

LELYSTAD AIRPORT: EEN UNIEKE KANS

Argumenten voor, argumenten tegen
en de mening van het gezamenlijke
Flevolandse bedrijfsleven

Lelystad, 5 maart 2007

VNO-NCW MKB

Kamer van Koophandel Flevoland

Vereniging Bedrijfskring Almere

Ondernemersvereniging De Driehoek Dronten

Bedrijfskring Lelystad

Bedrijven Actief Noordoostpolder

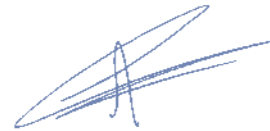
Bedrijvenkring Urk

Bedrijfskring Zeewolde

Over de uitbreiding van Lelystad Airport wordt al jaren gepraat. Discussies over werkgelegenheid versus milieubelasting, de afweging van verschillende belangen en overeenstemming van verschillende bestuurlijke niveaus heeft veel tijd in beslag genomen. Het is inmiddels zaak te handelen; medio 2007 neemt de minister van Verkeer en Waterstaat een beslissing over de door de luchthaven aangevraagde vergunning.

Reden voor het gezamenlijke Flevolandse bedrijfsleven het economische en maatschappelijke belang van de (uitgebreide) luchthaven nog eens te benadrukken bij betrokkenen en besluitvormers.

Namens het gezamenlijk bedrijfsleven Flevoland,



A. Gijsberts
Voorzitter VNO-NCW MKB Flevoland



P.R. Nijhof
Voorzitter KvK Flevoland

Inhoud

Het Flevolands bedrijfsleven is voor!	pagina 3
De argumenten	pagina 4
Waarom is Lelystad Airport een kansrijke regionale luchthaven?	pagina 6
De plannen	pagina 7

Het Flevolandse bedrijfsleven is voor!

Er zijn argumenten voor en argumenten tegen,

De discussie over de uitbreiding van Lelystad Airport spitst zich toe op het spanningsveld tussen economie/werkgelegenheid en milieu/leefomgeving. In deze notitie zetten wij de verschillende argumenten voor én tegen overzichtelijk op een rij. Voor deze notitie is geen nieuw onderzoek gedaan, wij baseren ons op bestaande rapporten en studies. Ook geven wij geen waardeoordeel over de verschillende argumenten. Wij zijn er ons van bewust dat verschillende maatschappij visies, en daarmee een andere afweging van belangen, tot andere prioriteiten leiden.

...maar alles overziend, zijn wij voor.

Het is niet onze bedoeling mensen per argument te overtuigen, maar alles overziend zijn wij stellig van mening dat uitbreiding van Lelystad Airport een unieke kans is die met beide handen moet worden aangegrepen.

Het Flevolands bedrijfsleven is van mening dat:

- Lelystad Airport potentieel een succesvolle regionale luchthaven is;
- de regionale luchthaven Lelystad Airport een belangrijke bijdrage levert aan de economische ontwikkeling en werkgelegenheid in Flevoland én de Randstad;
- uitbreiding van Lelystad Airport uitzicht biedt op 5.000 tot 12.000 extra arbeidsplaatsen in Flevoland;
- uitbreiding van Lelystad Airport én de hiermee in gang gezette economische ontwikkelingen belangrijk zijn voor de Nederlandse economie;
- uitbreiding van Lelystad Airport te realiseren is met een acceptabele milieu- en geluidsbelasting.

Tot slot

Rapporten en studies zijn geen werkelijkheid: prognoses, wensen en feiten lopen door elkaar. Daarom is het zaak dat alle betrokken partijen gezamenlijk optrekken en zo optimale randvoorwaarden creëren om de mogelijkheden en kansen van Lelystad Airport ten volle te benutten. Alleen dan realiseren we een gezamenlijk doel: een dynamische regionale economie met een acceptabele milieu- en geluidbelasting.

Het Flevolandse bedrijfsleven neemt met dit document zijn verantwoordelijkheid.

