

Terugkoppeling informatiebijeenkomst Lelystad Airport met dhr. Hans Alders.

Door Dirk Jan Blaas 13 mei 2012

Een heel goede, informatieve avond (3 uur), waarin dhr. Alders de tijd nam voor een goede uitleg over zijn opdracht om voor de regering de mogelijkheden te onderzoeken voor de ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot een zusterluchthaven voor Schiphol. Hij is ook uitgebreid ingegaan op vragen van de aanwezigen en nam daarbij geen blad voor de mond.

Een paar elementen uit zijn presentatie:

- Op Lelystad moeten 45.000 vliegbewegingen mogelijk worden. Aanvullend op de 25.000 (extra) bewegingen op Eindhoven en de groei naar 510.000 op Schiphol zelf.
- Er zal niet 's nachts worden gevlogen.
- De Alderstafel bestaat voor dit onderzoek uit vertegenwoordigers van rijk (min's I&V en Def) provincies (Flevoland en Gelderland), gemeenten (Lelystad, Almere, Dronten, Zeewolde), direct omwonenden en ver Natuur en Milieu Flevoland. Zij zullen gezamenlijk met een consensus voorstel komen (dat alle vertegenwoordigers zullen gaan verdedigen bij hun achterban).
- De tafel streeft er naar om het stijgen en dalen over het 'oude land' boven de 6000 ft te houden en alleen boven de polder en het water lager te vliegen. Dat lijkt grotendeels ook mogelijk te zijn. Er zijn routes gevonden die aan alle eisen voldoen, plaatjes voeg ik bij dit verslag. Deze routes zijn de uitkomst van NLR studies waarin routes zijn gezocht die aan een stelsel van eisen en wensen moesten voldoen (niet over woonkernen heen, e.d.). Er zijn nu nog twee alternatieven, Bravo en Delta, die verschillen in de route voor het starten in westelijke richting, waarbij Bravo de voorkeur heeft, maar deze kruist het dalende verkeer naar Schiphol en het is nog punt van onderzoek of dat verkeerstechnisch wel uitvoerbaar is. De onzekerheden rond deze voorgestelde routes worden steeds kleiner; in juni moet het laatste onderzoek over inpasbaarheid (met de Schipholroutes voor stijgen en dalen) zijn afgerond, en dan zal de tafel met haar advies komen.
- Als de routes uit de afbeeldingen zo blijven, dan zal het vliegverkeer voor en van Lelystad niet boven Hoevelaken (of Nijkerk, Amersfoort) vliegen, en waar het op afstand passeert boven de 10.000 ft vliegen. Dat lijkt dus voor Hoevelaken gunstig, want daar zullen we weinig last van ondervinden.
- Er waren veel kritische vragen uit het publiek (waaronder naast statenleden (Gld) en raadsleden van Nijkerk ook raadsleden van Ermelo en Bunschoten) over de houdbaarheid van dit deel van het advies voor de langere termijn. Alders ziet Lelystad niet verder groeien dan wat nu wordt voorzien, omdat Lelystad geen concurrent van Schiphol mag gaan worden. Intercontinentaal verkeer blijft op Schiphol vliegen. Lelystad zal alleen Europese bestemmingen gaan doen. Verder is er de trend dat er steeds minder met charters wordt gevlogen. Aan de andere kant is er op dit moment een groei in de luchtvaart die men met de situatie van de huidige crisis niet kan verklaren. Wat hij wel heel duidelijk heeft gemaakt is dat er geen verborgen agenda zit achter het advies dat wordt uitgebracht. De Hoge Raad heeft immers duidelijke

eisen neergelegd voor het goedkeuren van een nieuwe Aanwijzing Luchtvaart, die in 2014 moet worden voorgelegd. Bovendien is de tafel niet voor niets breed samengesteld; er wordt een geaccepteerd advies gevraagd door de regering.

Samenvattend, naar de stand van nu vormen de plannen voor Lelystad geen extra belasting van betekenis voor Hoewelaken. We moeten de ontwikkelingen natuurlijk wel blijven volgen.