

# **Integrale visie**

## **Lelystad Airport en omgeving**

definitief  
d.d. 06/03/2007

## Colofon

Aan dit rapport werkten mee:

<b>Naam</b>	<b>Afdeling</b>
Jeanet van Antwerpen	Project- en Wijkmanagement
Jorn Pet	Project- en Wijkmanagement
Robert-Jan Moorman	Economische Zaken
Tom Veldhuis	Beleid
Jeroen Kruk	Beleid
Marcel Kok	Beleid - Geluid
Dick Everwijn	Beleid - Mobiliteit
Dick Nauta	Communicatie
Sonja Born	Beleid - MER

## Inhoud

### 1. Inleiding

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Doel
- 1.3 Werkwijze
- 1.4 Leeswijzer

### 2. Randvoorwaarde vliegroutes

- 2.1 Inleiding
- 2.2 Huidig vliegverkeer en vliegroutes
- 2.3 Nieuw vliegverkeer en vliegroutes
- 2.4 Handhaving en controle
- 2.5 Conclusie

### 3. Randvoorwaarde werkgelegenheid

- 3.1 Inleiding
- 3.2 Kwantitatieve en kwalitatieve werkgelegenheidseffecten Lelystad Airport
- 3.3 Kenmerken Lelystadse arbeidsmarkt en beroepsbevolking
- 3.4 Maximaliseren profijt extra directe arbeidsplaatsen luchthaven
- 3.5 Bedrijventerreinontwikkeling in relatie tot indirecte werkgelegenheid
- 3.6 Overige economische effecten uitbreiding luchthaven
- 3.7 Conclusie

### 4. Randvoorwaarde infrastructuur

- 4.1 Inleiding
- 4.2 Behoeftte verkeersinfrastructuur door groei Lelystad Airport
- 4.3 Behoeftte infrastructuur auto en openbaar vervoer in een aantal modellen bekeken
- 4.4 Conclusie

### 5. Beleidscontext en procedures

- 5.1 Inleiding
- 5.2 Milieueffectrapportage
- 5.3 Beleidskader
- 5.4 Factoren die van invloed zijn op de ontwikkeling van Lelystad Airport
- 5.5 Ontwikkelingsperspectief Schiphol
- 5.6 Conclusie

### 6. Integrale afweging

- 6.1 Inleiding
- 6.2 Randvoorwaarden gemeenteraad
- 6.3 Keuze voor voorkeursscenario; afweging van lusten en lasten
- 6.4 Integrale visie Lelystad Airport en omgeving

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Op 26 januari 2006 heeft de raad:

- kennis genomen van de notitie "Lelystad Airport en omgeving: situatieschets en positionering";
- de door het college vastgestelde randvoorwaarden als kader voor de ontwikkeling van Lelystad Airport aangescherpt en vastgesteld;
- besloten het college op te dragen binnen de bandbreedte van de Planologische Kernbeslissing (PKB) 2004 een integrale visie over de luchthaven en het omliggende gebied aan de raad aan te bieden.

### 1.2 Doel

Doel van de integrale visie is het nader uitwerken, operationaliseren en waarmaken van de gemeentelijke randvoorwaarden. Hierbij kijken we naar een aantal groeiscenario's voor de luchthaven, passend binnen de milieuruimte die de PKB 2004 biedt. We stellen vast welk groeimodel het meest bijdraagt aan de gewenste balans tussen economische groei (werkgelegenheid, infrastructuur) en leefbaarheid (vliegroutes, geluidsoverlast en milieu). Randvoorwaarde is uiteraard dat het te kiezen model vanuit de markt gezien realistisch en haalbaar is. Bij de uitwerking zijn onder meer Schiphol Group en provincie Flevoland betrokken.

