstudie Oplossingsrichtingen | zomer 2013 |
| • Opstellen van de rapportage en de concept uitvoeringsagenda | november 2013 |
| • Vaststellen van uitvoeringsagenda in Bestuurlijk overleg | december 2013 |

8. Intentieovereenkomst General aviation

Afspraak advies (paragraaf 5.4)

- Het komen tot een intentieovereenkomst tussen de luchthavenexploitant, de GA-gebruikersgroepen en de bevoegde gezagen over de verplaatsing van delen van het klein verkeer van Lelystad Airport

Doel

Het scheppen van alternatieve ruimte voor de general aviation zodat ruimte op Lelystad Airport ontstaat voor de voorgestelde ontwikkeling. De timing van eventuele uitfasering c.q. verplaatsing van een deel van de GA naar elders, is afhankelijk van de businesscase van de exploitant van de luchthaven Lelystad en het definitieve luchtruim en routeontwerp, luchtruimclassificatie. Dit dient nader uitgewerkt te worden in het CONOPS. Daarbij dient ook beoordeeld te worden in welke mate de verdringing van GA verkeer een negatief effect op militair missie effectiviteit in het aangrenzende luchtruim heeft.

In de uitwerking van het Aldersadvies Lelystad is het van belang dat hier gezamenlijk met de exploitant, betrokken regionale overheden, het Rijk en de sector uitwerking wordt gegeven aan de uitfasering van de GA en het elders accommoderen van deze activiteiten. Bij de uitwerking zal worden aangesloten bij het proces dat het Rijk heeft aangekondigd in de Luchtruimvisie. Het Rijk zal specifiek voor het ontwikkelen van de GA-activiteiten in de TMA Holland Regional en de TMA Luik-Maastricht, een proces inrichten om samen met de GA, de luchthavenexploitanten en het regionaal bevoegd gezag te verkennen waar, binnen de kaders van de Luchtruimvisie in Nederland toekomstbestendige mogelijkheden voor GA-activiteiten zijn en de benodigde maatregelen om dat te realiseren.

Portefeuillehouder

Provincie Flevoland

Werkorganisatie

Staande organisatie in nauw overleg met de exploitant, general aviation community, luchtverkeersdienstverleners en met het ministerie van IenM.

Betrokken partijen:

Gebruikersverenigingen/brancheorganisaties klein vliegverkeer

Lelystad Airport

Zweefvliegclub Flevo

Gemeente Noordoostpolder
Provincie Gelderland
Provincie Noord-Holland
Ministerie van I&M en Defensie
Luchtverkeersleiding Nederland, Commando Luchtstrijdkrachten
RVOB

Belangrijke mijlpalen

- Opleveren businesscase exploitant voor duidelijkheid over aantallen/toesteltypen GA verkeer april 2013
- Opleveren CONOPS Lelystad Airport door CLSK en LVNL over beperkingen accommodatie VFR en GA verkeer in luchtruim nabij Lelystad oktober 2013
- Op basis van businesscase en CONOPS beoordelen omvang en timing uitfasering GA op Lelystad Airport eind 2013
- Identificeren van alternatieven voor de uit te faseren GA activiteiten begin 2014
- Overleg alternatieven met GA sector, Provincies en Rijk medio 2014
- Overeenkomst partijen uitfasering GA, w.o.: medio 2014
 - Met de gemeente Noord-Oostpolder in overleg over de mogelijkheden en randvoorwaarden voor het vinden van een oplossing voor zweefvlieg- en microlighttoestellen.
 - Met de provincies Noord-Holland en Gelderland in overleg over ruimte voor general aviation op regionale luchthavens
 - Met partijen maken van financiële afspraken voor de realisatie van de intentieovereenkomst
- Implementatie en start uitwerking uitfasering 2015-2016

9. Economisch structuurversterking in samenhang met luchthavenontwikkeling

Doel

- Het bevorderen van de economische spin-off en het monitoren van de economische effecten als gevolg van de luchthavenontwikkeling.
- Invulling geven aan de korte termijnontwikkeling.
- Afstemming van de ruimtelijke plannen binnen en buiten het luchthavengebied.

Op korte termijn wordt ingezet op het realiseren van werkgelegenheid en het verbeteren van het economisch vestigingsklimaat door acquisitie en vestiging van nieuwe bedrijven in het MRO-segment ('Maintenance, Repair and Overhaul'). Uitbreiding van luchthaven Lelystad en verbetering van de bereikbaarheid vormen positieve vestigingsfactoren voor bedrijven en instellingen en leveren daarmee een belangrijke bijdrage aan de werkgelegenheid in de regio. Ondersteunend daaraan zijn (luchtvaartgerelateerde) (beroeps)opleidingsinitiatieven en een goede aansluiting tussen opleidingen en de Lelystadse en regionale vraag en aanbod op de arbeidsmarkt noodzakelijk.

Om dit te bereiken moet een zo groot mogelijk synergie bereikt worden tussen luchthaven en luchthavengebonden bedrijvigheid op en rond het luchthavengebied, in nauwe samenwerking met lokaal en regionaal bedrijfsleven, met relevante onderwijsorganisaties en met de gebiedsontwikkelingsmaatschappij OMALA, met als doel het maximaliseren van de economische spin-off.