De argumenten

Milieu

REGIONAAL

Geluidsoverlast

Toename van het vliegverkeer leidt tot extra geluidsoverlast.

Hierbij kunnen de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

- De vliegroutes voor Lelystad Airport gaan niet over gebieden met aaneengesloten stedelijke bebouwing.
- De vliegtuigen die op Lelystad Airport gaan vliegen behoren tot de geluidsarmste toestellen.
- Lelystad Airport vraagt toestemming voor 14.000 extra vliegbevingen (start of landing) per jaar. Dit betekent een kleine 40 bewegingen per dag. Deze bewegingen vinden, afhankelijk van de windrichting en bestemming, verspreid over Flevoland plaats.
- De Planologische Kernbeslissing bevat waarden voor de maximale geluidsbelasting en laat geen ruimte voor nachtvluchten.
- De komst van luchtverkeersleiding maakt een goede beheersing, ook van het nu al aanwezige kleine vliegverkeer, mogelijk.

(Lokale) vervuiling

De invloed van vliegtuigen op de lokale luchtkwaliteit is klein in vergelijking met bijvoorbeeld het wegverkeer. Rondom Schiphol is 70% afkomstig van uitstoot buiten de regio. Het wegverkeer neemt 28% voor zijn rekening en is daarmee de grootste vervuiler. Het vliegverkeer is verantwoordelijk voor 1 tot 5% van de luchtverontreiniging. (Bron: PNL/CBS)

Veiligheidsrisico

Vliegen brengt veiligheidsrisico's met zich mee. Deze zijn echter zeer klein. In de gehele westerse wereld vallen per jaar minder dan vijf 'externe' slachtoffers per jaar. Treinverkeer eist alleen al in Nederland veertig slachtoffers per jaar (exclusief zelfdoding). (Bron: PNL/CBS).

Verstoring natuur

Eén van de routes voor vertrekkende vliegtuigen, zoals voorgesteld door de Luchtverkeersleiding Nederland, loopt over de Oostvaardersplassen. De route ligt echter zodanig dat vliegtuigen boven dit gebied al op minimaal 1 kilometer hoogte vliegen.

NB: Wij gaan ervan uit dat uit de Milieu Effect Rapportage zal blijken dat de uitbreidingsplannen van Lelystad Airport voldoen aan de wet- & regelgeving op het gebied van geluidsbelasting, emissies en veiligheid.

NATIONAAL

Meer CO₂-uitstoot

Meer vliegen brengt meer CO₂-uitstoot met zich mee. Hierbij kan echter gesteld worden dat de groei van vliegverkeer dat niet op Lelystad Airport gerealiseerd wordt, op andere luchthavens gerealiseerd wordt. De bijdrage van het vliegverkeer aan de totale, door mensen veroorzaakte, CO₂-uitstoot bedraagt 2%. (Bron: IPCC)

Economie

REGIONAAL

Groei directe werkgelegenheid

Bij 2 miljoen passagiers bedraagt de directe werkgelegenheid 1200 tot 2400 arbeidsplaatsen. Dit beeld wordt in diverse onderzoeken (o.a. NYFER, ATAG, Oxford Economic Forecasting) bevestigd. Voor Lelystad betekent dit een toename van het aantal arbeidsplaatsen van tussen de 5 en 10%. Low Cost Carriers werken efficiënt en hebben weinig franje. De werkgelegenheidseffecten kunnen daarom minder zijn. Het rapport van Buck over Lelystad Airport komt uit op 800 – 1000 arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiers.

Groei indirecte werkgelegenheid

Studies van ATAG, NYFER en ProLuftfahrt komen redelijk éénzijdig tot de conclusie dat één directe arbeidsplaats twee indirecte arbeidsplaatsen oplevert.

Differentiatie werkgelegenheid

De door een luchthaven gegenereerde werkgelegenheid is zeer divers. Van laaggeschoold personeel voor de afhandeling tot hooggeschoold (technisch) personeel voor onderhoud. Internationaal georiënteerde, kennisintensieve ondernemingen vestigen zich graag in de buurt van een luchthaven.

