

11 oktober 2011

Informatiebrief Ontwikkeling Lelystad Airport

Aan de leden van Provinciale Staten van Flevoland en de gemeenteraad van Lelystad,

De afgelopen periode is veel gesproken over de ontwikkelingen rondom het speerpunt Luchthaven Lelystad. Mede ten behoeve van de behandeling door Provinciale Staten van de programmabegroting 2012 informeren wij u over de stand van zaken met betrekking tot de luchthavenontwikkeling en de verrichte inspanningen om deze ontwikkeling te stimuleren van de beide Colleges van GS en B&W.

Achtereenvolgens komen in deze informatiebrief aan de orde:

- De door provincie en gemeente gestelde kaders voor ontwikkeling van de luchthaven
- Het aanwijzingsbesluit
- Convenant gefaseerde ontwikkeling
- Alderstafel
- Luchtruimvisie

1 Kaders voor ontwikkeling

Door Provinciale Staten van Flevoland en de gemeenteraad van Lelystad zijn de kaders geschetst waarbinnen de luchthaven zich kan en mag ontwikkelen. De Luchthaven Lelystad is van belang voor de economische ontwikkeling van Flevoland en kan een belangrijke bijdrage leveren aan de groei van gevarieerde werkgelegenheid en de bereikbaarheid van de regio.

1.1. Coalitieakkoord provincie

De ontwikkeling van de luchthaven is opgenomen in het coalitieakkoord 2011-2015 'Flevoland: zelfstandig en uniek'.

De Luchthaven Lelystad is van belang voor de economische ontwikkeling van Flevoland en kan een belangrijke bijdrage leveren aan de groei van gevarieerde werkgelegenheid. Wij spannen ons in voor een duurzame en innovatieve groei en ontwikkeling van de luchthaven binnen de huidige PKB. Uitgangspunt is dat de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt. Onze inzet is dat er in Flevoland geen vliegroutes over bewoond gebied worden geleid.

Omdat een uitbreiding van de luchtverkeersleiding een noodzakelijke voorwaarde voor groei is, zijn wij bereid om hieraan in de aanlooperperiode, op grond van een goed businessplan een incidentele financiële bijdrage te leveren. De SchipholGroep is als eigenaar van de luchthaven primair verantwoordelijk voor het doen van investeringen in (de luchtzijdige) ontwikkeling van de luchthaven.

De luchthaven moet bij voorkeur via hoogwaardig openbaar vervoer bereikbaar worden.

1.2. Motie Provinciale Staten

Tijdens de algemene beschouwing voor het begrotingsjaar 2010 op 27 mei 2010 hebben Provinciale Staten een motie aangenomen (nr 1002181) met betrekking tot het speerpunt Luchthaven Lelystad. Deze motie heeft als strekking dat Gedeputeerde Staten worden opgedragen initiatieven te onderzoeken om de vooruitgang t.a.v. de doorontwikkeling van de luchthaven tot business airport een impuls te geven.

Het coalitieakkoord en de motie vormen de basis voor de provinciale aanpak.

1.3. Visie en kaders gemeenteraad

"Lelystad Airport ontwikkelt zich tot een regionale luchthaven en heeft de ambitie een schone, veilige, innovatieve en relatief stille luchthaven te zijn. Het beschikt hiertoe over luchtverkeersleiding en een moderne vloot. Lelystad Airport en Larserpoort worden gezamenlijk als een toplocatie voor bedrijven in de markt gezet. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied is hoog en de bereikbaarheid is uitstekend. Lelystad Airport, de gemeente Lelystad en andere betrokken partijen spannen zich in om werkzoekenden uit de regio in het gebied aan een baan te helpen".

Aan de ontwikkeling van de luchthaven heeft de gemeenteraad de volgende voorwaarden gekoppeld:

1. De ontwikkeling van de luchthaven blijft binnen de grenzen van de PKB 2004.
2. Er gaan geen vliegroutes (meer) over de stad. Ook niet van en naar Schiphol. Ook de geplande route vanaf de Luchthaven Lelystad over het Bovenwater dient te worden verlegd.
3. De ontwikkeling van de luchthaven moet aantoonbaar een aanzienlijke hoeveelheid banen opleveren voor de inwoners van Lelystad en omgeving.
4. Gelijk oplopend met de ontwikkeling van de luchthaven dient voldoende verkeersinfrastructuur voor de extra passagiersstromen te worden aangelegd. Dit laatste in ieder geval niet alleen voor rekening van de gemeente.

