

Voorjaar
2017

ChristenUnie
Gelderland

Lelystad Airport

Kansen

en

Knelpunten



Inleiding

Enige tijd geleden was de Gelderse ChristenUnie fractie op werkbezoek bij Lelystad Airport. De fractie werd uitgebreid bijgepraat over de uitbreidingsplannen van het vliegveld. De aanloop naar de uitbreiding, de fasering van de uitbreiding en de gevolgen ervan voor de regio kwamen hierbij volop aan de orde. 's Avonds spraken ChristenUnie raadsleden en wethouders van gemeenten uit de regio en Statenleden uit Flevoland en Gelderland met elkaar in Elburg over de kansen en knelpunten van de uitbreiding van het vliegveld. Provinciaal ambtenaar Van Eijk uit Gelderland ging nader in op technische aspecten van de uitbreiding, zoals de vliegroutes en het bestuurlijk overleg.

In deze notitie wordt nader ingegaan op de uitbreiding van het vliegveld en de gevolgen hiervan, en welke kansen en knelpunten de ChristenUnie politici zien om tot een goed beleid met betrekking tot Lelystad Airport te komen in hun regio. Want dat men op de Noord Veluwe geluid gaat ervaren van komende en vertrekkende vliegtuigen dat is een feit. En ongetwijfeld zal er ook de noodzakelijke toename zijn van vervoersbewegingen van en naar Lelystad. Daar zullen we als Provincie Gelderland op moeten anticiperen, niet nadat de uitbreiding van het vliegveld een feit is. Maar juist nu! Nu we het er nog over kunnen hebben om eventuele hinder meer te beperken.

Daar staat tegenover dat de uitbreidingsplannen van vliegveld Lelystad ook kansen biedt voor de regio. Kansen als het gaat om werkgelegenheid doordat er zowel directe als indirecte arbeidsplaatsen nodig zijn op en rond het vliegveld. Kansen als het gaat om de economische spin-off door omzet af te zetten op het vliegveld en bij haar toeleveranciers. Als Gelderland moeten en mogen we het niet laten gebeuren dat alleen Flevoland de vruchten plukt van de uitbreidingsplannen.

De Provincie Gelderland moet volop in beweging komen om:

- a) Door in samenwerking met de ondernemers op de (Noord-)Veluwe met het lokale aanbod van de Noord-Veluwe de verbinding te maken met bedrijvigheid op en rond het vliegveld zodat goederenstromen en productaanbod regionaal plaats vindt;
- b) Door vraag en aanbod van de arbeidsmarkt goed op elkaar af te stemmen. Niet alleen voor de korte termijn als er veel bouw en inrichtingswerk zal gaan plaats vinden. Maar juist ook op de langere termijn als het gaat om exploitatie van het vliegveld en de daarvoor noodzakelijke toeleveringen. Het biedt kansen voor mbo-banen;
- c) Door nog beschikbare bedrijfsterreinen onder de aandacht te brengen. Bedrijven die zich al op het luchthaventerrein gevestigd hebben die en zich nog gaan vestigen hebben meer menskracht nodig. Een luchthaven trekt bereikbaarheid aan en is daarom aantrekkelijk voor bedrijven om zich in de buurt te gaan vestigen.
- d) Door nu al te anticiperen op de toenemende verkeersintensiteit. De capaciteit van wegen tussen Gelderland en Flevoland is nu al onvoldoende. Dat geldt voor de A6, maar ook voor de N302 tussen Harderwijk en Zeewolde en de N309 tussen Elburg en Dronten. Uitbreiding van vliegveld Lelystad veroorzaakt niet alleen een toename van het personenauto verkeer door reizigers, maar ook van vrachtwagens door toeleveranciers.
- e) Door nu al in te zetten op een duurzame hoogwaardige openbaar vervoer verbinding (HOV) Harderwijk-Lelystad Airport die op termijn kan uitgroeien tot een regionale spoor/bus lijn.

