

HANS ALDERS

Aan

De minister van VenW, de heer C. Eurlings,
de minister van VROM, mevrouw T. Huizinga,
de minister van Defensie, de heer E. van Middelkoop

Amsterdam, september 2010

Geachte bewindspersonen,

Op 5 februari 2009 heeft u mij verzocht om na te gaan, met vertegenwoordigers uit de regio's Eindhoven en Lelystad, welke betekenis de luchthavens in deze regio's vanuit de regionaal ruimtelijk-economische visie hebben, bij het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag. Dit tegen de achtergrond van het beleid om Schiphol verder te ontwikkelen als onderdeel van het wereldwijde netwerk, dat belangrijk is voor de functie van Schiphol als mainport.

In het Aldersadvies van oktober 2008 over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020), is een door alle partijen gedeelde belangrijke conclusie, dat wanneer Nederland een totale marktvaart van circa 580.000 vliegtuigbewegingen wil accommoderen bij een volumeplafond van 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020, de inzet van regionale luchthavens noodzakelijk is voor de herallocatie van niet-mainportgebonden verkeer. Het Rijk dient zich in te spannen, zodat de verschuiving van niet-mainport gebonden verkeer naar regionale luchthavens mogelijk wordt, door te faciliteren dat er extra ruimte wordt gecreëerd op de betreffende regionale luchthavens. Het gaat daarbij om een totaalvolume van circa 70.000 vliegtuigbewegingen. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan de luchthavens Eindhoven en Lelystad.

Dit advies is in zijn geheel overgenomen door kabinet en Kamer. In de Tweede Kamer is in een breed gedragen motie gevraagd om een voortvarende uitvoering van het advies.

Eindhoven

Het advies over de luchthavenontwikkeling van Eindhoven heb ik u 22 juni jongstleden mogen aanbieden. Het thans voorliggende advies is de resultante van zorgvuldige weging van de diverse belangen en heeft geleid tot een integraal voorstel dat één uitgebalanceerd geheel vormt. Met dit advies is een eerste betekenisvolle stap gezet voor de invulling van uw vraag naar de mogelijkheden voor een bijdrage van de regionale luchthavens in het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag.

In september en oktober zijn bijeenkomsten van de Alderstafel Eindhoven belegd om de opzet en uitwerking van een plan van aanpak met partijen aan Tafel te bespreken. In dit plan van aanpak zal de wijze van uitvoering van het advies worden beschreven. Daarmee is een nieuw kabinet dan afdoende voorbereid bij het nemen van een besluit over de uitvoering van dit advies. In die bespreking zal ik ook betrekken het vraagpunt van het benutten van de

ontwikkelingsmogelijkheden van Eindhoven Airport zoals die in de voorlopige voorziening van de Raad van State zijn gegeven.

Lelystad

Na uw bespreking van het ontwerp-Aanwijzingsbesluit Lelystad met de Kamer op 16 oktober 2009 heeft u mij per brief van 4 december 2009 verzocht om te onderzoeken of het gebruik van luchtruimte boven Flevoland zodanig kan worden gestructureerd dat de vliegveiligheid rond Lelystad Airport en de netwerkwaliteit van Schiphol niet in gevaar komen. Dit naar aanleiding van een breed gedragen motie in de Tweede Kamer waarin de Regering verzocht wordt om onder "voorwaarde dat de afwikkeling van het Schiphol verkeer niet wordt belemmerd duidelijkheid te verschaffen over het feit dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad op de huidige locatie plaats zal vinden indien de interferentie met Schiphol dat toestaat".

In het plan van aanpak dat hierop met de Tafel is opgesteld en u begin dit jaar is toegezonden, is aangegeven langs welke weg het vraagstuk van de inpassing in het luchtruim wordt onderzocht en besproken aan de Alderstafel Lelystad. Ik heb u daarbij aangegeven dat de planning zich er op richt om u in juli te kunnen informeren.