### Randvoorwaarden

1. *De ontwikkeling van de luchthaven blijft binnen de grenzen van de PKB 2004.*
2. *Er gaan geen vliegroutes (meer) over de stad. Ook niet van en naar Schiphol. Ook de geplande route vanaf Lelystad Airport over het Bovenwater dient te worden verlegd.*
3. *De ontwikkeling van Lelystad Airport moet aantoonbaar een aanzienlijke hoeveelheid banen opleveren voor de inwoners van Lelystad en omgeving, dat wil zeggen 800 banen per 1 miljoen passagiers.*
4. *Gelijk lopend met de ontwikkeling van de luchthaven dient voldoende verkeersinfrastructuur voor de extra passagiersstromen te worden aangelegd. Wat betreft de investeringskosten voor de infrastructuur geldt dat de gemeente Lelystad niet opdraait voor een onevenredig deel van de kosten.*

### 1.3 Werkwijze

Om tot een integrale visie voor de luchthaven en omgeving te komen zijn de volgende stappen doorlopen:

1. uitwerken en operationaliseren randvoorwaarden luchthavenontwikkeling;
2. analyseren huidige en toekomstige beleidskader t.a.v. luchthavens in relatie tot de ontwikkeling van Lelystad Airport;
3. vaststellen bij welk groeiscenario van de luchthaven het best aan alle randvoorwaarden van de gemeente kan worden voldaan (integrale afweging);
4. samenvatten integrale visie op luchthavenontwikkeling.

De gemeentelijke visie wordt in een convenant met Schiphol Group en provincie Flevoland vastgelegd. Het betreft de actualisering van het convenant dat genoemde partijen in 1993 hebben afgesloten.

### 1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 Vliegroutes

Hoofdstuk 3 Werkgelegenheidseffecten

Hoofdstuk 4 Infrastructuur

Hoofdstuk 5 Beleidscontext

Hoofdstuk 6 Integrale afweging

Het laatste hoofdstuk is tevens op te vatten als managementsamenvatting.

## 2. Randvoorwaarde vliegroutes

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat de volgende randvoorwaarde centraal:

*Er gaan geen vliegroutes (meer) over de stad. Ook niet van en naar Schiphol. Ook de geplande route vanaf Lelystad Airport over het Bovenwater dient te worden verlegd.*

Bovengenoemde randvoorwaarde is gesteld om voor de inwoners van Lelystad de mogelijke geluidshinder van vliegtuigen te minimaliseren. In dit kader is het van belang vast te stellen dat het luchtruim boven Lelystad en in bredere zin Flevoland verschillende 'gebruikers' en daarmee verschillende soorten vliegroutes kent. Zo wordt het luchtruim gebruikt door:

- vliegtuigen die van en naar Schiphol vliegen (civiel verkeer);
- militaire vliegtuigen;
- vliegtuigen (klein en groot) die van en naar Lelystad Airport vliegen (civiel verkeer).

Alvorens in te gaan op de vliegroutes bij Lelystad, schetsen we eerst een beeld van het huidige civiele vliegverkeer en -routes.

### 2.2 Huidig vliegverkeer en vliegroutes

*Schipholverkeer vliegt tot Lelystad op circa 2.100 meter hoogte*

Een toestel dat van oost naar west vliegt om op Schiphol te gaan landen houdt tot Lelystad in principe een grens aan van minimaal 7.000 voet (ca. 2.100 meter). Dit komt voort uit een van de wettelijke regels voor het gebruik van het luchtruim waar Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) aan gehouden is bij de afhandeling van het Schipholverkeer. Er zijn uitzonderingen waardoor een vliegtuig lager kan en mag vliegen tot 2.000 voet. Dit komt nauwelijks voor.

*Vanaf Lelystad daalt Schipholverkeer tot circa 1.200 meter hoogte*

Vanaf een virtueel punt ten oosten van Lelystad, zetten vliegtuigen de landing naar Schiphol in. Afhankelijk van de in gebruik zijnde landingsbaan of banen op Schiphol zal dit verkeer in meer of mindere mate boven Lelystad dalen. Boven het stedelijk gebied van Lelystad tot aan de Knardijk wordt niet lager gevlogen dan 4.000 voet (ca. 1.200 meter). Na de Knardijk wordt de landing van de grote vliegtuigen naar Schiphol verder ingezet en zakken ze tot een hoogte van ca. 2.000 voet (= 600 meter) om vandaar de landing in te zetten.

*Kleine (sport)vliegtuigen vliegen boven stedelijk gebied tot circa 1.100 meter hoogte*

De kleine (sport)vliegtuigen vliegen op zicht (zie voor uitleg kader). Zij vliegen lager dan het Schipholverkeer. Dit verkeer mag binnen een zone rondom Lelystad Airport inclusief het stedelijk gebied van Lelystad, tot een hoogte van maximaal 3.500 voet vliegen. De minimale vlieghoogte boven stedelijk gebied is 1000 voet.

