

Goedemiddag,

Hierbij een artikel van mij over b.g. onderwerp. Ik wijs u vooral op de laatste alinea over alternatieven voor het vliegveld, die naar mijn mening zeer realistisch zijn en een veel betere oplossing voor Lelystad.

Cora van Nieuwenhuizen probeert op alle mogelijke manieren om Lelystad Airport er nog snel door te drukken

11 maart 2021

6 min. leestijd



Foto PxHere

Hoewel het dossier Lelystad Airport door de demissionaire regering controversieel is verklaard en dus pas door een nieuwe regering verder afgehandeld zou mogen worden, zet de huidige minister van Infrastructuur & Waterstaat alles op alles om de opening van dit vliegveld er nog snel door te drukken, waartegen de provincie en enkele Overijsselse gemeenten nu weer bezwaar aantekenen.

Door Kees Huls

Lelystad Airport

Lelystad Airport was een zakenvliegveldje dat de laatste jaren voor 200 miljoen Euro werd uitgebreid tot een volwaardig vliegveld. Omdat Schiphol al enkele jaren op of over haar vastgestelde limiet zat qua aantal vliegbewegingen zou Lelystad de vakantievluchten moeten overnemen om ruimte voor lijnvluchten op Schiphol te creëren.

Problemen

De keuze voor het op slechts 60 km van Schiphol gelegen Lelystad was niet de allergelukkigste. Direct om de hoek liggen de Oostvaardersplassen, het grootste vogelbroedgebied van Europa en door de nabijheid van Schiphol ligt het binnen de aanvliegeroutes daarvan. Gevolg hiervan was dat alle luchtverkeer voor Lelystad uitgevoerd zou moeten worden beneden de normale vlieghoogtes. Daardoor zouden er grote problemen ontstaan met laagvliegende toestellen over delen van Overijssel en Gelderland met alle geluids- en luchtvervuilingsgevolgen van dien. De noodzakelijke vergunningen bleken steeds weer op onjuiste gronden te zijn verleend en werden succesvol bestreden door actiegroepen en de lagere overheden. Ook de EU was het uit niet-concurrentieoverwegingen niet eens met het plan om het vliegveld alleen maar open te stellen voor maatschappijen die verhuisden vanaf Schiphol. Dit was echter wel een uitdrukkelijke voorwaarde voor een meerderheid in de politiek. Door de stikstofcrisis zou de opening ook niet kunnen plaatsvinden. Vanwege al deze problemen werd de opening al 3 keer uitgesteld en is deze nu voorzien voor oktober 2021.

Controversieel

Ondertussen liep de weerstand tegen de plannen steeds verder op, ook binnen de coalitie. Na de val van het kabinet werd op grond van de steeds weer opduikende onduidelijkheden en pogingen tot manipulatie dan ook besloten dat het ontslagnemende parlement geen beslissingen meer zal mogen nemen over dit dossier en dit zal overhevelen naar het nieuw te kiezen parlement.

Corona

Ook in de luchtvaartwereld heeft corona vreselijk toegeslagen en het vliegverkeer op Schiphol is gigantisch ingestort. Zelfs wanneer de oude situatie zou terugkeren zal dat vele jaren gaan duren en is er geen noodzaak voor de opening van Lelystad. Men kan zelfs aannemen dat de oude situatie nooit meer

zal terugkeren omdat de publieke mening een omslag gemaakt heeft en steeds meer mensen eindelijk anders over vliegen zijn gaan denken. Ook ontstaan er steeds meer twijfels of er wel moet worden doorgedaan met de verlening van de extreme voorkeurspositie aan het vliegverkeer. Het nauwelijks hoeven betalen van belastingen en rechten maken het immers voor trein- en wegverkeer onmogelijk om op gelijkwaardige basis te kunnen concurreren.

Doordrammen

Toch probeert Van Nieuwenhuizen op alle geoorloofde en wellicht ook ongeoorloofde manieren de opening toch door te drukken. Omdat het toch maar over Oost- Nederland gaat, een van die volkomen oninteressante landsdelen buiten de Randstad, die men op allerlei gebieden benadelen mag. Tot voor kort werd er zelfs nooit de moeite genomen om ook maar te onderzoeken of het niet tot een herindeling van het luchtruim zou kunnen komen om in ieder geval het laagvliegen te vermijden. Maar nu opeens komt als een duveltje uit een doosje een plan op tafel om toch op korte termijn tot een herindeling te komen om het vliegveld toch in bedrijf te kunnen nemen.