In opdracht van de Alderstafel heeft het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium een inventarisatie opgesteld van mogelijke oplossingsrichtingen die gericht zijn op de luchtzijdige inpassing van Lelystad binnen de door het Rijk meegegeven randvoorwaarden, zoals die in het plan van aanpak zijn uitgewerkt. Kern van die randvoorwaarden is dat de luchtzijdige inpassing van het Lelystad verkeer geen afbreuk doet aan de netwerkwaliteit van Schiphol en dat de veiligheid niet negatief wordt beïnvloed.

Scenario's inpassing Lelystad in luchtruim

Bij de uitwerking zijn iteratief drie scenario's in kaart gebracht: *Alpha, Delta en Bravo*. Deze scenario's schetsen de inpassing van de Lelystad-operatie in het luchtruim en beschrijven primair de luchtzijdige effecten daarvan. Daarnaast zijn indicatief de geluidseffecten en de effecten op de natuurwaarden van deze scenario's in beeld gebracht.

Scenario Alpha wordt gevormd door het concept zoals voorgelegd in een eerste LVNL-verkenning in opdracht van de Alderstafel. Daarin is een aantal knelpunten gesignaleerd:

- beperkte lokale afhandelingscapaciteit voor de luchthaven Lelystad;
- afname in de punctualiteit en betrouwbaarheid van de afhandeling van Schipholverkeer;
- en inefficiënte vliegroutes voor Lelystad verkeer.

Ook wordt in dit scenario gebruik gemaakt van militair luchtruim om tot inpassing van de Lelystad-operatie te komen.

Scenario Delta adresseert vervolgens de knelpunten uit *Scenario Alpha*. Het doel in dit scenario is om de impact op het civiele luchtruim en Schiphol verkeersafhandeling zo gering mogelijk te laten zijn, om mogelijke gevolgen voor de Schiphol netwerkwaliteit te minimaliseren. Tevens is een bestuurlijk regionaal toetskader opgesteld om de regionale inpassing te beoordelen waarbij het met name gaat om vraagstukken van ruimtelijke ordening en hinder.

De resultaten van *Scenario Delta* maken duidelijk dat het niet benutten van het TMA Schiphol bij het zoeken naar inpassingsmogelijkheden leidt tot knelpunten bij de regionale inpassing en dat door het civiele verkeer onverkort gebruik moet worden gemaakt van het militaire luchtruim in de directe omgeving van Flevoland te weten militair helikopter laagvlieggebied, de grondgebonden oefengebieden GLV VII en Oldenbroek en de luchtcorridor voor F16

verkeer van en naar Vliehors. Het NLR geeft aan dat dit scenario de knelpunten ten aanzien van de lokale afhandelingscapaciteit voor de luchthaven Lelystad wegneemt. Een definitieve conclusie ten aanzien van de netwerkqualiteit van Schiphol bleek nog niet mogelijk. Daarvoor dient de operationele toepasbaarheid gevalideerd te worden door de civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties.

Scenario Bravo adresseert met name de regionale knelpunten die uit *scenario Delta* naar boven komen. Hierbij worden oplossingen gezocht die ook de civiele luchtruimindeling en het – gebruik kunnen beïnvloeden, met als uitgangspunt dat de netwerkqualiteit van Schiphol behouden wordt.

De resultaten van dit scenario maken duidelijk dat het mogelijk is om te voldoen aan de toetspunten voor regionale inpassing (minimaal 6000 ft boven het ‘oude land’ en vermijden woonkernen). De knelpunten ten aanzien van de militaire functies blijven echter onverminderd voortduren (zij het dat het binnen de uitgangspunten van dit scenario mogelijk zou zijn om Oldebroek te vermijden). Daarnaast voegt dit scenario een belangrijk aandachtspunt toe ten opzichte van het *scenario Delta*: de interferentie van de afwikkeling van Schipholverkeer met het Lelystad-verkeer op een aantal punten. Ook voor dit scenario geldt dat voor een definitieve conclusie ten aanzien van de netwerkqualiteit van Schiphol de operationele toepasbaarheid gevalideerd zal moeten worden door de civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties.