Portefeuillehouder

Gemeente Lelystad

Betrokken partijen

Gemeente Lelystad

Cebla

Lelystad Airport

OMALA

Provincie Flevoland

Economic Development Board Almere (EDBA), cluster Luchthaven Lelystad

Onderwijsorganisaties

Aanpak

- Update onderzoek van Stratagem naar de werkgelegenheidseffecten voor de hele betrokken regio van de luchthaven op grond van het Aldersadvies. Hierbij ook de door Pieter Tordoir uitgevoerde onderzoeken betrekken.
- Afspraken maken met partners om tot acquisitie van bedrijven te komen.
- Verkenning van de mogelijkheden om (beroeps)opleidingsinitiatieven te stimuleren, zoals het onderzoeken van nut en noodzaak van een luchtvaartacademie.
- Activiteiten ter bevordering van de aansluiting tussen arbeidsmarkt en opleidingen en de wijze waarop werkzoekenden en schoolverlaters uit Lelystad en de regio toekomstige vacatures kunnen opvullen.
- Monitoren van de voortgang en effecten inclusief jaarlijkse rapportage.
- Op weg naar een nieuw luchthavenbesluit: tussentijdse evaluatie.

Belangrijke mijlpalen

- Afspraken maken met partners om tot acquisitie van bedrijven te komen. zomer 2013
- Update onderzoek Stratagem gereed. najaar 2013
- Verkenning van de mogelijkheden om (beroeps)opleidingsinitiatieven te stimuleren. najaar 2013
- Monitoren van de voortgang en effecten inclusief jaarlijkse rapportage. jaarlijks
- Tussentijdse evaluatie. 2019
- Nieuw Luchthavenbesluit. 2020

Monitoring en evaluatie

Doel

Een ontwikkeling in twee tranches naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Tussentijds zal een evaluatie moeten worden uitgevoerd om vast te stellen dat aan de gestelde condities is voldaan of dat aanvullende maatregelen gewenst zijn. Periodiek vindt er tussentijds monitoring plaats die jaarlijks wordt gerapporteerd.

Portefeuillehouder

Procesregie Alderstafel

Werkorganisatie

Delegatieoverleg Alderstafel

Belangrijke mijlpalen

- Jaarlijks verslag van de voortgang.
- Na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit: tussentijdse evaluatie.

Tijdsplanning op hoofdlijnen

- Voorstudie operationeel concept Lelystad Airport en indicatieve routestructuur
 - Het voeren van overleg met individuele luchtvaartmaatschappijen over uitvoeren vluchten vanaf 2016
 - Ter inzage legging voornemen aanvraag Luchthavenbesluit plus Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r.
 - Advies bevoegd gezag aan exploitant inzake uitvoering m.e.r.
 - Op basis van gesprekken ontwerpt Schiphol een ontwikkelplan en business case Lelystad
 - Ondertekenen Intentie-overeenkomst/ gezamenlijke opdracht en Plan van aanpak MIRT-onderzoek
 - Opleveren resultaten verkenning verkeersverdeelregels Schiphol/Lelystad
 - Uitvoering milieu effect rapportage, economische onderbouwing door exploitant
 - Verkenning van de mogelijkheden om (beroeps)opleidingsinitiatieven te stimuleren
 - Formele aanvraag exploitant Luchthavenbesluit (incl. m.e.r., economische onderbouwing, etc.)
 - Op basis van businesscase en CONOPS beoordelen omvang en timing uitfasering GA op Lelystad Airport
 - Teken en convenant monitoring+compensatie duurzame landbouw
 - Vaststellen van uitvoeringsagenda landzijdige ontsluiting in Bestuurlijk overleg
 - Voorhang ontwerp Luchthavenbesluit bij Eerste en Tweede Kamer
 - Ter inzage legging ontwerp Luchthavenbesluit
 - Toetsingsadvies ontwerp Luchthavenbesluit Commissie m.e.r.
 - Identificeren van alternatieven voor de uit te faseren GA activiteiten
 - Definitief ontwerp Luchthavenbesluit
 - Oplevering Procedure Ontwerp Document routes Lelystad Airport tbv van artikel 5.11 procedure Wet luchtvaart
 - Overeenkomst partijen uitfasering GA, w.o.:
 - Voorlegging definitief ontwerp Luchthavenbesluit bij Raad van State
 - Opstellen definitief routebesluit ten behoeve van definitief luchthavenbesluit
 - Vaststelling definitief Luchthavenbesluit en publicatie
 - Luchthavenbesluit in werking
 - Datum inwerkingtreding routebesluit afhankelijk van operationele inwerkingtreding luchthaven
 - Tussentijdse evaluatie eerste tranche
 - Start procedure nieuw Luchthavenbesluit tweede tranche
- voltooid september 2012
eerste helft 2013
voorjaar 2013
voorjaar 2013
zomer 2013
zomer 2013
medio 2013
medio 2013
najaar 2013
najaar 2013
eind 2013
december 2013
december 2013
februari-maart 2014
februari-maart 2014
februari-maart 2014
voorjaar 2014
voorjaar 2014
medio 2014
medio 2014
zomer 2014
tweede helft 2014
tweede helft 2014
1 november 2014
2015-2016
2019
2020

Bijlage – Werkorganisatie Alderstafel Lelystad (uitvoeringsfase)

Werkorganisatie uitvoering advies Alderstafel Lelystad