Toename verkoop bedrijventerreinen

Lelystad Airport zal de aantrekkelijkheid van de bedrijventerreinen in Flevoland sterk vergroten en kan zelfs positieve effecten hebben op de prijsontwikkeling ervan. Dit effect zal het grootst zijn voor de bedrijventerreinen in de directe nabijheid van Lelystad Airport.

Verbetering vestigingsklimaat

De aanwezigheid van een regionale luchthaven heeft een positief effect op het (economische) imago van de regio. Lelystad Airport zet Flevoland nationaal en internationaal op de kaart als een dynamische regio met internationale allure. Samen met een toegenomen bedrijvigheid leidt dit tot een verbetering van het vestigingsklimaat.

Bestaand bedrijfsleven profiteert

De aanwezigheid van een luchthaven opent voor het bestaande bedrijfsleven nieuwe markten. Ook wordt het bedrijfsleven beter bereikbaar voor potentiële klanten. Luchthavens maken nieuwe verbindingen mogelijk of bestaande verbindingen sneller en een gebied beter bereikbaar. Ze beïnvloeden het rendement op de activiteiten in de wijde omgeving. (Bron: Ruimtelijk Planbureau)

Minder pendel

Meer werkgelegenheid in Flevoland leidt tot een vermindering van het woon-werkverkeer richting Amsterdam en Utrecht.

NATIONAAL

Versterking mainportfunctie Schiphol

Lelystad Airport is voor de Schiphol Groep van grote strategische waarde. De groei van de nationale luchthaven Schiphol loopt steeds vaker tegen beperkingen aan. Het mede benutten van Lelystad Airport, kan het functioneren van Schiphol als mainport helpen versterken. In het coalitieakkoord van CDA, PVDA en ChristenUnie wordt Lelystad Airport met name genoemd als mogelijke 'overloop' voor Schiphol.

Nederland blijft bereikbaar door de lucht

De luchtvaart is in het internationale verkeer van mensen en goederen de snelst groeiende vervoerwijze. In de Nota Mobiliteit wordt benadrukt dat voor de nationale economie het van belang is dat Nederland bereikbaar blijft door de lucht.

Waarom is Lelystad Airport een kansrijke onderneming?

Markontwikkeling: regionale luchthavens groeien

Door de komst van Low Cost Carriers en de toename van point-to-pointverbindingen hebben regionale luchthavens een grote groei doorgemaakt. Uit onderzoek van het Ruimtelijk Planbureau uit 2005 komt naar voren dat naar verwachting een steeds groter deel van de te verwachten groei van het luchtverkeer in Nederland op regionale luchthavens terecht zal komen.

Grote 'catchment area'

Lelystad Airport heeft een aanzienlijke marktbasis. Binnen een uur reisafstand per auto wonen meer dan 7 miljoen mensen, binnen een uur reisafstand per trein wonen meer dan een half miljoen mensen. Dit bereik binnen 1 uur houdt nog geen rekening met de betrouwbaarheid van de reistijden. Deze is voor Lelystad groter omdat het minder dan andere economische kerngebieden hinder van filevorming ondervindt.

Lelystad Airport is goed ontsluitbaar

De autosnelweg A6 ligt op enkele minuten van de luchthaven, de A28 is binnen 10 minuten te bereiken. Daarmee heeft Lelystad Airport een goede ontsluiting over de weg naar alle delen van het land. De spoorlijn ligt eveneens op 10 minuten afstand en kan met een snelle busverbinding op de luchthaven worden aangesloten. Vanaf 2012 heeft Lelystad via de Hanzelijn ook een snelle treinverbinding met het oosten en noorden van Nederland.

Lelystad Airport is aantrekkelijk voor charters, Low Cost Carriers en passagiers

Op Lelystad Airport is sprake van korte instaptijden, weinig filevorming in de lucht en korte 'turn around tijden'. Deze randvoorwaarden maken Lelystad Airport voor luchtvaartmaatschappijen aantrekkelijk. Zij kunnen op Lelystad Airport een zeer efficiënte operatie opzetten. Voor zowel passagiers als voor de luchtvaartmaatschappijen levert deze efficiency tijdsvoordeel en financieel voordeel op.