Het college zet sterk in op het realiseren van de luchthaven binnen deze randvoorwaarden. Een baanverdraaiing van 5 graden is niet in overeenstemming met de Planologische Kernbeslissing 2004.

2 Aanwijzingsbesluit

2.1 Procedure Raad van State

Status

Op 8 mei 2008 is door Lelystad Airport op grond van de Luchtvaartwet een aanwijzingsverzoek ingediend, nadat het vorige aanwijzingsbesluit door de Raad van State nietig is verklaard vanwege onvolledigheid. Het huidige Ministerie van I&M is bevoegd gezag en heeft de Aanwijzing in november 2009 verleend. De aanwijzing is de wettelijke basis die de gefaseerde ontwikkeling van de luchthaven mogelijk maakt. Tegen het aanwijzingsbesluit is door diverse partijen beroep ingesteld bij de Raad van State. Deze beroepen zijn op 29 september 2011 behandeld in een zitting voor de Raad van State.

Inzet provincie en gemeente

Provincie Flevoland en gemeente Lelystad zijn gehoord op de zitting en hebben gezamenlijk gepleit voor instandhouding van het aanwijzingsbesluit gelet op het economisch belang dat de ontwikkeling van de luchthaven voor de regio heeft.

Vervolg

De Raad van State heeft aangegeven niet binnen 6 weken na de zitting uitspraak te kunnen doen in verband met de complexiteit van de materie. Onze verwachting is, dat de uitspraak voor het eind van 2011 gedaan is. De Raad kan de Aanwijzing nietig verklaren of (onder voorwaarden) in stand houden.

2.2 Routestructuur

Inzet provincie en gemeente:

Tijdens de ontwikkeling van de aanwijzing hebben provincie en gemeente bij het Rijk druk opgevoerd om het tijdig ontwikkelen van een Routestructuur mogelijk te maken. Provincie en gemeente hebben tevens bij het Ministerie aangedrongen op goed overleg over de routes met de lagere overheden. Hierbij is het Rijk gevraagd om het regionale kader (opgesteld door het Bestuurlijk Overleg Lelystad

Airport – Bola) mee te wegen bij het ontwikkelen van de Routestructuur. Provincie en gemeente hebben het Rijk in de communicatie met de regio gefaciliteerd, door het Bola beschikbaar te stellen als overlegplatform over de routes. Provincie voert de regie op de regionale afstemming richting Rijk.

Resultaat en vervolg:

In september 2011 heeft het ministerie van I&M een voorlopig routeontwerp gepresenteerd aan het Bola en tijdens de zitting van de Raad van State. Het routeontwerp wordt in twee fasen ingevoerd. Het Ministerie heeft per brief de eerste fase toegelicht. Tot 1 januari 2012 is het Bola in de gelegenheid gesteld om te reageren op het concept routeontwerp voor fase 1. Deze 1^e fase zal in maart 2012 worden vastgesteld in de nationale Commissie Luchtvaart die twee maal per jaar alle wijzigingen in het gebruik van het luchtruim verwerkt in de handboeken voor de piloten. Fase 2 volgt op de luchtruimvisie en zal begin 2012 worden besproken in het Bola. Het door het Bola opgestelde regionale kader zal worden betrokken bij de reactie op het routeontwerp. Op grond hiervan kan de Minister een zorgvuldig routebesluit nemen. Het routebesluit is overigens niet vatbaar voor bezwaar en beroep.

