

Lelystad Airport kan en moet open



'Het kabinet wil Lelystad Airport eind 2021 openen. Vanwege beperkingen in de capaciteit van het huidige luchtruim geldt voor Lelystad Airport een maximaal aantal van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In de luchtruimherziening wordt gewerkt aan verruiming van de capaciteit. Daardoor kan Lelystad Airport zich ontwikkelen tot het maximale aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen. Deze eindsituatie wordt volgens het businessplan van de luchthaven in 2043 verwacht.'

Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050
Mei 2020

Wat vooraf ging

Vier kabinetten op rij (Balkenende IV, Rutte I, II en III) en de Tweede Kamer hebben de uitbreiding van Lelystad Airport stevast bevestigd, resulterend in het Luchthavenbesluit Lelystad in 2015. Recent is dat herbevestigd in de Ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050, waarin de kaders zijn vastgelegd voor de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. In de nota wordt het besluit bekrachtigd dat Lelystad Airport als overloopluchthaven in 2021 de vakantievluchten van Schiphol overneemt en daarmee dus een belangrijke rol speelt in de verdere ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart.

Hiermee komt er een einde aan de ontstane onzekerheid. Dat is goed, immers hebben zowel voor- als tegenstanders recht op een betrouwbare overheid. De overheid heeft niet alleen een rol in een zorgvuldig proces richting de belangen van burgers en belangengroepen, maar ook een verantwoordelijkheid naar het bedrijfsleven, ondernemers en regionale en lokale overheden, die op basis van overheidsplannen en beloften investeringen hebben gedaan.

Lelystad Airport
MOET DOOR



Lelystad Airport Open is een kwestie van willen

Aan alle oorspronkelijke vereisten van de Tweede Kamer is voldaan:

- ✓ De ophoging van routes is uitgevoerd
- ✓ Er is een correcte MER (actualisatie van de MER 2014 in 2018) die aantoont dat het aantal gehinderden nog minder is dan in 2014;
- ✓ Er is een akkoord met de Europese Commissie en een positief dictum door de Raad van State op de door de Europese Commissie goedgekeurde verkeersverdelingsregel (VVR) voor Schiphol en Lelystad Airport.

Er is wel degelijk veel steun voor de opening van Lelystad Airport:

- ✓ Uit representatief onderzoek blijkt dat het aantal inwoners in Flevoland, Overijssel en Gelderland dat voor Lelystad Airport is, groter is dan het aantal tegenstanders.
- ✓ De direct omwonenden zijn zeer positief en constructief. Bijna unanieme steun in de gemeenteraad Lelystad en Provinciale Staten Flevoland.

Lelystad Airport moet open, want:

1 - Opening verdeelt de lusten en lasten eerlijker over het land, waarbij het ook vanuit milieu-oogpunt verstandig is Lelystad Airport te openen.

- Minder geluidsoverlast. Per vliegtuig zijn er een factor 100 minder gehinderden in vergelijking met Schiphol en omgeving.
- Kleinere luchthaven betekent minder uitstoot door kleinere afstanden op de luchthaven; minder taxiën, minder stikstof, minder CO2.
- Niet openen van Lelystad Airport leidt mondiaal niet per definitie tot een lagere CO2-uitstoot, als gevolg van onder andere uitwijkgedrag van reizigers naar andere luchthavens.
- Substitutie van kortafstandsvluchten naar spoor levert in de praktijk een zeer geringe CO2-reductie op. Voor reizen over afstanden tot 800 km kan tot 2030 hooguit 5% van het vliegverkeer vervangen worden door spoor.
- Daarnaast verplicht het Europese emissieplafond (EU-ETS) luchtvaartmaatschappijen om de uitstoot boven een bepaalde limiet te compenseren, waarmee het netto effect van substitutie minder groot zal zijn.

Lelystad Airport is een belangrijke groeimotor en pijler onder de verdere economische ontwikkeling van Flevoland, die ook voor Noord-West Veluwe en Regio Zwolle economische kansen biedt.