Uitbreiding Lelystad Airport

Vanaf Lelystad Airport is er nu de kleine luchtvaart. Dit houdt lesvluchten, rondvluchten, vliegtuighuur en vliegtuigonderhoud in. Dit zal veranderen met de uitbreiding vanaf 2019, dan zullen er vooral vakantievluchten vertrekken naar en aankomen vanuit voornamelijk Europese (toeristische) steden en regio's. Lelystad Airport wil zich dus ontwikkelen tot een zogenaamd 'leisure airport'. Daar deze vluchten niet noodzakelijkerwijs gebonden zijn aan Schiphol, is Lelystad hiervoor aangewezen als alternatief voor Schiphol.



Afb 2 De kleine luchtvaart nu op Lelystad Airport

Voor zover de kleine luchtvaart na de uitbreiding niet meer op Lelystad gestationeerd kan worden, zal deze vorm van luchtvaart verplaatst worden naar Teuge bij Apeldoorn. Daar zal dan ook het aantal vluchten toenemen.

Uitbreiding capaciteit

Lelystad Airport behoort net als vliegveld Eindhoven bij de Schiphol Group. Het aantal vluchten vanaf Schiphol neemt nog steeds toe, en daarmee de overlast voor de omwonenden. Daarom is er tot 2020 een maximum van 510.000 aan vliegtuigbewegingen gesteld (VTB). Dit is niet de maximale technische capaciteit van Schiphol, die ligt op 700.000 VTB. Maar gezien de enorme overlast van deze 700.000 VTB is afgesproken de grens van 510.000 te hanteren.

De vraag naar luchtvaart is evenwel geraamd op 580.000 VTB in tot 2020. Dat betekent dat er 70.000 vliegtuigbewegingen elders moeten plaatsvinden. Daarom wordt er extra capaciteit gerealiseerd in Eindhoven en Lelystad. Vliegveld Eindhoven zit anno 2017 echter ook al bijna aan zijn maximumcapaciteit. Daarom is Lelystad Airport nu het aangewezen vliegveld om als extra vliegveld voor Schiphol te dienen. Vliegveld Rotterdam hoort ook bij de Schiphol Group, maar daar is de maximumcapaciteit al bereikt.

Wanneer 90% van de grens van 510.000 VTB op Schiphol is bereikt, moet Lelystad als een Twin-Airport van Schiphol dienst kunnen doen. Op dit moment is het vliegveld daarvoor nog niet voldoende uitgerust.

Op 13 juni 2014 ging de ministerraad akkoord met de uitbreiding en na de MER en een positief advies van de Raad van State werd op 31 maart 2015 het Luchthavenbesluit afgegeven door de staatssecretaris. Het vernieuwde vliegveld moet in 2019 operationeel zijn, maar de hele vernieuwing gaat daarna nog een aantal jaren door.

Voor de uitbreiding moet de landingsbaan verlengd worden naar 2400 m. Daarmee is deze geschikt gemaakt voor Europees en regionaal verkeer. Grote vliegtuigen als een Boeing 747 kunnen er niet terecht, wel de kleinere typen als de Boeing 737 en de Airbus 320, vliegtuigen waarmee vooral de vakantiechartermaatschappijen mee vliegen. Voor intercontinentale vluchten met de grotere vliegtuigen is een langere landingsbaan noodzakelijk, deze vluchten zullen Lelystad dus niet aandoen. Naast de landingsbaan zullen ook de vertrekhal, security etc. moeten worden aangepast om de toenemende stroom reizigers op te kunnen vangen.

Fasering

De vernieuwing vindt plaats in drie fasen. De eerste fase moet operationeel beschikbaar zijn bij de opening in 2018. In deze fase zal het aantal VTB groeien naar 10.000.

De tweede fase moet in 2023 operationeel zijn en dan moeten er 25.000 VTB per jaar gerealiseerd kunnen worden tot 2033. Dit gaat dan om circa 3,7 miljoen passagiers.

In 2033 is de laatste uitbreiding noodzakelijk om 45.000 VTB te kunnen bieden. Dan is er ruimte voor 6.7 miljoen passagiers.



