



Uitbreiding Lelystad Airport



Waarom tijdige opening Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt

Kabinet en Kamer hebben op grond van goede argumenten [*1] besloten tot openstelling van Lelystad Airport en dat is goed voor de economie van Flevoland en de regio en ontlasting van gebieden rond Amsterdam, Eindhoven en Rotterdam. Recent is dat bevestigd:

Regeerakkoord 2017 - 2021:

Een goede luchthaven Schiphol met een succesvolle home-carrier is belangrijk voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingsplaats [...] Het selectiviteitsbeleid moet beter. Op Schiphol geven we voorrang aan vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken. Eindhoven Airport en Lelystad Airport zijn de belangrijkste luchthavens voor vakantievluchten.

Samenvattende conclusies:

- 1) Gezien de nog lopende onderzoeken naar mogelijke uitwerking van uit bewonersadvies en internetconsultatie naar voren gebrachte suggesties voor verbeteringen in aansluitroutes en naar de consequenties van correcties op de MER is het niet opportuun om nu een beslissing te forceren over uitstel van Lelystad Airport.
- 2) Uitstel van opening van Lelystad Airport vertraagt de internationale connectiviteit van Nederland, verzwakt de concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam, ondermijnt het vertrouwen in een betrouwbare rijksoverheid en leidt tot directe economische schade in Flevoland en Lelystad. Deze gevolgen wegen niet op tegen de (veronderstelde) geluidsoverlast op de aansluitroutes.

De feiten op een rij:

1. **Er zijn breed gedragen afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Lelystad Airport:**
 - a. Aan de Alderstafel [**]. Het Aldersadvies is door de Tweede Kamer overgenomen.
 - b. Er is een Luchthavenbesluit (1 april 2015) ***; sindsdien wordt volop gewerkt aan uitvoering van dat besluit
 - c. Een MER maakt integraal onderdeel van het Luchthavenbesluit. ****
 - d. Regeerakkoord 2017 -2021: versterking van de intercontinentale netwerkfunctie van Schiphol is afhankelijk van het selectiviteitsbeleid met Lelystad Airport.
2. **Voor de vaststelling van de aansluitroutes is door het Ministerie I&W alsnog een brede consultatie opgezet (luchtruimgebruikers, inwoners en een internetconsultatie)**

Deze hebben tot veel reacties geleid. Alle verbetervoorstellen in de aanvliegeroutes, worden momenteel door de LVNL en CLSK bestudeerd. Aan het merendeel van die verbetervoorstellen kan naar alle waarschijnlijkheid worden tegemoetgekomen. Vervolgbesluitvorming kan alleen dan zorgvuldig plaatsvinden als alle feiten bekend zijn. Op dit moment is dat nog niet het geval.
3. **De 'overlast' in de aanvangsperiode, tot herziening luchtruim, bestaat uit 10.000 vliegbewegingen:** in het begin gemiddeld 1 vliegtuig per 3 uur en later 1 per 1,5 uur, steeds tussen 06.00-23.00/24.00 u.



www.uitbreidinglelystadairport.nl





4. Herindeling van het luchtruim biedt ruimte voor optimalisatie maar ook in die situatie blijven er vliegtuigen over Gelderland en Overijssel heenvliegen.

Of de herindeling van het luchtruim leidt tot vermindering van (veronderstelde) geluidsoverlast hangt af van uitkomsten onderzoek LVNL in hoeverre vliegtuigen substantieel hoger kunnen gaan vliegen. *****

5. De herindeling van het luchtruim zal op zijn vroegst in 2023 gereed zijn.

6. Er is breed draagvlak voor Lelystad Airport

LEY heeft binnen provincie Flevoland een groot draagvlak bij de bevolking (ca. 70 % positief). Vergelijkbare cijfers komen uit een enquête van dagblad De Stentor onder inwoners van Overijssel en Gelderland. Sinds de zomer 2017 zijn vooral tegenstanders van openstelling LEY per april 2019 aan het woord. De 'zwijgende meerderheid' vertrouwt op gemaakte afspraken.

7. Het niet tijdig openen van Lelystad Airport betekent dat Schiphol 'op slot' gaat als het de maximale capaciteit van 500.000 vliegbewegingen bereikt.

