

Conclusies OPINIEPLEIN 18 april 2007

Sessie 1 – Integrale visie uitbreiding Lelystad Airport.

Informatieverstrekking en voorbereiding op besluitvorming in de raad.

Tijdstip

Van 19.30 – 22.45 uur in de raadzaal.

Voorzitter : raadslid Zeger van der Houwen.

Toelichting : wethouders Tjeerd van der Zwan en Jan de Vries.

Griffier : Henk Riepma.

Aantal belangstellenden: ca. 230 personen.

Inhoud bespreking:

De voorzitter legt de gang van zaken uit en geeft vooral de niet-raadsleden gelegenheid om vragen te stellen aan het college. Om de discussie wat structuur te geven wordt de avond ingedeeld in 4 blokken die overeenkomen met de 4 door de raad gestelde randvoorwaarden. Vervolgens worden de volgende vragen gesteld en beantwoord door of namens het college.

Randvoorwaarde 1: blijven binnen de grenzen van de PKB 2004

Martinair zegt vakantievluchten te willen doen vanaf Lelystad Airport. Die gaan echter al heel vroeg in de ochtend. Nachtvluchten worden toch niet toegestaan?

- Het aanwijzingsverzoek van Lelystad Airport valt ruim binnen de grenzen van de PKB. Het college kijkt niet naar opmerkingen van anderen.

Is er een garantie dat er geen nachtvluchten zullen plaatsvinden?

- Nachtvluchten passen niet binnen de huidige PKB. Voor de gemeente en de provincie geldt dat zij vasthouden aan de PKB 2004.

Heeft de nieuwe luchtvaartwet hier nog invloed op?

- De nieuwe wet is nog niet aangenomen. Er is nog discussie over wie de zeggenschap heeft over de luchthaven. Als het een regionale luchthaven is, is de provincie bevoegd. Als het een luchthaven van nationaal belang betreft is het Rijk bevoegd. De neiging is om luchthaven Lelystad onder het bevoegd gezag van het Rijk te brengen.

Zegt de PKB dat nachtvluchten en vrachtluchten niet mogen?

- Die worden impliciet uitgesloten. De openingstijden en de lengte van de baan worden daarin genoemd. Binnen de huidige PKB is ca. 4 miljoen bezoekers het maximum.

De breedte van de baan wordt niet vergroot. Daardoor kunnen grotere vliegtuigen niet, maar nu blijkt dat die toch zouden moeten. Tegenstrijdigheid?

- Vier miljoen is het maximum als de contouren maximaal worden gebruikt met grote vliegtuigen en veel passagiers. De breedte van de baan is vaak bepalend voor het soort vliegtuig. Dertig meter is een beperking. In het aanwijzingsverzoek is opgenomen om schouders van elk 7,5 meter aan te brengen aan weerszijden van de baan. Daardoor wordt de baan 15 meter breder. De gemeente heeft hier

een zienswijze tegen ingediend. De luchthaven geeft aan dat het voor de veiligheid is.

Kan een 737 landen op een baan van 30 meter breed?

- Een baan van deze breedte kan worden gebruikt door een vliegtuig met 180-200 passagiers. Dus een airbus 320 en andere middelgrote vliegtuigen.

Binnen de PKB is het aantal vliegtuigen aangegeven, maar niet de geluidhinder.

Schiphol zou kunnen kiezen voor uitplaatsing van low cost carriers en vliegtuigen met veel lawaai. Hoe kan daar de hand aan worden gehouden en ervoor worden gezorgd dat er alleen moderne vliegtuigen komen?

- In de PKB is een geluidcontour opgenomen voor KE-verkeer. Die ligt stijf om de luchthaven heen. Daar moet de luchthaven zich aan houden. Te veel lawaaierige toestellen betekent minder vluchten.

De MER is gebaseerd op 2,5 miljoen bezoekers. Die is dus niet van toepassing.

- In de MER zitten drie scenario's waar normen aan zijn gehangen. Daar zal de luchthaven zich aan moeten houden. Dit wordt door het Rijk bewaakt.