3 *Convenant/ gefaseerde ontwikkeling*

Status:

Op 29 oktober 1993 hebben de provincie en de gemeente hun aandelen in Luchthaven Lelystad overgedragen aan Schiphol. Hierdoor is Luchthaven Lelystad volledig in eigendom gekomen van Schiphol. Daarbij zijn in een Convenant afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad. Dit Convenant is in 2007 geactualiseerd, waarbij afspraken zijn gemaakt over een stapsgewijze ontwikkeling tot een duurzame en innovatieve luchthaven, als zelfstandige regionale luchthaven, voor zowel zakelijk ongeregeld luchtverkeer als voor niet Schiphol gebonden verkeer binnen Europa. Als gevolg van de tegenvallende economische ontwikkeling heeft de luchthaven zich minder snel kunnen ontwikkelen dan in 2007 verwacht. In 2010 heeft het herstel van het vliegverkeer ingezet en daarom hebben partijen afgesproken de doorontwikkeling op te pakken, via een gefaseerde aanpak. Conform het aanwijzingsbesluit houdt de fasering van de ontwikkeling in dat op korte termijn de nadruk wordt gelegd op de ontwikkeling van de niet mainportgebonden functies zoals onderhoud, onderwijs, zakenverkeer en themapark. In dit kader wordt ook gekeken naar een baanaanpassing, luchtverkeersleiding en overige luchthavenvoorzieningen, zoals baanverlichting en landingssystemen. Na de reorganisatie van de civiele en de militaire luchtverkeersleiding omstreeks 2014 kan Luchthaven Lelystad de markt voor het middelgrote niet mainportgebonden verkeer gaan bedienen. Wanneer omstreeks 2018 een grootschalige herindeling van het Europese luchtruim heeft plaatsgevonden kan Lelystad met een eigen profiel worden opgenomen in het stelsel van samenwerkende luchthavens (Schiphol, Rotterdam, Eindhoven, Lelystad).

Inzet provincie en gemeente:

Voor de toename van de werkgelegenheid is een vorm van luchtverkeersleiding een randvoorwaarde. Het Rijk is bevoegd gezag en staat aan de lat om luchtverkeersleiding toe te wijzen. Het Rijk (in combinatie met LVNL) financiert een deel van de luchtverkeersleiding op andere regionale luchthavens. Begin 2011 is na lobby van provincie en gemeente de motie Haverkamp/ Huizing ingediend. In deze motie wordt ondermeer gevraagd om een plan van aanpak voor de ontwikkeling van luchtverkeersleiding op Lelystad en om een Rijksbijdrage in de kosten van de luchtverkeersleiding. Provincie en gemeente hebben vervolgens Staatssecretaris Atsma uitgenodigd voor een werkbezoek aan Lelystad Airport.

Resultaat:

In juni 2011 heeft de Staatssecretaris tijdens het werkbezoek het Plan van Aanpak Luchtverkeersleiding op Lelystad Airport aangeboden aan de directeur van de luchthaven. Het Plan van Aanpak onderscheidt diverse ontwikkelfases voor de luchthaven met en zonder verlenging van de baan met de daarbijbehorende vorm van verkeersleiding. De exploitant dient in een Aanvraag voor luchtverkeersleiding een rendabele bedrijfsvoering aan te tonen. Lelystad Airport heeft bij deze gelegenheid toegezegd voortvarend aan de slag te gaan met het opstellen van een Aanvraag voor luchtverkeersleiding en partiële baanverlenging die nodig is om de werkgelegenheid te ontwikkelen. De directie van Lelystad Airport werkt momenteel aan een drietal businesscases: baanaanpassing, luchtverkeersleiding en duurzaamheid.

Bij luchtverkeersleiding gaat het om een ingroei-model waarbij vanuit een beginsituatie met een paar uur (toren)luchtverkeersleiding per dag en inschakeling van Schiphol Approach langzamerhand wordt toegroeid naar een situatie met volledige luchtverkeersleiding. De introductie van

luchtverkeersleiding vindt in goed overleg plaats met de exploitant van de luchthaven, luchtverkeersleiding Nederland en het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Vervolg:

– Naar verwachting zijn de businesscases van de luchthaven eind 2011 gereed. De luchthaven heeft al aangegeven, dat er in de aanloopfase geen sluitende businesscase mogelijk is. Daarom wordt gevraagd om een bijdrage van de regio in de investeringskosten. Dit verzoek zal aan u worden voorgelegd wanneer het is ingediend.

– Provincie en gemeente zullen blijven lobbyen voor een financiële bijdrage van de Rijksoverheid in de (aanloop)tekorten voor luchtverkeersleiding. Vooruitlopend op nieuwe wetgeving die vanaf 2014 van kracht moet worden vindt de rijksoverheid echter dat de exploitant van de luchthaven de kosten voor luchtverkeersleiding voor 100% zelf moet dragen. Dit in tegenstelling tot andere regionale luchthavens waarvoor de tekorten worden gedekt uit de overschotten die op met name Schiphol worden geboekt.