Ruimte voor ontwikkeling bedrijventerreinen

Uit de enorme groei van het aantal vestigingen in de afgelopen jaren blijkt dat Flevoland een aantrekkelijk vestigingsklimaat biedt, met een relatief grote beschikbaarheid van terreinen en daardoor ook lagere kosten. De mogelijkheid om vlakbij Lelystad Airport en in Flevoland bedrijventerreinen te ontwikkelen, biedt enorme kansen. Andersom draagt de (verdere) ontwikkeling van bedrijventerreinen bij aan het succes van Lelystad Airport.

Onderdeel Schipholgroep

Een regionale luchthaven die ondersteund wordt door een mainport als Schiphol, heeft een voordeel ten opzichte van 'stand alone' regionale luchthavens.

De plannen

De wettelijke basis

De wettelijke basis voor de uitbreidingsplannen van Lelystad Airport is de in mei 2004 van kracht geworden 'Planologische Kernbeslissing' (PKB). In deze PKB zijn geluidscontouren aangegeven voor het kleine verkeer en het grote luchtvaartverkeer die de maximale grens vormen waarbinnen het luchtverkeer zich mag ontwikkelen. Op basis van deze PKB heeft Lelystad Airport een 'verzoek tot aanwijzing' ingediend bij de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Uitbreiding vliegbewegingen

De afgelopen jaren had Lelystad Airport ongeveer 115.000 vliegtuigbewegingen (een start óf landing) per jaar. Dit betrof voornamelijk zogenaamd 'Bkl-verkeer', dit zijn kleinere vliegtuigen. Van deze vliegbewegingen bestaat 70% uit lesverkeer. Deze lesvluchten maken veel landingen en doorstarts per uur en vliegen meestal niet verder dan 2 kilometer van de luchthaven.

Lelystad Airport heeft bij de minister 140.000 vliegbewegingen Bkl-verkeer aangevraagd. Er zijn ook 60.000 zogenaamde 'Ke-bewegingen' aangevraagd. Dit gaat dan over grotere vliegtuigen en helikopters. Hiervan zijn ongeveer 14.000 bewegingen bestemd voor vluchten met (lijndienst) vliegtuigen als de Boeing 737 en Airbus A320. Beide vliegtuigen behoren tot de stilste vliegtuigen die momenteel vliegen. Met dit aantal vliegbewegingen kan Lelystad Airport circa 2 miljoen passagiers per jaar verwerken. De overige Ke-bewegingen zijn gereserveerd voor helikoptervluchten en overige vluchten.

Aanpassing luchthaventerrein

Uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen en passagiers houdt natuurlijk in dat de luchthaven wordt uitgebreid. De start- en landingsbaan wordt verlengd naar 2100 meter (is nu 1250 meter). Parallel hieraan komt een nieuwe taxibaan voor het grotere vliegverkeer. De lijndienstvluchten gaan via de taxibaan naar een nieuw areaal aan de noordzijde. Hier worden een platform, luchthavengebouw en parkeerterreinen aangelegd. Uit berekeningen blijkt dat aan de wegenstructuur slechts enkele aanpassingen nodig zijn.

Wanneer?

Met de totale aanwijzingsprocedure (inclusief een milieueffectrapportage, overleg met diverse overheden en belanghebbenden en de bezwaar- en beroepsprocedure) zal naar verwachting nog 2 jaar gemoeid zijn. Ook de bouw van nieuwe voorzieningen vergt de nodige tijd. Wij gaan ervan uit dat in 2009 de eerste 'grotere' vliegtuigen van Lelystad Airport gebruik kunnen maken.

LELYSTAD AIRPORT: EEN UNIEKE KANS

Bedrijfsleven zegt: pak die kans!!!