Hoe verhoudt zich de geluidcontour tot de 4 miljoen bezoekers?

- De PKB noemt het maximum aantal vliegbewegingen.

De grenzen van de PKB 2004 zijn slechts houdbaar tot 2009.

- In 2009 neemt het Rijk een nieuwe beslissing of de condities worden voortgezet of gaan veranderen. Het Rijk heeft al aangegeven het belangrijk te vinden wat de regio zegt. Daartoe zullen onder meer gesprekken plaatsvinden met de provincie, de gemeente en omwonenden.

Wordt dit jaar al begonnen met de voorbereiding van de nieuwe PKB? De provincie en de gemeente zijn voor.

- Er is geen informatie dat de voorbereiding al is gestart. De gemeente is alleen voor uitbreiding binnen de grenzen van de huidige PKB.

Omwonenden zijn niet op voorhand tegen ontwikkeling van de luchthaven, maar zij zijn wel de verliezers. De provincie wil ook de geluidzone van het industrieterrein verruimen om meer bedrijven met lawaai toe te laten. Waarom denken de provincie en de gemeente niet aan de omwonenden? Er is nu al teveel lawaai waar niet tegen wordt opgetreden. Het vertrouwen is weg.

- Een aantal problemen is zeer wel bekend. Bij een deel wordt samen opgetrokken richting de provincie. Voor het midlandcircuit en dergelijke is de gemeente niet het bevoegde gezag. De gemeente zet zich in om leefbare omstandigheden te creëren, ook in het weekend.

De veiligheid is ook in het geding. Tref sanctiemaatregelen.

- De gemeente wil luchtverkeersleiding en de luchthaven wil dat ook. Dan kunnen piloten worden aangepakt. In de MER wordt een hoofdstuk opgenomen over veiligheid. Daar kijkt het college ook met belangstelling naar uit.

Er wordt geen aandacht besteed aan de gevolgen van overvliegen voor het vee.

- Dat is inderdaad een punt. Dat geldt voor stallen, maar ook voor de

Oostvaardersplassen. Ook dit moet worden meegenomen in de MER.

De PKB wordt in 2009 vernieuwd. Welke macht heeft de gemeente om binnen de grenzen van 2004 te blijven? Almere is immers veel groter en is voor uitbreiding.

- Formeel heeft de gemeente Lelystad geen zeggenschap. Maar wel invloed. En dat is ook merkbaar. Datzelfde geldt voor Almere. Overigens loopt een deel van de aanvliegeroutes ook over Almere en daar is men niet blij mee.

Welke sancties zijn er als de luchthaven over de norm heen gaat?

- Bij de huidige luchthaven kijkt de commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet daar naar. Deze commissie moet het gebruiksplan van de luchthaven toetsen en daarover een advies uitbrengen aan de minister. Als een overschrijding dreigt zal de commissie dat aanhangig maken bij de inspectie. Die kan vervolgens gebruiksbeperkingen opleggen. Bijvoorbeeld: in het weekend dicht. Dit systeem werkt.

Heeft het college met omwonenden van Schiphol gepraat over hun ervaringen bij het opstellen van randvoorwaarden?

- Er is met diverse partijen gesproken, zowel rond Schiphol, als bij de vliegvelden van Eindhoven en Rotterdam.

Omwonenden zijn bang voor ontwikkelingen in de toekomst. Volgens de KLM zal het vliegverkeer enorm toenemen. Het college wil een convenant sluiten. Daar moet ook de nationale overheid in meegenomen worden. In het convenant moet de beperking van de grenzen van de PKB 2004 worden vastgelegd.

- Het college is bezig met het convenant en alle voorwaarden die daarin zullen worden vastgelegd.

Hoe wordt de inspraak geregeld op de volgende PKB? Het referendum is door de raad weggestemd.

- De PKB-procedure is wettelijk vastgelegd. Over de randvoorwaarden is in de raad veel discussie geweest. Dat zal nu ook weer het geval zijn. Het staat een ieder vrij om raadsleden persoonlijk te beïnvloeden.