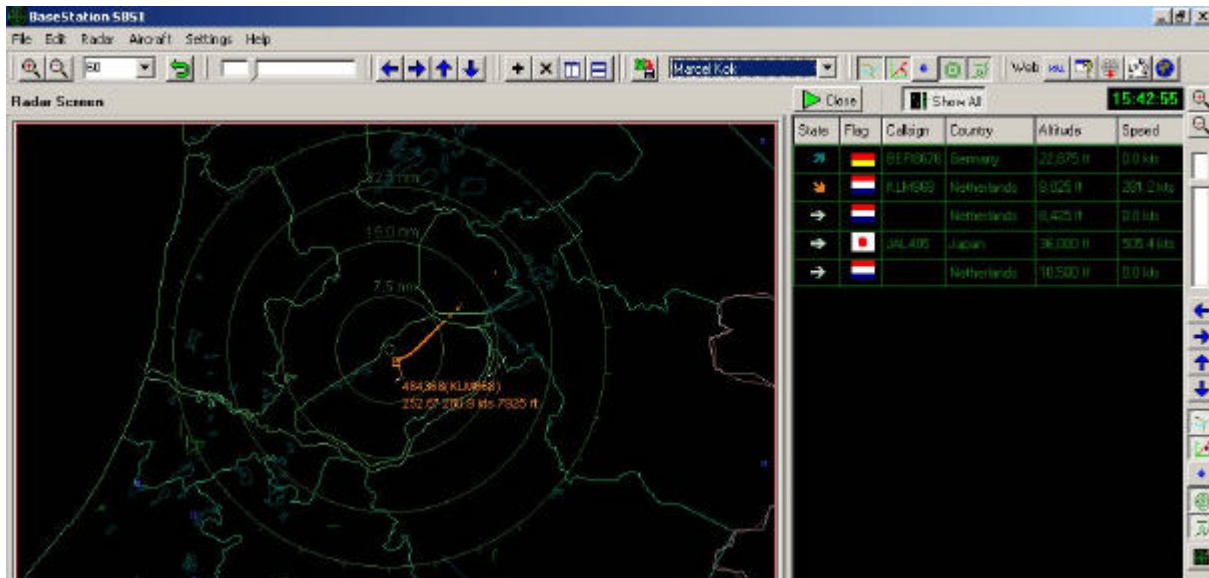
Kader: vliegen op zicht, vliegen op instrumenten

Voor het vliegen kun je een essentieel onderscheid maken in het vliegen op zicht (Visual Flight Rules, VFR) en het vliegen op instrumenten (Instrument Flight Rules). Tot 3.500 voet (ongeveer 1.100 meter) mag je vliegen waar je wilt op zicht, daarboven val je onder luchtverkeersleiding. Tot 9.500 voet (2.900 meter) is dat de luchtverkeersleiding van Schiphol voor deze regio (zie ook bijlage 1).

*Vliegtuigsignaleringsysteem geeft objectieve en openbare informatie*

Met het vliegtuigsignaleringsysteem heeft de gemeente Lelystad, onafhankelijk van derden, objectieve gegevens over de verkeersbewegingen boven het eigen grondgebied. In het Infocentrum in de hal van het stadhuis is met het door ons aangeschafte vliegtuigsignaleringsysteem 'live' te zien welke vliegtuigen zich in het luchtruim boven Lelystad bevinden. Door middel van een antenne op het dak van het stadhuis registreert het systeem de grote vliegtuigen die van en naar Schiphol vliegen.

Het systeem registreert het vluchtnummer, de luchtvaartmaatschappij, de snelheid en de hoogte waarop het vliegtuig zich bevindt. Op een soort radarscherm kan het vliegtuig met de bijbehorende gegevens, gedurende de periode dat het boven Lelystad vliegt, worden gevolgd. Alle vluchten van grotere toestellen in het luchtruim boven Lelystad worden geregistreerd en in een database opgeslagen.