Tussenconclusies ten aanzien van de inpassing in het luchtruim

Aan de randvoorwaarden zoals door Kamer en kabinet meegegeven (veiligheid en netwerkqualiteit) kan voldaan worden, maar niet zonder belangrijke knelpunten te veroorzaken in de regio en in de uitoefening van de militaire functies in de voor de afhandeling van het verkeer benodigde luchtruim (*scenario Delta*). De knelpunten die in de regio resteren uit *scenario Delta* zouden kunnen worden weggenomen (*scenario Bravo*), maar dat vraagt om ingrijpen in de TMA Schiphol waarbij er belangrijke aandachtspunten ontstaan ten aanzien van de meegegeven randvoorwaarden (op het punt van veiligheid en netwerkqualiteit), terwijl het bovendien het knelpunt van de uitoefening van de militaire functies niet wegneemt.

Uit de nu uitgevoerde scenario's blijkt dat van een eenvoudige inpassing van het vliegveld Lelystad geen sprake kan zijn. De scenario's maken duidelijk dat een goede afstemming met de militaire functies noodzakelijk is en dat een goede afstemming met de TMA Schiphol geboden is. De scenario's hebben inzicht geboden in mogelijkheden en onmogelijkheden. Dat materiaal kan worden benut om met de betrokkenen – waaronder LVNL en Defensie – na te gaan of een haalbaar scenario tot de mogelijkheden behoort.

In de afgelopen tijd is ook uitvoerig aandacht besteed aan de effecten op de natuur – Oostvaardersplassen en andere Natura 2000 en EHS-gebieden – en ook daarbij is gebleken dat er sprake is van een groot aantal potentiële knelpunten.

Vervolgstappen

De Alderstafel in Lelystad heeft deze constatering gedeeld op basis van presentaties van de onderzoeksresultaten. De volgende vervolgstappen worden nu voorzien:

- Nadat op basis van de onderzoeksresultaten is vastgesteld dat het luchtruim voor Schiphol en het militaire luchtruim van cruciale betekenis zijn voor de inpassing van de Lelystad-operatie, is er aan Tafel behoefte ontstaan aan een directere betrokkenheid van de luchtruimbeheerders. Dit heeft ertoe geleid dat de Militaire Luchtvaart Autoriteit en

de LVNL als deelnemers aan de Tafel zijn toegevoegd en vanaf 8 juli aanzitten aan Tafel. Door deze wijziging in de samenstelling van de Tafel heb ik het vertrouwen dat er een basis is aan Tafel om in meer directe zin het gesprek over de inpassing van de Lelystad-operatie in het luchtruim te kunnen voeren. Gelet op de resultaten van het uitgevoerde onderzoek is dat een randvoorwaarde om vervolgstappen te kunnen zetten.

- De aandachtspunten die ook na het derde in beeld gebrachte scenario resteren zijn van dien aard dat de uitwerking van een extra scenario noodzakelijk is voordat eindconclusies worden getrokken. Het gestelde in de Luchtvaartnota ((herindeling Luchtruim) is daarbij leidend.
- Dit extra inpassingsscenario zal tezamen met de luchtruimbeheerders van het civiele en militaire luchtruim moeten worden ontwikkeld omdat alleen een nauwgezette en op de operationele uitvoerbaarheid gerichte studie afdoende inzicht kan geven in de haalbaarheid van de inpassing van Lelystad verkeer in het luchtruim.
- Verder zal proactief met de bevoegde gezagen van de beschermde natuurgebieden in de regio en met ter zake deskundigen een strategie voor duurzame inpassing van een luchthaven op Flevoland ontwikkeld worden die aan de Tafel zal worden voorgelegd en besproken.