Wie stelt het rampenplan op? Wie is eindverantwoordelijke bij een ramp?

- Er is een calamiteitenplan bij de luchthaven. Daar wordt wekelijks mee geoefend. Als de ramp plaats vindt op Lelystads grondgebied dan ligt de leidinggevende verantwoordelijkheid bij de burgemeester van Lelystad. Als het gaat om de juridische aansprakelijkheid voor schade en dergelijke, daar gaat de rechter over.

Het college heeft in de visie de uiterste grens opgezocht. Is dat geen verkeerd signaal? Hoe kun je ooit nog terug? Niemand heeft vat op Schiphol.

- De opdracht voor het college was om aan te geven wat binnen de gestelde randvoorwaarden het meeste zou opleveren voor de stad. Kleine zakenjets maken hetzelfde lawaai als grotere vliegtuigen. Het signaal dat het college heeft willen afgeven is dat de geluidsruimte moet worden ingevuld met een bepaald soort vliegtuigen, want dat levert voor de stad het meeste op.

Met grotere toestellen dus minder geluidhinder?

- Er is gekeken naar de geluidsruimte en hoe de luchthaven daar gebruik van

maakt. Dat kan efficiënter. Maar de gemeente gaat niet over de exploitatie.

De gemeente gaat wel over het landzijdig deel van de geluidsruimte.

- Het landzijdig deel is wat anders. Daar gaat de provincie over. De gemeente vindt ook dat daar een probleem ligt.

De luchthaven kan zelf kiezen hoe de invulling van de geluidsruimte plaatsvindt. Dat kan dus ook met straaljagers?

- Dat zou dom zijn van de Luchthaven, want dat levert weinig op.

De overheid moet duidelijk stelling nemen. Bijvoorbeeld bij meer luchtgeluid mag minder grondgeluid.

- Ontwikkeling van de luchthaven mag alleen binnen de grenzen van de PKB 2004. Wat de gemeente betreft wordt alleen meegewerkt als dat na 2009 ook zo blijft. Maar de gemeente gaat er uiteindelijk niet over en heeft alleen invloed. Dat is overigens niet onbelangrijk, want het kan voor een luchthaven heel vervelend zijn als een lokale overheid niet meewerkt. Wat betreft het industrieterrein voelt de gemeente mee met de omwonenden en steunen hen hierin ook.

Het zou beter zijn als nu al wordt gezegd: we werken niet mee.

- Dat is een keuze, maar niet de keuze die het college nu maakt. De mogelijkheid van uitbreiding van de grenzen in 2009 is er, maar daar gaat het college niet op voorhand vanuit.

De meerderheid van de bevolking van Lelystad zou voor uitbreiding zijn, maar die meerderheid weet niet hoe het geluid is. Kan dat worden geregeld?

- In de MER zit een belevingsonderzoek. Men zal zich zoveel mogelijk aan feitelijkheden houden.

Wordt rekening gehouden met kinderen op scholen? Die ondervinden ook hinder en vooral in de examentijden is dat heel vervelend.

- Naar de luchthaven gaat geen vliegroute over een school. Als er een school is die zoveel hinder heeft in de examentijd dat moeten ze dat melden en zullen er direct maatregelen worden genomen.

Verder worden onder meer de volgende opmerkingen gemaakt:

- De luchthaven is niet nodig. Toch doorzetten zal leiden tot een politieke prijs.
- De meerderheid van de Lelystadse bevolking is voor uitbreiding van de luchthaven binnen de grenzen van de huidige PKB.
- Als de gemeente alsnog een referendum houdt zou dat getuigen van durf.
- Bij externe veiligheid gaat het niet om het uitsluiten van risico's maar om een aanvaardbaar risico.
- In de regio is geen draagvlak voor meer dan PKB 2004.
- Meer vliegen leidt tot meer CO₂ uitstoot. Dat verergert de opwarming van de aarde en als dat doorzet dreigt Lelystad onder water te komen.
- Er zou een verordening op vliegtuigmotoren moeten komen om lawaaiige toetstellen te kunnen weren.