“Als het gaat om de transport-infrastructuur in Europa komt Nederland keer op keer als beste uit de bus. Dat geldt inmiddels ook voor wat betreft de concurrentiekracht en economie. Ons land heeft Duitsland en Zwitserland ingehaald en is in de ranglijst van het World Economic Forum (WEF) nu de meest concurrerende economie van Europa. Cruciaal voor onze duurzame economische ontwikkeling zijn de twee mainports die ons land rijk is: Schiphol en de Rotterdamse haven. Beide bieden uitstekende state-of-art infrastructuur, zorgen voor honderdduizenden banen en maken van Nederland een aantrekkelijk vestigingsland.

Met visie en daadkracht is Nederland erin geslaagd een luchthavencluster en zeehavens te bouwen die internationaal tot de absolute top behoren.

Ze vormen de economische en logistieke draaischijven voor honderden internationale bedrijven en miljoenen klanten en zijn daarmee de stevige steunpilaren voor de Nederlandse welvaart.

Dat is niet vanzelf gegaan. Daar zijn decennia van verstandig plannen, bouwen, investeren aan voorafgegaan. Binnen het mainportbeleid wordt daarbij permanent gezocht naar de optimale balans tussen de economische belangen en het milieu. Voor het realiseren van duurzame groei in relatie tot een gezonde omgeving worden de negatieve effecten op flora en fauna teruggedrongen. Innovaties die daartoe bijdragen worden versneld uitgerold en dienen ertoe bij te dragen dat de havens van Rotterdam en Amsterdam en het luchtvaartcluster Amsterdam-Eindhoven-Lelystad tot de meest duurzame (lucht)havens van de wereld behoren.

Binnen het luchtvaartcluster speelt het nieuwe Lelystad Airport een belangrijke rol als het gaat om de transitie naar een meer duurzame en circulaire economie. Lelystad Airport en de omliggende infrastructuur dienen als innovatief voorbeeld in de verdere duurzame ontwikkeling van de beide mainports.

De Nederlandse luchtvaartsector heeft de ambitie om wereldwijd de slimste en duurzaamste speler te worden. Kern van de zaak is dat een combinatie van Nederlandse slimheid, inventiviteit en nauwe samenwerking tussen alle stakeholders, zal leiden tot verdere verduurzaming zowel op de korte, middellange als lange termijn. De inzet is dat de groei van de luchtvaartmaatschappijen CO2-neutraal is en de CO2-uitstoot van vliegtuigen in 2050 - ten opzichte van 2005 - is gehalveerd.

De groei in de luchtvaart zal zich daarbij voortzetten mede door verregaande innovatie, efficiëntie en de toepassing van alternatieve brandstoffen en aandrijftechnieken. De capaciteit op Schiphol zal bij deze groei schaarser worden. Om de internationale mainportpositie van Schiphol te handhaven wordt voor het niet-mainport gebonden verkeer Lelystad Airport ingezet dat zodoende enerzijds ruimte biedt aan Schiphol en anderzijds van essentiële toegevoegde waarde is voor het nationale luchtvaartcluster.

De aldus verkregen Regional Port-positie van Lelystad Airport wordt daarmee naast de logistieke cluster Almere-Lelystad-Zeewolde een belangrijke groeimotor en pijler onder de verdere economische ontwikkeling van Flevoland, die ook voor Noord-West Veluwe en Regio Zwolle economische kansen biedt.”

Opening en daarmee de doorontwikkeling van Lelystad Airport is van belang voor:

2 - Het voortbestaan van de nationale luchtvaart en de concurrentiepositie van Nederland.

- Schiphol is een belangrijke vestigingsfactor. Vanwege de capaciteitsbeperking van Schiphol heeft de Nederlandse overheid ervoor gekozen om binnen het systeem van de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport te ontwikkelen voor het niet mainport-gebonden verkeer.
- Lelystad Airport, maakt volgens afspraak, de ruimte op Schiphol mogelijk voor vluchten naar (inter)continentale bestemmingen die een extra bijdrage leveren aan de economische concurrentiepositie van Nederland.
- Met de verwachting dat door de coronacrisis er de komende jaren geen sprake zal zijn van overloopverkeer, wordt nagedacht over de vraag hoe de selectiviteitsdoelstellingen bij het weer hervatten van het vliegverkeer versneld kunnen worden gerealiseerd.