– Ook zullen provincie en gemeente zich in blijven spannen om het regionale bedrijfsleven te stimuleren te participeren in de ontwikkeling van de luchthaven.

– Provincie en gemeente zijn met Schipholgroep in gesprek om de actuele ontwikkelingen en daarop aangepaste aanpak te verwerken in een actualisatie van het Convenant. Hierover wordt u nader geïnformeerd.

4. Alderstafel

4.1. Alderstafel voor Schiphol

De Alderstafel uit 2006 is een overlegtafel onder voorzitterschap van de heer Hans Alders. Doel is om het kabinet te adviseren over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving. De werkzaamheden van de heer Alders zijn vooral gericht op de middellange termijn (2018/2020), maar bieden ook een doorkijkje naar de periode erna. Kern van de advisering door de Alderstafel is om de Mainport Schiphol verder te versterken. Tot 2020 vindt ontwikkeling plaats binnen de bestaande milieugrenzen. Het advies bevat aanbevelingen voor:

- volumebeperking op Schiphol (510.000 vliegtuigbewegingen i.p.v. 580.000);
- selectief gebruik van Schiphol voor mainport-gebonden verkeer;
- ontwikkeling Eindhoven en Lelystad voor het overige verkeer (70.000 vliegtuigbewegingen: verdeling 35.000/ 35.000);
- invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel;
- implementeren van hinderbeperkende maatregelen;
- investering in projecten ten behoeve van de omgevingskwaliteit.

De elementen uit het advies zijn één en ondeelbaar: Wanneer het op één van de onderdelen niet lukt om tot een goed resultaat te komen wordt van het kabinet verwacht om opnieuw de brede maatschappelijke discussie aan te gaan over de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland. In 2008 heeft het kabinet het Aldersadvies voor Schiphol overgenomen.

Op grond van de aanbeveling over de selectieve ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad heeft het kabinet in 2009 aan de heer Alders gevraagd om ook voor deze luchthavens adviezen uit te brengen. In het licht van de ontwikkeling van de mainport Schiphol is het dus van groot belang om voor Lelystad tot een goed advies te komen.

4.2. Alderstafel voor Eindhoven

In 2010 heeft de heer Alders eindadvies uitgebracht over de ontwikkeling van luchthaven Eindhoven:

- tot 2020 in twee stappen geen 35.000 maar maximaal 25.000 extra vliegtuigbewegingen (10.000 vliegbewegingen en na evaluatie mogelijk nog 15.000 additioneel)
- hinderbeperkende maatregelen
- verduurzaming van de luchthaven
- verplaatsing deel militaire gebruiksruimte

De consequentie van het eindadvies van de heer Alders over luchthaven Eindhoven zijn voor Lelystad dat de heer Alders advies moet uitbrengen over $35.000 + 10.000 = 45.000$ vliegtuigbewegingen per jaar.

4.3. Alderstafel voor Lelystad

Status:

Hoofddoel is om voor Luchthaven Lelystad tot een advies te komen over de overloopmogelijkheden en condities waaronder deze overloop kan plaatsvinden. De overloopfunctie is onderdeel van het groot Rijksproject RRAAM en sluit aan op de schaalsprong van Almere en OV-SAAL. De Alderstafel baseert zich op het van kracht zijn van het Aanwijzingsbesluit.

Om tot een goed advies te komen voor Lelystad heeft Alders een onderzoeksagenda opgesteld. Onderzoeken die op dit moment lopen hebben betrekking op de ruimtelijke inpassing, de effecten van vliegverkeer op vogels, het risico van vogelaanvaringen, de landzijdige bereikbaarheid over de weg en per openbaar vervoer, het parkeren, de economische effecten, de selectiviteit (verdeling van vluchten over de luchthavens van nationaal belang) en de voedselveiligheid.

Het belangrijkste knelpunt voor Alders om tot een goed advies te kunnen komen is de luchtruimproblematiek: Luchthaven Lelystad ligt ingeklemd tussen het luchtruim van Schiphol en het militaire luchtruim dat daar omheen ligt. Wanneer onder geen beding gebruik mag worden gemaakt van beide luchtruimen is het onmogelijk om Luchthaven Lelystad de overloopopgave te realiseren. Inmiddels wordt uitgegaan van de werkhypothese dat de luchtruimproblematiek oplosbaar is. De Luchtruimvisie moet hierover echter meer duidelijkheid bieden.