Randvoorwaarde 2: geen vliegroutes boven de stad

Het college heeft zich te gretig getoond door ja te zeggen. Waarom zo gretig en accepteren dat de routes "misschien" worden verplaatst?

- Op dit moment kunnen de vliegroutes naar en van Schiphol niet worden verplaatst. In 2012 is de eerste mogelijkheid tot wijziging in Europees verband. Het belang van verplaatsing wordt ook onderschreven door Vluchtverkeersleiding Nederland. Daarnaast is van belang dat geen vliegtuig onder de 4.000 voet over Lelystad vliegt. Het merendeel zit zelfs boven de 7.000 voet. Wat wel kan is het verleggen van de routes voor middelgrote vliegtuigen. Ook het kleine vliegverkeer mag niet meer over de stad. Dat alles bij elkaar heeft het college tot het standpunt gebracht dat het niet volledig voldoen aan deze randvoorwaarde overkomelijk is.

Van overvliegende vliegtuigen naar Schiphol wordt ook in De Landerijen hinder ondervonden. Het is onbegrijpelijk dat de vliegroutes niet om Lelystad heen kunnen worden gelegd. Vijf kilometer opschuiven en het probleem is opgelost.

- Schiphol gaat niet over de routes, maar Luchtverkeersleiding Nederland. Het IJsselmeer is heel vol. Er moet dan veel meer opschuiven. Herschikking is pas in 2012 aan de orde.

De veebedrijven aan de Knarweg willen dat niet meer boven de stal wordt gevlogen.

- Vee is ook een zorg van het college. Daar zal verder over worden gesproken. De uitvliegroute gaat op 3.000 voet over de Oostvaardersplassen. Dat is elders ook zo bij ecologisch waardevolle gebieden.

De routes verleggen is dus moeilijk, maar afgezien daarvan zijn er geen vluchten meer boven de stad?

- Het is een totaalpakket. Middelgroot en klein mag niet meer boven de stad, de grote nog wel.

Op de luchthaven is geen kaartje waarop is aangegeven dat niet boven de stad mag worden gevlogen. De luchthaven zelf doet daar niets aan. Is het een taak voor de gemeente?

- De commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet spreekt de directie van de luchthaven aan op het vliegen boven de stad. De directie is gevraagd dit bij gebruikers aan de orde te stellen. Het blijft echter een hardnekkig probleem. Daarom streeft de gemeente met de directie naar luchtverkeersleiding, want dan is het wel aan te pakken.

Waar moeten mensen recreëren in Lelystad? Om de 10 minuten komt een vliegtuig over in het buitengebied.

- Straks gaan maar 8 per dag op 3.000 voet over de Oostvaardersplassen heen en geen kleine vliegtuigjes meer. De uitvliegroute BKL ligt vlak bij het Natuurpark. Met de provincie wordt bekeken of daar omheen kan worden gevlogen. Het college heeft ervoor gekozen om vliegroutes buiten de stad te leggen.

Wie is het bevoegd gezag om Luchtverkeersleiding Nederland aan te sturen?

- Het ministerie is het bevoegd gezag. De Inspectie is de handhaver. De gemeente beheert het klachtensysteem.

Bij uitbreiding zal alleen maar sprake zijn van meer hinder, zeker in het buitengebied.

- Een aantal woningen zal overlast krijgen. In het aanwijzingsbesluit staat de aanvaardbaarheidsnorm. De woningen zijn benoemd.

Als het alleen een financiële kwestie is om luchtverkeersleiding op de luchthaven te krijgen, is meebetalen dan een optie voor de gemeente?

- Die actie wordt wel ingezet, maar het is niet zo simpel. Personeel is ook een probleem. De apparatuur was ook niet aanwezig. Er komt een voorstel om toch luchtverkeersleiding mogelijk te maken. Wellicht met een gemeentelijke bijdrage.

De overvliegroute bij de Oostvaardersplassen is niet logisch. Als die iets wordt verlegd scheelt dat tijd en daarmee geld. Dan komt de route ook wat verder van Lelystad-Haven te liggen. Wil de gemeente daar actie op ondernemen?