3 - Het genereren van de broodnodige werkgelegenheid en een economische en ruimtelijke impuls in Flevoland, Gelderland en Overijssel.

- 2400 FTE directe en indirecte achterwaartse werkgelegenheid.
- 4000 FTE verwachte indirecte voorwaartse werkgelegenheid (bedrijfsvestigingen).
- Verbetering van de concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam als grootstedelijk systeem en de regio als economische schakel tussen West- en Oost-Nederland en het achterland.
- Verbetering van bereikbaarheid tussen de noordelijke Randstad en Flevoland en de bereikbaarheid richting Noord- en Oost-Nederland.
- Lelystad Next Level: De opening van de luchthaven en de kansen die een operationele luchthaven biedt, is onderdeel van het traject Lelystad Next Level dat beoogt Lelystad voor eens en altijd sociaal-economisch in het zadel te helpen.
- Aanverwante structuurversterking: onderwijs (Samenwerkingscollege Amsterdam Lelystad Airport: SCALA), toeleveringsbedrijven en woningbouw.

4 - De duurzame ontwikkeling van de nationale luchtvaart.

De ambitie is dat Lelystad Airport zich ontwikkelt tot de meest duurzame luchthaven van Europa.

Lelystad Airport kan open want:

De stikstofproblematiek is oplosbaar. Als de benodigde maatregelen voor reductie van de stikstofuitstoot genomen worden, kan ook daadwerkelijk begonnen worden met vliegen op Lelystad Airport.

Alle luchtvaart gerelateerde stikstofemissies in Nederland dragen voor 1,1% bij aan de totale uitstoot van stikstof. In de wetenschap dat Lelystad Airport in het eerste jaar 7000 vluchten faciliteert, is de bijdrage van deze luchthaven zeer beperkt.

“Er zijn geen redenen om besluitvorming over opening van Lelystad Airport nog uit te stellen. Het is nu aan de minister en de politiek om daadkracht te tonen.”

Johan Remkes

Adviescollege Stikstofproblematiek.

Colofon

Uitgave van de Stichting Lelystad Airport Moet Door
Contact: info@lelystadairportmoetdoor.nu

© 2020 - Alles uit deze uitgave mag worden overgenomen, vermenigvuldigd of gepubliceerd.

Ontwerp en redactie:

Steijger Communications BV - Zeewolde

Lelystad Airport
MOET DOOR



Lelystad Airport biedt de nieuwe ruimte die in het post-Coronatijdperk zo hard nodig is.

De luchthaven is flexibel ontworpen en kan voor opening optimaal ingericht worden op de anderhalve meter economie. Vakantievluchten kunnen vlot afgehandeld worden. Geen lange wachttijden bij inchecken of aankomst. Een snel passagiersproces waarbij de anderhalve meter gehandhaafd kan worden en passagiers maar kort in het luchthavengebouw hoeven te zijn.

De bereikbaarheid is optimaal en spreidbaar, met op elkaar aansluitende OV-voorzieningen en een parkeermogelijkheid voor de gate die de verblijftijd verkorten.

Het niet (op de eerder toegezegde data) openen van Lelystad Airport heeft grote gevolgen voor de regio.

Het herhaalde uitstel heeft:

- een sterk negatief effect op het vestigingsklimaat en de economische structuur. Bedrijfsvestigingen of uitbreidingen blijven uit, gedane investeringen renderen niet en aan de luchthaven gerelateerde werkgelegenheid en opleidingsmogelijkheden blijven uit;
- een negatief effect op de ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid;
- een negatieve invloed op de betrouwbaarheid van de overheid, wat betreft het nakomen van gemaakte afspraken en gedane toezeggingen. Op basis hiervan zijn door markt en overheid namelijk al vele investeringen gepleegd en vele initiatieven gestart in zowel de publieke als de private sfeer;
- geleid tot imagoschade voor de regio. De hoge ambities voor een duurzame en innovatieve gebiedsontwikkeling worden hierdoor gefrustreerd en kansen vloeien weg.