Afb. 3-Een impressie van het vernieuwde vliegveld

Alderstafel Lelystad

Het bestuurlijk overleg over de uitbreiding Lelystad vindt plaats bij de zogenaamde Alderstafel Lelystad. Deze heeft als doel om via overleg met overheden, zowel van het 'oude land'¹ als het nieuwe polderland, en met andere organisaties² advies uit te brengen over de ontwikkeling van Lelystad Airport. De Gelderse Gedeputeerde Josan Meijers neemt namens de overheden van het 'oude land' hieraan deel.

De Alderstafel Lelystad is in 2009 opgezet als een regionale Alderstafel, waar vooral regionale vertegenwoordigers adviezen kunnen inbrengen over de opvang op Lelystad van de groeiende vraag naar luchtvaart op Schiphol. De naam Alderstafel is een vernoeming naar voorzitter Hans Alders van de Alderstafel die in 2006 opgericht werd om het kabinet te adviseren over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in samenhang met de luchthavens Eindhoven en Lelystad. De Alderstafel Lelystad is daarvan afgeleid.

¹ Dit betreft: de provincie Gelderland en de gemeenten Nijkerk, Putten, Ermelo, Harderwijk, Nunspeet, Elburg, Oldebroek en Heerde, de provincie Overijssel en de gemeenten Kampen, Zwartewaterland, Zwolle en Dalfsen, de provincie Utrecht en de gemeenten Bunschoten en Amersfoort.

² Het ministerie van I&M, de luchthavendirectie, Luchtverkeersleiding Nederland, de provincie Flevoland, de Flevolandse gemeenten Lelystad, Almere, Dronten en Zeewolde, de plaatselijke agrariërs, de Natuur- en Milieufederatie Flevoland en het plaatselijke bedrijfsleven.

Het overleg in de Alderstafel Lelystad was het meest intensief van 2014 tot medio 2015, tijdens het besluitvormingstraject over het luchthavenbesluit.

In de huidige fase is het werk van Alderstafel In Flevoland vooral gericht op landzijdige ontsluiting, ruimtelijke inpassing en vergunningen. Daarnaast gaat het in Flevoland en het oude land om de werksporen: nadere detaillering van de gekozen vliegroute, leefbaarheid en economie.

Het overleg is nu veel minder intensief en gebeurt momenteel zo weinig frequent dat de voortgang bij bepaalde activiteiten van de gesprekspartners zelfs onduidelijk is. Dit is bijvoorbeeld het geval bij leefbaarheid. De luchthavendirectie moet dit werkspoor trekken en dat houdt voor het oude land in gezondheidsbelevingsonderzoek, hinderbeperking en milieumonitoring. Bepaalde signalen zoals de lobby vanuit de gemeente Elburg voor geluidmetingen en vanuit de gemeente Dalfsen voor detailaanpassingen in de aanvliegroute van Lelystad worden daardoor onvoldoende opgemerkt.



Afb. 4 Huidige ontvangsthal

Knelpunten

Vliegroutes

De uitbreiding van Lelystad Airport zal gevolgen hebben voor de wijde omgeving van Lelystad, zowel voor Oostelijk en Zuidelijk Flevoland en de Noordoostpolder, als de Noord-Veluwe en de omgeving Kampen –Zwolle. De vliegtuigen zullen vanuit het oude land naar de polder aankomen en vertrekken.

Voor de bepaling van de vliegroutes gelden als uitgangspunten:

- Zo weinig mogelijk hinder voor de bewoonde gebieden. De vliegroutes blijven zoveel mogelijk buiten de woonkernen en de vlieghoogte boven het 'Oude Land' op 6000 voet (= ca 1800 m).
- Vliegtuigen moeten vrij van elkaar kunnen vliegen met voldoende afstand van elkaar
- Het Schipholverkeer mag niet worden belemmerd. De routes van en naar Lelystad worden nu ingepast in de bestaande structuren van het luchtvaartbesluit 2015 en de hogere luchtvaartroutes. Eigenlijk zouden de luchtvaartroutestructuren aangepast moeten worden, maar dat is de komende jaren nog niet aan de orde. Ook moeten de routes vanaf Lelystad onder de luchtradar marges blijven van Schiphol.
- Er moet rekening gehouden worden met de militaire terreinen op de Veluwe, zoals bij 't Harde.
- Er moet boven 3000 voet (=900m) gevlogen worden over Natura2000 gebieden, zoals de Oostvaardersplassen.

