HANS ALDERS

Aan
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W. J. Mansveld
Postbus 20906
2000 EX Den Haag

Groningen, 22 mei 2014.

Onderwerp: advies in het kader van het luchthavenbesluit Lelystad Airport

Geachte mevrouw Mansveld,

Bijgaand treft u aan het advies van de Tafel Lelystad ten behoeve van het op te stellen luchthavenbesluit Lelystad Airport. De belangrijkste documenten die ten grondslag liggen aan dit advies zijn het ondernemingsplan van de exploitant van de luchthaven, de concept Milieu Effectrapportage en de studies die zijn verricht naar de mogelijke routes die van en naar Lelystad Airport gevlogen kunnen worden.

De Tafel heeft met genoegen vast kunnen stellen dat de intensieve discussies tussen de partijen aan de Tafel en met omwonenden tijdens de publieksbijeenkomsten geresulteerd hebben in een route ontwerp, de zogenaamde variant B+, waarin de uitgangspunten van de regionale partijen: het vermijden van woonkernen en het ontzien van natuurwaarden, optimaal tot hun recht komen. De voorliggende Milieu Effect Rapportage en de rapportages over de routes laten zien dat dit ontwerp met afstand de beste resultaten laat zien. Het aantal gehinderden is tot een minimum teruggebracht en natuurgebieden worden niet, de Oostvaardersplassen, of op de wettelijke toegestane hoogte overvlogen. De Tafel heeft dan ook unaniem geconcludeerd u te adviseren om in het voorgenomen luchthavenbesluit routevariant B+ te volgen.

In het advies wordt melding gemaakt van een aantal voorstellen tot verdere optimalisering van de routes die de Tafel in overweging heeft genomen. In een aantal gevallen is gebleken dat deze optimalisaties in deze fase stuiten op aspecten van veiligheid en uitvoerbaarheid, dan wel dat in de voorgestelde vorm sprake is van een onbalans in baten en lasten. Geconstateerd is dat nader onderzoek en experimenten in de praktijk noodzakelijk zijn om vast te kunnen stellen of langs deze weg gewerkt kan worden aan een permanente verbetering. Deze optimalisaties verdienen, na het operationeel worden van de luchthaven,

alsnog een serieus onderzoek en de Tafel verzoekt u die te willen faciliteren onder meer door deze te verankeren als opdracht van de Tafel en door experimenten mogelijk te maken.

De partijen aan de Tafel benadrukken dat de resultaten van routevariant B+ zodanig zijn dat daarmee recht wordt gedaan aan de gestelde kaders in het advies over Lelystad Airport en stellen daarbij vast dat het aantal gehinderden in deze variant zich aan de onderkant van de in het advies opgenomen bandbreedte bevindt. Het is daarom dat de partijen adviseren om in het voorgenomen luchtvaartbesluit routevariant B+ te volgen. De conclusies ten aanzien van de overwogen optimalisaties doen daaraan niets af.

De Tafel realiseert zich dat zij advies moet uitbrengen zonder dat kennis genomen is van de door u opgedragen second opinions en de adviezen van de luchtvaartcommissie en de ILT. Om tot een tijdig advies te kunnen komen heeft de Tafel als uitgangspunt genomen dat deze second opinions en veiligheidsadviezen geen afwijkend beeld zullen laten zien. Mocht dat onverhoopt wel het geval zijn, dan is de Tafel vanzelfsprekend gaarne bereid zich daarover te buigen.

In dit verband vraagt de Tafel uw aandacht voor een advies dat de ILT nog moet uitbrengen over de aanvlieghoogte bij landingen vanuit het westen. In het advies wordt ervan uitgegaan dat het voorstel van de LVNL, om die te leggen op 1700ft, op instemming kan rekenen van de ILT. Mocht dit niet het geval zijn dan worden de bebouwingsmogelijkheden van Oosterwold meer dan nu het geval is belemmerd.