- De suggestie zal worden getoetst bij Luchtverkeersleiding Lelystad.

Randvoorwaarde 3: voldoende nieuwe werkgelegenheid

De aanneme is dat 800 banen per miljoen bezoekers worden gecreëerd. Wat als dat er veel minder blijken te zijn?

- Er is geen garantie dat die banen er ook vanzelf komen. De adviseurs vinden het haalbaar, maar daar moet wel wat voor worden gedaan. De luchthaven, de gemeente en de provincie moeten daar gezamenlijk voor optrekken. Die banen moeten worden ingevuld door mensen uit Lelystad en de regio. De prognose is nog aan de sobere kant. Het moet zeker haalbaar zijn.

Op de site van de Kamer van Koophandel staat dat Lelystad Airport een unieke kans is. Wel is positieve ondersteuning nodig bij het binnenhalen van bedrijven. Wanneer gaat de gemeente daarop investeren?

- Eerst zijn de feiten verzameld. Als de raad meegaat moet het gebeuren samen met andere actoren.

Schiphol loost low cost carriers omdat die minder opleveren en ook minder arbeidskrachten nodig hebben. En zijn die wel voor Lelystedelingen? Bij Schiphol is er één job per 7 vliegtuigen, in Lelystad één per 9. Dat lijkt onwaarschijnlijk en dit is de enige lust.

- De werkgelegenheid is heel belangrijk, want het is inderdaad de enige lust. In Lelystad is sprake van 11% werkloosheid, het hoogste percentage van Flevoland. De uitbreiding van de luchthaven creëert precies de juiste banen om de jeugd perspectief te bieden.

In de voetnoot op pagina 11 wordt twijfel uitgesproken of die 4 miljoen wel past binnen de grenzen van de PKB. Hoe zit dat?

- Met vier miljoen wordt de grens echt opgezocht, maar dat getal zou ook 3,8 of 3,5 miljoen kunnen zijn. Vandaar de voetnoot.

Waarom gaat de gemeente dan niet lager zitten?

- Er is bewust voor drie scenario's gekozen. Het gaat om het afgeven van een signaal en dat blijft gelijk, ook als die 4 miljoen niet helemaal worden gehaald.

Is Lelystad Airport de enige strohalm om banen te scheppen? Is het niet beter om iets te zoeken wat minder agressie en vervuiling oproept?

- Het college stelt zich op het standpunt: doe het één, maar laat het ander niet. Het lokale bedrijfsleven genereert ook veel banen. Aan de kust vindt recreatieve ontwikkeling plaats. Het uitbreiden van Bataviastad is ook een banenmotor.

Als de aankomst- en vertrekhal op een andere plek wordt gesitueerd is er meer ruimte voor winkels.

- De luchthaven heeft een eerste schets gemaakt, maar de hal heeft nog geen definitieve plek. Misschien hebben andere gebruikers ook nog wel wensen.

Het onderzoek lijkt broddelwerk.

- De deskundige op dit gebied in Nederland heeft het rapport gemaakt. De visie en de achterliggende stukken zijn direct vrijgegeven.

Er zaten veel tegenstrijdigheden in de rapportages. Welke banen zijn laag en middel geschoold? Welke bedrijven willen hier komen?

- Gedacht moet worden aan veiligheid, douane, bagageafhandeling, hotel, onderhoud, autoverhuur, schoonmaak, etc. Het zijn ook banen die niet afhankelijk zijn van het prijskaartje van de vlucht. Met onderhoudsbedrijven zijn al gesprekken gaande om ze te interesseren.

Vliegvelden met een menging van vracht en passagiers zijn niet vergelijkbaar met Lelystad Airport. In het onderzoek zijn getallen uit 2005 gebruikt. Inmiddels is echter veel veranderd.