Deze uitgangspunten belemmeren een vlotte en directe aanvliegeroute. De gekozen routes lijken nu op een kurketrekker bij vertrek en aankomst in Lelystad.

De na vele discussies aan de Alderstafel gekozen route is voorkeursvariant B+ en is opgenomen in het luchthavenbesluit. Deze geeft de minste overlast voor de woonkernen en ontziet de natuur het meest van de mogelijke routes. Het verschil tussen B en B+ is dat er niet meer over Biddinghuizen gevlogen zal worden en verder van Dronten. De keerzijde is dat de overlast bij Elburg zal toenemen.

Startende en landende vliegtuigen moeten veiligheidshalve altijd tegen de wind in vliegen. Daarom zijn er routes ontwikkeld voor oosten- en westenwind.



Afb. 5 Vliegroute bij oostenwind



Afb 6 Vliegroute bij westenwind

Geluidshinder

Het is nog niet goed te bepalen hoeveel hinder er zal ontstaan door het geluid van de vliegtuigen. Dat zal (veel) meer zijn dan het geluid dat er nu te horen valt van de vliegtuigen van en naar Lelystad. Nu gaat het om kleine vliegtuigen, straks bij de vakantievluchten om types als de Boeing 737 en Airbus 320. De vakantie-vliegtuigmaatschappijen zoals Corendon en Easy Jet hebben een zeer moderne vloot, waardoor de vliegtuigen naar verhouding wel stiller zijn dan de wat oudere vliegtuigen waarmee de KLM vliegt.

In Elburg, maar ook elders is men bezorgd over de geluidshinder. Zo is er in Dronten veel discussie over de routes nabij Biddinghuizen en werden onlangs in Dalfsen handtekeningen verzameld om de vliegroutes naar 6000 voet te verhogen. Volgens secretaris Weggeman van de Alderstafel is het echter niet mogelijk de hoogte aan te passen.³ De vliegroutes zijn met veel moeite tot stand gekomen in de Alderstafel waar rekening gehouden moest worden met veel aspecten.

³ De Stentor van 20 februari <http://www.destentor.nl/regio/flevoland/protest-tegen-laag-vliegverkeer-groeit-1.6918490>

Al is er wettelijk kader over de normen voor de bepaling van de vliegroutes, toch kan er wel hinder of overlast zijn. Zolang echter deze overlast nog binnen de wettelijke normen valt, is er wettelijk niet veel tegen in te brengen. Wel is afgesproken dat er vanaf Lelystad geen nachtvluchten zullen plaatsvinden, de geluidsoverlast zal dus alleen overdag en in de avond plaatsvinden, vanaf 6.00-23.00 uur.

Geluidsoverlast zou naast de (grote) hinder voor de mensen ook een negatief gevolg kunnen hebben voor de waarde van de huizen van de woonkernen waar de vliegtuigen dicht langs vliegen, zoals bij Elburg.

Uitstoot

Opgemerkt dient te worden dat hoe lager een vliegtuig aanvliegt op een vliegveld, des te meer geluid ervan te horen is, maar des te minder uitstoot er plaatsvindt. De uitstoot is ook een punt van aandacht. Boeren in de buurt van het vliegveld zijn bezorgd over de mogelijke gevolgen van uitstoot op hun gewassen en dat de gewassen daardoor minder op zullen brengen.

Ze hebben daarom aangedrongen om elke vijf jaar metingen te verrichten om de kwaliteit van hun producten in de gaten te houden. Daar er nog geen groter aantal vluchten plaatsvindt is het goed om een nulmeting te verrichten om een goede vergelijking te kunnen maken wanneer er wel veel meer vliegtuigen aanvliegen en vertrekken vanaf Lelystad Airport

Mobiliteit

Een ander knelpunt als gevolg van de uitbreiding van het vliegveld zal de mobiliteit zijn. Nu is er op de wegen rondom het vliegveld de maximale capaciteit bereikt. Dat geldt bijvoorbeeld voor de A6, maar dat geldt ook voor de N302 tussen Harderwijk en Zeewolde en de Elburgerbrug tussen Elburg en Dronten. In de spits is het hier nu al erg druk, maar bij een drukker gebruik van het vliegveld zal de drukte op deze weg en de Elburgerbrug alleen maar toenemen. De toenemende drukte zal niet alleen veroorzaakt worden door de reizigers, maar ook door de mensen die op het vliegveld zullen werken en de leveranciers. Het gaat dan dus niet alleen om personenwagens, maar ook om vrachtwagens.