In het kader van de vervolgstappen is het noodzakelijk om een verkenning van de mogelijkheden tot inpassing van het Lelystadverkeer in het civiele en militaire luchtruim te maken. Het is mij bekend dat de meest betrokken ministeries eind 2009 (vergaande) afspraken hebben gemaakt die gericht zijn op het flexibiliseren en beter benutten van het Nederlands luchtruim als één geheel. Tevens is het mij bekend dat de LVNL en CLSK een initiatief hebben gelanceerd dat zich richt op het integreren van zowel de verkeersleidingsorganisaties als de beider luchtruimen. Deze afspraken en initiatieven zijn thans nog strategisch en abstract, maar worden in de komende periode geconcretiseerd. Het is duidelijk dat er meerdere trajecten lopen binnen het grote kader van het Europees en nationaal luchtruim. Het spreekt voor zich dat de vraag van de inpassing van Lelystad mede tegen de achtergrond daarvan moet worden beantwoord. Gelet daarop acht ik het gewenst om de verkenning van de inpassing van het verkeer vanaf en naar Lelystad zodanig in te richten dat met die verschillende trajecten rekening gehouden wordt en dat afstemming plaats vindt met de thans gaande zijnde verkenning naar een gezamenlijk gebruik van het luchtruim tussen de civiele en militaire gebruikers en de overige Europese en nationale trajecten.

Een verkenning naar de inpassing van het Lelystadverkeer zou derhalve in samenwerking met de betrokken ministeries en de uitvoerende diensten vorm moeten krijgen. Vanuit mijn rol ben ik gaarne bereid dit proces daar waar mogelijk te faciliteren. De verkenning moet zicht bieden op de vraag welke de mogelijkheden zijn op middellange en lange termijn en onder welke condities een en ander gerealiseerd kan worden, zodat de door u en de Tweede Kamer gevraagde helderheid over de inpassing in het luchtruim en de daarmee samenhangende locatiekeuze tijdig kan worden geboden.

Ik stel het op prijs van u te vernemen op welke wijze de afstemming tussen beide ontwikkelingen het beste plaats kan vinden.

Tevens is er door partijen gewezen op de lopende besprekingen over de inpassing in het luchtruim van het verkeer zoals opgenomen in de Aanwijzing. Ik verneem graag van u de relatie van deze besprekingen tot de aangegeven luchtruimtrajecten en de wijze waarop de samenhang met de uitvoering van de opdracht, zoals die aan de Tafel is verstrekt, moet worden gezien.

Uw wens, daarbij ondersteund door de Tweede Kamer, om nog voor de zomer duidelijkheid te hebben is helaas niet mogelijk gebleken. Het tot nu uitgevoerde onderzoek maakt duidelijk dat er geen eenvoudig antwoord is en dat partijen geconfronteerd worden met serieuze obstakels. De gesignaleerde interferenties zijn zodanig dat met de Schiphol-partijen en Defensie gezocht zal moeten worden naar mogelijke oplossingen in dat perspectief. Het materiaal dat nu voorhanden is en de reeds gevoerde gesprekken maken duidelijk dat het niet eenvoudig zal zijn, maar ook niet onmogelijk lijkt. Ook de duurzame inpassing van een luchthaven vanuit het oogpunt van de natuur vraagt de nodige aandacht. Zoals aangegeven in de u op 2 februari toegezonden aanpak zal na opstelling van het ontwerp van inpassing in het luchtruim en besluitvorming daarover in een volgende fase uitwerking worden gegeven aan een integraal ruimtelijk ontwerp in combinatie met een uitwerking van de business case.

Mede op basis van de door u aan te geven wijze van afstemming van de luchtzijdige inpassing van het Lelystadverkeer met de lopende luchtruimtrajecten en de daarvoor benodigde tijd zal een tijdsplanning worden opgesteld.

Hoogachtend,

Hans Alders