De vraag naar vervoer via de lucht blijft groeien, de politiek heeft uitgesproken deze groei in balans met de omgeving te willen faciliteren (vigerend beleid cf. Actieagenda 2016



Overwegingen en argumenten voor opening LEY per 1 april 2019

1. Uitstel van de opening versterkt het beeld van de onbetrouwbare overheid

Uitstel van LEY versterkt het beeld van de onbetrouwbare overheid. Bij het bedrijfsleven, maar ook bij instellingen (o.a. onderwijs), die het bedrijfsleven ondersteunen en bij inwoners die belang hebben bij de economische ontwikkelingen als gevolg van de luchthaven. Uitstel voegt ene nieuw hoofdstuk toe aan de historie door de rijksoverheid niet (tijdig) afmaken van grootschalige projecten in Lelystad.

Economie is geloof en een kwestie van vertrouwen. Het eerste uitstel van 2018 naar 2019 heeft dit vertrouwen al flink geschaad. Verder uitstel leidt tot verder verlies van vertrouwen.

2. Verlies van potentiële werkgelegenheid

In 2014 zijn de mogelijke regionale werkgelegenheidseffecten in kaart gebracht bij de ontwikkeling van Lelystad Airport. In de fase 1 ontwikkeling (10.000 vliegtuigbewegingen) gaat het om 400 FTE arbeidsplaatsen directe werkgelegenheid en 200 FTE indirecte werkgelegenheid. Om deze werkgelegenheid lokaal ingevuld te krijgen wordt per 2018 door het ROC van Amsterdam het Samenwerking College Amsterdam Lelystad Airport (SCALA) opgezet: met jaarlijks enkele honderden leerlingen. Deze ontwikkeling zal vertraagd of afgeblazen worden.

Aangezien de werkgelegenheid op de luchthaven vooral wordt ingevuld door bewoners uit de omgeving, die nu nog werkloos zijn, leidt uitstel van LEY tot voortgezette druk op (bijstands)uitkeringen.



3. Uitstel leidt tot minimaal 5 jaar stilstand in economische ontwikkeling in de regio.

De nieuwe werkgelegenheid komt direct ten goede aan de inwoners van Lelystad en gemeenten in de omliggende en nabije regio's. Uitstel betekent in elk geval dat de 400 FTE directe werkgelegenheid op korte termijn niet ingevuld worden.

Ook de indirecte werkgelegenheid zal zich bij uitstel niet ontwikkelen. Op dit moment worden plannen gemaakt voor hotelontwikkeling en koppeling van de luchthaven met regionale (toeristische) trekpleisters zoals BataviaStad, aan- en afmeerlocaties cruiseschepen BataviaHaven, ontwikkeling Nationaal Park NieuwLand (Oostvaardersplassen), e.d. Deze internationale bedrijven zullen hun besluitvorming voor investeringen van tientallen miljoenen stopzetten tot opening van de luchthaven.

Aangezien de werkgelegenheid op de luchthaven vooral wordt ingevuld door bewoners uit de omgeving, die nu nog werkloos zijn, leidt uitstel van LEY tot voortgezette druk op (bijstands)uitkeringen.

4. Gedane investeringen blijven onderbenut; risico op schadeclaims

In de landzijdige infrastructuur (verbreding en afslag A6) is door Rijk en regio geïnvesteerd. ***** Deze investering zal onderbenut blijven de eerste 5 jaar. Dit veroorzaakt verlies aan rentebaten van enige miljoenen voor de verschillende overheden.

Aangezien Lelystad Airport vooral werkt op basis van uitbesteding, zijn nu al contracten gesloten met verschillende dienstverleners. Deze ondernemers zullen mogelijk schadeclaims indienen bij vertraging en ook dit leidt tot verlies van werkgelegenheid.

5. Imagoschade / Negatieve publiciteit

Nationaal en internationaal loopt Nederland/Flevoland/Lelystad het risico om (jarenlang) negatief in de publiciteit te komen net zoals met Berlin Airport. Voor een land dat een naam hoog te houden heeft in weg- en waterbouw is dit geen reclame.

Noten ter toelichting:

- * *Lelystad Airport is een Nationale Luchthaven die met openstelling voor vakantievluchten invulling geeft aan de wens van Nederlanders om meer te reizen en op vakantie te gaan. Tegelijkertijd willen we ook dat Schiphol een sterke Mainport blijft. We kunnen die groei niet alleen op de schouders van de regio's Amsterdam, Eindhoven en Rotterdam laten drukken.*

Schiphol kan met openstelling van Lelystad Airport de functie als sterke mainport behouden. Een sterke mainport zorgt voor duizenden banen en economische ontwikkeling. Dat is een breed gedeelde politieke en maatschappelijke ambitie. Lelystad is bedoeld als luchthaven voor het vakantieverkeer. De ruimte die hiermee vrijkomt op Schiphol kan dan worden ingevuld voor het mainportgebonden verkeer. Zonder alternatieve capaciteit kan daar geen invulling aan worden gegeven. Daarmee komt de ontwikkeling van Schiphol tot stilstand.

