

Samenvatting Flyland eindrapportage (2003)

Het kabinet heeft eind 1999 gekozen voor beperkte groei van de luchthaven Schiphol op de huidige locatie voor de korte en middellange termijn. Om te bepalen of een luchthaveneiland op de lange termijn een alternatief voor de huidige Schiphol-locatie zou zijn, besloot het kabinet de haalbaarheid hiervan verder te onderzoeken aan de hand van een meerjarig onderzoeksprogramma Flyland.

Eind 2002 bleek dat als gevolg van diverse mondiale ontwikkelingen in de luchtvaart een mogelijk alternatief voor Schiphol pas veel later aan de orde zou zijn dan in 1999 was voorzien. Dit inzicht leidde tot bijstelling van de prioriteit van dit onderzoek bij de opdrachtgevers en tot bevriezing van Flyland.

Deze voortijdige eindrapportage van het programmabureau Flyland geeft een beeld van de onderzoeksresultaten per begin 2003, drie jaar vóór het oorspronkelijk beoogde einde van het onderzoeksprogramma. Het grootste deel van het geplande onderzoek is derhalve nog niet verricht.

De meeste onderzoeksthema's van Flyland bevonden zich begin 2003 in de voorbereidings of aanbestedingsfase. Van de thema's Mariene Ecologie & Morfologie, Vogels & Vliegveiligheid, Bereikbaarheid en Operationele Integriteit is een beperkt aantal resultaten beschikbaar uit onderzoek dat wel is aanbesteed.

Van de overige thema's is een aantal nieuwe inzichten beschikbaar uit de voorbereidingsfase. Op basis van de verworven kennis kan met enige voor-zichtigheid toch een aantal richtinggevende uitspraken worden gedaan over de kansen en risico's van een luchthaveneiland in de Noordzee. De belangrijkste conclusies samengevat zijn:

1. Naar aanleiding van onder andere discussies met stakeholders is het inzicht ontstaan dat niet langer de (on)mogelijkheid van zo'n luchthaven centraal moet staan in het onderzoek, maar dat het gaat om het in kaart brengen van de effecten én de mogelijkheden die een luchthaven in de Noordzee met zich meebrengt op het gebied van milieu, economie, veiligheid en ruimte. Daarmee kunnen bouwstenen geleverd worden die, desgewenst, bijdragen aan een kabinetsbesluit over de wenselijkheid van een luchthaven in de Noordzee.
2. Er zijn geen absolute onmogelijkheden om een eiland in de Noordzee te realiseren. Uit de voorbereidingen voor het onderzoek en verrichte voorstudies is gebleken dat een luchthaven in zee mogelijk risico's met zich meebrengt, maar dat maatregelen zijn te treffen om deze risico's beheersbaar te maken.
3. De samenhang tussen de afzonderlijke thema's vraagt om een programma-breed beoordelingskader waarin de maatschappelijke of strategische baten-kosten en kansen-risico's samenkomen voor nadere analyse.
4. Er is beter zicht gekregen op de nog aanwezige kennisleemten over een luchthaven op een eiland in de Noordzee en op inconsistenties in het voorafgaande onderzoek uit de jaren 1998 en 1999.

5. Door de gehanteerde maatschappelijke en wetenschappelijke borging bij de bepaling van de onderzoeks- agenda heeft een zekere garantstelling plaats gevonden dat de juiste onderzoeksvragen op de juiste wijze zouden worden beantwoord. Dit is - nog ongeacht de uitkomsten van het onderzoek - een kwaliteitsborging die doorwerkt in het latere besluitvormingsproces.

6. Specifieke conclusies uit het onderzoek (een deel van de thema's):

6.1 Mariene Ecologie & Morfologie:

- de verwachting is dat een integraal model de betrouwbaarheid van de effectvoorspellingen tot en met de soorten die hoger op de ecologische ladder staan (hogere trofische niveaus) zoals vissen en vogels zal vergroten;
- al het benodigde zand kan gewonnen worden zonder effecten voor de Waddenzee en de Duitse Bocht en met acceptabele effecten in de kustzone, met een voorbehoud ten aanzien van enkele nog nader te onderbouwen effecten op de hogere trofische niveaus;
- een eiland op minstens 8 km uit de kust zal geen morfologische effecten veroorzaken die tot een mogelijke no-go beslissing zal leiden.

6.2 Vogels en Vliegveiligheid: de verwachting is dat, behalve bijzondere omstandigheden zoals falls, de problematiek van vogelaanvaringen te beheersen is door een juiste inrichting en verjaging.

6.3 Bereikbaarheid: een multimodale ontsluiting van het eiland ligt voor de hand, gezien de belangrijkste beslisfactoren. Wanneer alleen de start- en landingsbanen en beperkte terminalfuncties op zee worden gelegd, kan misschien alleen een spoorverbinding als luchthavenintern systeem volstaan.

6.4 Operationele Integriteit, windschermenonderzoek: windschermen langs de start- en landingsbanen maken de starts en vooral landingen onveiliger.