De Tafel realiseert zich ook dat u mij per brief d.d. 26 maart 2014 heeft gevraagd om te komen tot een actualisatie van de prognoses in verband met luchthavenbesluit Lelystad. Deze actualisatie is op dit moment in voorbereiding en ik verwacht u daarover op 1 juni a.s. te informeren. De Tafel heeft nu de meest recente gegevens gehanteerd, zoals deze zijn opgenomen in het advies van de Alderstafel Schiphol d.d. 8 oktober 2013. De gegevens in het ondernemingsplan zijn gebaseerd op inzichten van Schiphol en zijn van jongere datum. Zij wijken niet significant af van de inzichten van oktober 2013.

Bij het bespreken van de MER is aandacht gevraagd voor de resultaten ten aanzien van de stikstofdepositie die wordt voorzien. Deze resultaten zouden, indien deze werkelijkheid worden, consequenties hebben voor natuurgebieden en agrarische bedrijven. Mij is inmiddels door de opstellers van het Mer meegedeeld dat er sprake zou zijn van een overschatting. De Tafel stelt het op prijs hierover nader geïnformeerd te worden.

Drie partijen aan Tafel hechten eraan hun positie met betrekking tot het advies toe te lichten.

De Natuur en Milieu Federatie Flevoland kan en zal zich vanuit haar doelstelling voor het versterken en behouden van de natuurwaarden in Flevoland nooit als supporter doen kennen van een luchthaven in deze provincie. De Federatie kiest nadrukkelijk voor een zorgvuldig evenwicht tussen de belangen van economie en de leefomgeving (zowel vanuit het perspectief van de mensen als de natuur).

Met inachtneming van dit algemene uitgangspunt onderschrijft zij de voorkeur voor variant B+ en kan zich in die zin vinden in het advies.

De Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport (CDO) is positief over de aandacht die is gegeven aan de belangen van de landbouw. In het advies is daaraan afzonderlijk aandacht besteed. Voor een positief oordeel van de DCO is het van belang dat de uitgangspunten voor een nadeelcompensatieregeling voedselveiligheid en een inpassingsregeling in een intentieovereenkomst met het rijk worden vastgelegd voorafgaande aan het te nemen luchthavenbesluit. Het CDO meent dat er onvoldoende voortgang ter zake wordt geboekt. Ik vraag hiervoor uw aandacht.

De gemeente Dronten is van mening dat nu een luchthavenbesluit genomen zou moeten worden voor de eerste tranche (25.000 vliegbewegingen) en dat een besluit over de tweede tranche pas op een later moment aan de orde zou moeten zijn. Belangrijke overweging is dat bij 25.000 vliegbewegingen in routevariant B+ woongebieden in de gemeente Dronten buiten de 48 dB(A) L_{den}-contour zijn gelegen.

Ik teken hierbij aan dat het advies van de Tafel over Lelystad Airport van 30 maart 2012 weloverwogen kiest voor één luchthavenbesluit naar 45.000 vliegbewegingen. De stellingname van Dronten is daarmee in strijd. Voorts kan worden vastgesteld dat in routevariant B+ het mogelijk is om het interceptiepunt bij Dronten op 3000ft te laten plaats vinden in plaats van 2000ft, het mogelijk is om het midden tussen Swifterbant en Dronten aan te houden bij vertrek en dat het mogelijk is om de route buiten de woonkern Biddinghuizen te situeren. Daarenboven is in het advies opgenomen om een onderzoek te doen naar een precisie nadering vanuit het oosten waardoor het wellicht mogelijk wordt ook bij landingen beide woonkernen zoveel mogelijk te ontzien en voorts is voorzien in een nader onderzoek, op het moment dat er een 4e Initial Approach Fix voor Schiphol wordt geïmplementeerd, naar de mogelijkheden van een eerdere doorklim vóór Biddinghuizen en naar het “midden” tussen Biddinghuizen en Elburg. Tegen deze achtergrond heb ik geen argumenten om het voorstel van de gemeente Dronten aan te bevelen.

Met genoegen doe ik u hierbij het advies toekomen en beveel dit zeer in uw aandacht aan.

Met vriendelijke groet,

Hans Alders