Inzet Provincie en gemeente:

Inzet is een ontwikkeling passend binnen de kaders van de PKB en die maximale werkgelegenheidseffecten heeft.

- Provincie en gemeente leveren inbreng in de onderzoeken van de Alderstafel.
- Ten bate van de regionale afstemming is een bestuurlijk overleg in het leven geroepen. Hierin zitten de bestuurders van gemeenten die geen zitting hebben in de Alderstafel. Provincie vervult een verbindende rol naar de regionale overheden (BOLA)
- Inhoudelijk zien provincie en gemeente de ontwikkeling van de luchthaven als een middel om de ruimtelijk economische structuur blijvend te versterken. Al op korte termijn willen we meer werkgelegenheid realiseren. Op lange termijn moeten de lusten de lasten overstijgen. De hinder moet beperkt blijven. Het door het BOLA opgestelde regionale kader is leidend voor onze positionering in de Alderstafel.

Vervolg:

De Alderstafel zal in december 2011 zijn advies afronden. Provincie en gemeente zullen de belangen van de regio in de eindonderhandelingen in blijven brengen. U wordt op de hoogte gesteld van de eindresultaten van de Alderstafel.

5. Luchtruimvisie

Status:

De Ministeries van I&M en Defensie werken momenteel aan het opstellen van een luchtruimvisie. Hierin wordt ingegaan op de huidige indeling van het luchtruim en de daarbij behorende problematiek, op de ontwikkelingen in het (inter)nationale luchtruim en op de noodzaak om te defragmenteren en te moderniseren. Tevens geeft de Rijksoverheid een eerste visie op de luchtruiminrichting en het toekomstig gebruik en beheer van het luchtruim. Met het oog op de opdracht aan de heer Alders om nog in 2011 zijn eindadvies uit te brengen over de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad, zal de luchtruimvisie zich tevens uitspreken over de beschikbaarheid van luchtruim voor de ontsluiting van Luchthaven Lelystad. Uiteindelijk moet de luchtruimvisie leiden tot een algehele herindeling van het luchtruim die omstreeks 2018 moet zijn afgerond. Vanaf dat moment is er zekerheid of het luchtruim voldoende mogelijkheden biedt om niet mainportgebonden verkeer, zoals low cost carriers en charters op grote schaal onder te brengen op de Luchthaven Lelystad.

Inzet provincie en gemeente:

- De planning voor vaststelling van de Luchtruimvisie (uitspraak over ruimte voor Lelystad) en van het advies van de Alderstafel lijken niet helemaal goed op elkaar afgestemd. Om te voorkomen dat de heer Alders advies moet uitbrengen zonder dat er voldoende duidelijkheid is over de ruimte in het luchtruim voor Luchthaven Lelystad wordt momenteel via de Tweede Kamer politieke druk uitgeoefend op de staatssecretaris.

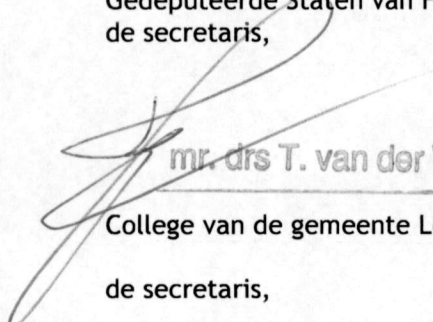
- Provincie en gemeente pleiten bij het Rijk voor een luchtruimvisie waarbij in de toekomst ruimte geboden wordt aan de ontwikkeling van Lelystad airport, zonder dat dit de ontwikkeling op korte termijn in de weg staat.

Wij hopen u met deze 'stand van zakennotitie' voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,
de secretaris,

de voorzitter,

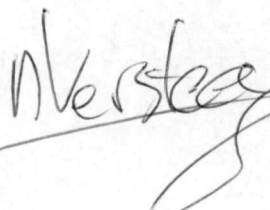
 mr. drs T. van der Wal

 L. Verbeek

College van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de voorzitter,

 N. Versteeg