Het openbaar vervoer vanaf Schiphol/Amsterdam naar Lelystad en van Lelystad naar Zwolle is door de Hanzelijn op orde. De verbinding vanuit Harderwijk naar Lelystad is dat echter niet. Er is alleen een busverbinding Harderwijk – Lelystad, lijn 148. Deze is niet erg in trek om naar het vliegveld te gaan. Werknemers en reizigers zullen vanuit Gelderland dan ook veel eerder de auto nemen dan de bus. De meeste reizigers zullen echter naar het westen gaan: geschat wordt dat maar zo'n 30% van hen vanuit Gelderland naar Lelystad zullen gaan.

Kansen

Werkgelegenheid

De uitbreiding van het vliegveld biedt ook kansen, zoals voor de werkgelegenheid in en om het vliegveld en voor het bedrijfsleven. Door de uitbreiding zullen er meer mensen gaan werken op het vliegveld, zowel in de afhandeling van de vluchten, als het onderhoud etc. Lelystad Airport heeft zich

ten doel gesteld mensen aan het werk te krijgen met een afstand tot de arbeidsmarkt, dus voor hen komen er ook meer mogelijkheden daar een baan te vinden

Uiteraard bieden de uitbreidingswerkzaamheden van het vliegveld zelf ook arbeidskansen. Aannemers en andere bedrijven weten dat er opdrachten zullen komen voor het vliegveld voor de bouw en inrichting van de gebouwen op het vliegveld en kunnen tijdig medewerkers in dienst nemen.

Maar ook zullen de bedrijven die zich al op het luchthaventerrein gevestigd hebben en zich nog gaan vestigen meer mensen nodig hebben. Een luchthaven trekt bereikbaarheid aan en is daarom aantrekkelijk voor bedrijven om zich in de buurt te gaan vestigen.

Voor deze banen zullen vooral mbo'ers nodig zijn. Dit is een groot voordeel, in deze regio van Nederland zijn er nu te weinig banen voor mbo'ers. De schatting is dat dit om circa 800 banen gaat.



Afb. 7 Bedrijvigheid op Airport Lelystad

Toerisme

Het blijkt dat touroperators in de hele wereld rondkijken naar mogelijkheden voor nieuwe hotels. Uitbreiding van het Lelystad Airport biedt kansen voor de horeca. Voor aankomst en vertrek van reizigers zijn hotelkamers nodig. Nu gaan de mensen voor een hotel naar Amsterdam, maar Lelystad zou dit ook kunnen gaan bieden. Voor Nederlanders is de afstand Lelystad – Amsterdam misschien een behoorlijke afstand, voor mensen elders uit de wereld wordt Lelystad als een voorstad van Amsterdam gezien en voor hen is de afstand naar Amsterdam geen punt.

Daarnaast biedt het vliegveld ook kansen voor revitalisering van vakantieparken in de wijde regio, zoals op de Veluwe. Ook al gaan de gasten niet met het vliegtuig, het vliegveld biedt wel de mogelijkheid voor een dagtocht.



Afb. 8 In de hal van Airport Lelystad

Agrariërs in de nabije omgeving

De agrariërs in de omgeving van het vliegveld zagen eerst vooral de knelpunten van de uitbreiding, zoals milieuschade op hun gewassen. Toen zij beseften dat de uitbreiding een voldongen feit was gingen ze samenwerken, werden ze van tegenstanders medestanders. Door hun onderlinge samenwerking hebben ze bereikt dat op het vliegveld lokale producten verkocht zullen worden en weten ze dat de kwaliteit goed gemonitord wordt.



Afb.9 Zakenvliegtuigje

Conclusie

De uitbreiding van Lelystad Airport is een voldongen feit. Het heeft dus geen toegevoegde waarde om daarover te debatteren.