Mistig plan

Dit nu opeens wel mogelijke plan werd met stoom en kokend water gepresenteerd, Het heet *ontwerp-voorkeursbeslissing luchtruimherziening* en blinkt weer uit in vaagheid en onduidelijkheid. Zo is absoluut niet duidelijk wanneer het afgelopen zal zijn met laagvliegen, terwijl daar wel toezeggingen over werden gedaan. Ook de toegezegde participatie van de regio in de plannen is verdwenen. In het besluit sorteert het Rijk voor op een efficiëntere en minder milieubelastende luchtvaart, waarbij sneller wordt gedaald en gestegen vanaf luchthavens. Daar pleiten de provincie en gemeenten al jaren voor. In het besluit wordt gesteld dat het continue dalen pas in de periode 2030-2035 wordt ingevoerd. Onduidelijk blijft echter wanneer dit geldt voor Lelystad Airport. Het kan nog jaren duren voordat het laagvliegen verdwijnt. Ook worden de belangwekkende onderzoeken naar milieuvriendelijker vliegen die op dit moment op Twente Airport plaatsvinden op geen enkele manier meegenomen, terwijl deze sterk zouden kunnen bijdragen aan de acceptatie van de plannen. Tevens heeft de regio sterk de indruk dat de herindelingen van het militaire luchtruim die zullen gaan plaatsvinden hierbij buiten beschouwing gelaten worden.

Verwarrend

De provincie Overijssel en elf Overijsselse gemeenten vinden dat het Rijk opnieuw verwarring zaait. Zij vragen de minister daarom om duidelijkheid te scheppen over de vliegroutes. Dat doen zij in een zienswijze die zij vandaag indienen tegen de concept-voorkeursbeslissing van het Rijk. De regio wil dat, voordat de definitieve voorkeursbeslissing wordt genomen, duidelijk is wat de effecten van het nieuwe beleid zijn voor de omgeving, en in het bijzonder voor de gemeenten die onder de aan- en uitvliegroutes liggen.

Bezwaar

Daarom hebben de provincie Overijssel en de gemeenten Dalfsen, Deventer, Enschede, Kampen, Hellendoorn, Hengelo, Olst-Wijhe, Raalte, Staphorst, Steenwijkerland en Zwolle besloten bezwaar te maken en een officiële zogenaamde zienswijze in te dienen bij het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

Dialoog

Voor de regio is het belangrijk dat de besluiten van het Rijk over de luchtvaart transparant zijn en dat effecten voor de betrokken regio in beeld zijn en worden meegewogen. Ook vinden provincie en gemeenten het belangrijk dat omwonenden, bedrijfsleven en andere instellingen kunnen meedenken en -praten over de besluiten. In de zienswijze stellen de provincie en betrokken gemeenten de overheden en samenleving niet of nauwelijks betrokken zijn bij de ontwikkeling van de toekomstplannen. Zij vragen daarom om betere afspraken te maken over hoe en wanneer zij door de minister in het vervolgproces betrokken worden.

Wat dan met Lelystad Airport

Het is zeer te betreuren dat door inadequate plannenmakerij een enorme investeringsbedrag over de balk gegooid zou worden. Er zal dus een andere invulling voor het merendeel van het vliegveld gevonden moeten worden. Te denken valt aan een evenementenhal of beurscomplex, mooi centraal in Nederland en uitstekend bereikbaar, in de grote steden als Amsterdam en Utrecht bevinden zich de Jaarbeurs en de RAI, dicht tegen de centra gelegen. Deze te verlaten complexen kunnen dan beschikbaar komen voor de zo hoogst noodzakelijke woningbouw in deze steden. Dergelijke ontwikkelingen zouden dan veel meer betekenen voor de ontwikkeling van Lelystad dan een vliegveld met alleen maar in- en uitstappende passagiers. Lelystad verdient extra steun omdat het jarenlang in de kou gelaten is en belemmerd is in haar groei door gebrekkige verbindingen.