- Het onderzoek uit 2005 is door SEO voorzien van een second opinion. Daarbij is specifiek naar kleine luchthavens gekeken. De vergelijking was niet perfect en daarom ziet SEO ook grotere onzekerheden. Desondanks acht SEO 800 arbeidsplaatsen haalbaar.

Randvoorwaarde 4: voldoende infrastructuur voor de extra passagiersstromen

Is er geen extra infrastructuur nodig?

- Om dit te onderzoeken is een gerenommeerd bureau ingeschakeld. Alle verkeersstromen zijn doorgelicht, zowel voor de wegen als het spoor. De infrastructuur kan het extra verkeer als gevolg van de uitbreiding dragen. Wel zijn er aanvullende wensen, zoals een directe shuttledienst naar het station en een 3^e afslag van de A6.

Op pagina 21 wordt gesproken over het verdwijnen van aansluitingen op de Larserweg, het afsluiten van de Meerkoetenweg en een fietspad langs de Eendenweg tot de luchthaven. Kan dat fietspad niet verder worden doorgetrokken?

- De discussie over het fietspad, daar wil het college met omwonenden uitkomen. Het afsluiten van de Meerkoetenweg is nog geen plan. Mocht het wel doorgaan dan zou voor omwonenden een alternatief worden gezocht.

Is onderzoek gedaan naar de vervoersstromen bij andere luchthavens? Hoe wordt het extra verkeer uit Noord-Holland verwerkt?

- Onderzocht is of door de uitbreiding van de luchthaven extra infrastructuur nodig is, want Lelystad wil niet voor de kosten daarvan opdraaien. Er zullen zich inderdaad op enkele punten in de stad problemen gaan voordoen, maar die worden veroorzaakt door autonome groei, onder andere op de A6. De conclusie is dan ook dat de gemeente moet aandringen op een extra ontsluiting van de A6.

5. Overige zaken

In de visie wordt niet gesproken over de klimaatproblematiek en het mondiale vlak. Lelystad moet in relatie worden gezien tot Schiphol. Hier ja tegen zeggen is niet verstandig, want dat zal het begin zijn van verdere uitbreiding.

- Op Nederlandse schaal kan daar ook anders tegen aan gekeken worden. Hier is nog ruimte om de omgeving van Schiphol te ontlasten.

Wat als niet wordt voldaan aan alle randvoorwaarden?

- Het college wil de raad overtuigen dat dit de beste weg is. Als de gemeente niet mee wil en het Rijk wel, zal de gemeente gedwongen worden. Maar voor de luchthaven is het heel vervelend als de gemeente een bedrijf niet wil.

Verder worden de volgende opmerkingen gemaakt namens Lelystad Airport:

- Lelystad Airport houdt zich aan de grenzen van de PKB 2004
- Lelystad Airport zet zich in om het naderingsverkeer van Schiphol op termijn weg te krijgen boven Lelystad.
- Luchtverkeersleiding moet zo spoedig mogelijk op de luchthaven komen.
- Lelystad Airport staat open voor suggesties om de routestructuur te optimaliseren. Daar zijn sturingsmiddelen voor.
- Lelystad Airport heeft het Aviodrome gevraagd te stoppen met de vluchten met oude straaljagers; daar heeft de directie zelf niet de bevoegdheid toe. Wel wordt toegezegd om het vliegen met straaljagers te ontmoedigen met een geluidsheffing of iets dergelijks.
- Wat betreft het openbaar vervoer: waar een wil is, is een weg.
- Als er scholen zijn die overlast hebben, kom daar dan mee. Als hier rekening mee kan worden gehouden zal Lelystad Airport dat doen.
- Lelystad Airport zal zich inspannen om het luchtverkeer schoner te krijgen.
- 4 à 5.000 van de 30 tot 35.000 banen in Lelystad zijn luchthaven gerelateerd.

Conclusie:

De voorzitter concludeert dat veel vragen zijn gesteld en zijn beantwoord en dat nu het woord is aan de gemeenteraad.

Vervolgtraject:

De integrale visie uitbreiding Lelystad Airport wordt in mei ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

Contactadres: griffie@lelystad.nl tel. 0320 - 278 353.