Er zijn problemen te verwachten met betrekking tot geluidsoverlast, met name in de omgeving van Elburg en in Overijssel. Het is afwachten hoe dit zal uitpakken voor de gezondheid en het wooncomfort voor de bewoners en de waarde van het vastgoed daar. De ChristenUnie moet goed zicht krijgen op wat er aan de Alderstafel besloten wordt om problemen aan te kaarten en daar waar mogelijk betere oplossingen aan te dragen. Hoe meer de regio inbrengt, hoe zwaarder haar oordeel telt.

De ChristenUnie moet bij aanpassing van de luchtvaartroutestructuur over een aantal jaren alert zijn en ervoor zorgdragen dat de overlast verder beperkt wordt. Op dit moment, 2017, lijkt het heel moeilijk de vliegroutes nog aan te passen.

De bereikbaarheid van Lelystad kan door de te verwachten drukte een behoorlijk probleem worden. Op de wegen naar Lelystad zullen vooral in de spits files komen staan. Het openbaar vervoer naar het westen is met de Hanzelijn op orde, maar de verbinding met Gelderland is minder goed. De ChristenUnie kan hier een punt maken van een goede en snelle busverbinding of zo mogelijk met een treinverbinding. Ook in Gelderland kunnen de routes naar Harderwijk verbeterd worden, om de spits te ontlasten en mensen uit te nodigen van Airport Lelystad gebruik te maken wanneer de vakantievluchten vanaf Lelystad gaan vliegen.

De uitbreiding zal meer werkgelegenheid bieden op het vliegveld zelf en ook bij bedrijven die zich in de buurt zullen vestigen. Vooral mbo'ers zullen hiervan kunnen profiteren. Ook mensen met afstand tot de arbeidsmarkt zullen kansen krijgen op het vliegveld. Hiervoor zullen ondernemers, overheid en onderwijs de handen ineen moeten slaan om de kansen optimaal te benutten voor Mbo'ers en stagiaires, met en zonder een afstand tot de arbeidsmarkt.

Daarnaast biedt het vliegveld ook meer kansen voor de toeristische sector in een wijde omgeving van Lelystad. Het is zaak niet af te wachten, maar alvast hierop te acteren. Dit kan de Veluwe nog aantrekkelijker maken, zodat de 'Veluwe op 1' kan staan als toeristische trekpleister.

Er zijn veel kansen te benutten, het is zaak in te kaart brengen wat er mogelijk is en daar waar mogelijk is overlast te beperken. De ChristenUnie fracties, zowel plaatselijk als provinciaal en eventueel landelijk, moeten hier alert op zijn en zo mogelijk samenwerken om knelpunten aan te pakken en kansen te grijpen. De samenwerkende agrariërs in de nabijheid van het vliegveld zijn een mooi voorbeeld hoe knelpunten tot kansen kunnen worden omgebogen.

Bronnen en websites:

<https://www.lelystadairport.nl/> [datum: 170214]

<http://www.alderstafel.nl/lelystad.html> [datum: 170214]

<http://www.alderstafel.nl/> [datum: 170221]

<http://www.destentor.nl/regio/flevoland/video-zo-laag-komen-vliegtuigen-voor-lelystad-airport-over-uw-huis-vliegen-1.6918539> [170220]

Informatie verstrekt door Gertjan van Eijk, ambtenaar provincie Gelderland, zowel tijdens de avond als per mail achteraf (terugmelding bijeenkomst ChristenUnie in Elburg).

Herkomst afbeeldingen:

Afb. 1 (voorpagina), 2, 4, 7, 8: Eigen foto's door de ChristenUnie Gelderland fractieleden Pieter Plug (2) en Janneke Vos (1,4,7,8)

Afb. 3: Is een foto van een dia uit de presentatie door P. van den Ham 1 februari 2017

Afb. 5 en 6: uit factsheet toekomstige Vliegroute van de website:

https://www.lelystadairport.nl/uploads/documents/factsheet-lelystad_vliegroutes.pdf

Afb. 9 Afbeelding Zakenvliegtuigje van website Airport Lelystad

<https://www.lelystadairport.nl/vluchten/zakenvluchten>