Concreet: Er zijn nu ongeveer 30.000 'segment 5' (vakantie) bewegingen op Schiphol: Lelystad biedt in de eindfase een capaciteit van 45.000 bewegingen. Als Schiphol wordt ontlast van het vakantie-verkeer, ontstaat groeiruimte van zo'n 5%: dat is substantieel voor een luchthaven die gezien haar ligging maar zeer beperkt kan groeien. Bij opening per april 2019 kan daar een begin mee worden gemaakt.

(NB: groei luchtvaart wereldwijd 3,7%, Europa 2,5%, Schiphol 2017-2022 2,1%)



- ** Aldersakkoord 2009: vanwege druk van de Schipholomgeving is afgesproken dat de groei/ontwikkeling van de luchtvaart niet alleen bij Schiphol (tot max. 500.000 vliegtuigbewegingen) zou plaatsvinden maar ook (tot 70.000 vliegbewegingen) bij Eindhoven/Lelystad.
- *** Luchthavenbesluit is inhoudelijk en procedureel tot aan de Raad van State goedgekeurd ten behoeve van tijdige opening op 1 april 2018 (!).
- **** Uit de MER blijkt dat het aantal gehinderden bij Lelystad Airport significant lager is (115.000 minder gehinderden) dan ten opzichte van de ontwikkeling bij Schiphol.
Er is overigens nu sprake van twee MER-en:
 - De MER die ten grondslag ligt aan het Luchthavenbesluit: de geringe rekenfouten in deze MER zijn hersteld en aangeboden aan de commissie voor de m.e.r.: zij zullen daar zeer binnenkort een oordeel over vellen.
 - De 'vrijwillige' MER die de Staatssecretaris voor de aansluitroutes heeft toegezegd, die zal bekend worden nadat de aansluitroutes zijn vastgesteld.
 Uit de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse blijkt dat de ontwikkeling van Lelystad Airport positieve effecten heeft, mede omdat reizen van Nederlanders naar luchthavens in het buitenland voorkomen worden.

***** Op een hoogte vanaf 6.000 voet (1800 meter) is wat je op de grond aan geluid hoort relatief beperkt. Afhankelijk van de gevoeligheid en positie van waarnemers ten opzichte van het vliegtuig leidt dit al dan niet tot klachten. Bij Eindhoven Airport (nu ca. 30.000 vliegtuigbewegingen) beperkt het aantal klachtenmeldingen uit gemeenten waar vanaf deze hoogte overheen wordt gevlogen zich tot enkele tientallen meldingen per jaar. In de directe nabijheid van Eindhoven Airport zijn meer klachten. Het 'voordeel' van Lelystad Airport in vergelijking met Eindhoven is dat in de gebieden onder de aan- en uitvliegroutes die te maken krijgen met hogere geluidsniveaus (48 Lden gebied) geen woonkernen liggen maar alleen agrarisch gebied.

Ter informatie:

- 4.000 bewegingen = gem. 6 vliegtuigen per dag op LEY = 1 vertrekkend vliegtuig per 3 uur.
 - 10.000 bewegingen = gem. 13 vliegtuigen per dag = 1 vertrekkend vliegtuig per 1,5 uur
 - Deze komen aan uit en vertrekken naar verschillende richtingen.
- ***** Door Rijk, regio en Schiphol is inmiddels € 140 miljoen geïnvesteerd in en rondom Lelystad Airport (nog exclusief de kosten die LVNL en CLSK maken, ca 30 miljoen), zodat het vliegveld conform afspraak per 1 april 2019 operationeel en goed bereikbaar is. De reeds gedane investeringen betreffen de aanleg van de landings- en taxibanen dit jaar, de uitbreiding van de provinciale weg tot aan de nieuwe terminal. De opdracht voor de terminal is verstrekt en de bouw zal in 2018 plaatsvinden. Door LEY zijn reeds contracten gesloten met dienstverleners en leveranciers. Bij niet tijdige openstelling gaat dit leiden tot schadeclaims.