Waarnodig brengt de gemeente Lelystad de gegevens uit het vliegtuigsignaleringsysteem ter sprake in overleggen met het Rijk, de provincie Flevoland, Luchtverkeersleiding Nederland, Inspectie Verkeer en Waterstaat en de directie van Schiphol Group. De registratieresultaten maken we via maandelijkse rapportages en analyses openbaar. Het is de bedoeling de gegevens die het vliegtuigsignaleringsysteem vastlegt via internet te ontsluiten.

## 2.3 Nieuw vliegverkeer en vliegroutes

### *Vliegroutes PKB 2004 terug naar ontwerpafel*

Door inspanningen van de gemeente Lelystad, de provincie Flevoland en de buurgemeenten zijn de in de PKB 2004 voorgestelde vliegroutes voor Lelystad Airport terug gegaan naar de ontwerpafel. In februari 2006 is hierover het overleg gestart tussen de specialisten van de inspectie Verkeer en Waterstaat, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)<sup>1</sup> en Lelystad Airport. De provincie Flevoland heeft namens de regio aan dit overleg deelgenomen. Terugkoppeling en daarmee het uitoefenen van invloed om het door ons gewenste resultaat te bereiken heeft ambtelijk en bestuurlijk plaats gevonden. De wijze waarop LVNL en het ministerie van V&W de regio in de gelegenheid hebben gesteld om mee te praten over de routestructuur wordt gewaardeerd. Het experiment om de regio bestuurlijk meer bij de beginfase van de procedure van het ontwerpen van de routestructuur te betrekken heeft goed uitgepakt.

### *Nieuwe vliegroutes niet over stedelijk gebied en niet over het Bovenwater*

Het nieuwe ontwerpvoorstel van Luchtverkeersleiding Nederland, zoals dat op 12 december 2006 is gepresenteerd, geeft aan dat de aan- en uitvliegroutes voor een uitgebreid Lelystad Airport niet over het stedelijk gebied van Lelystad en niet over het Bovenwater gaan.

<sup>1</sup> Zie voor beschrijving van taken en verantwoordelijkheden LVNL bijlage 2

Nieuwe vliegroutes



Oude vliegroutes



#### *Ontwerputgangspunten nieuwe routestructuur*

Bij het ontwerpen van de nieuwe routestructuur is Luchtverkeersleiding Nederland uitgegaan van het zo veel mogelijk ontzien van bebouwde gebieden en het sparen van natuurgebied. Los daarvan is LVNL bij het ontwerpen van vliegroutes gehouden aan internationale regels en voorschriften op het gebied van veiligheid en vliegbaarheid. Ook moet de routestructuur voor het verkeer van en naar Lelystad Airport zich goed verhouden tot de routes voor het luchtverkeer van en naar Schiphol.

#### *Kenmerken nieuwe routes*

Het nieuwe ontwerp wijkt duidelijk af van de in het verleden ontworpen routes. Zo lopen er geen vertrekroutes meer over bebouwde gebieden, de steden en dorpen in Flevoland, waaronder Lelystad. Een van de routes voor vertrekkende vliegtuigen loopt weliswaar over de Oostvaardersplassen, maar ligt zodanig dat vliegtuigen boven dit gebied al op minimaal 1 kilometer hoogte vliegen. Aanvliegroutes liggen in een rechte lijn op de landingsbaan. Het dalend vliegverkeer vliegt grotendeels over het Eemmeer langs Almere en ten noorden van Dronten.

#### *Procedure vaststelling nieuwe routestructuur*

Het vaststellen van de nieuwe vliegroutes is een verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat. Hoewel de beslissing daarover formeel los staat van de procedure voor de Milieu-effectrapportage (MER fase 2 uitbreiding Lelystad Airport), wordt pas een besluit genomen na afronding hiervan. De nieuwe routestructuur wordt ingebracht in het MER. Vanuit het ministerie V&W is aangegeven dat het bestuurlijk overleg dat in het kader van het MER plaatsvindt ook benut kan worden voor het bespreken van de routestructuur. Het MER zal waarschijnlijk in het eerste kwartaal van 2007 worden ingediend. Deze wordt vervolgens beoordeeld door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en gaat dan de inspraak in. Bestuurlijk overleg zal dan na de zomer van 2007 plaatsvinden. De concept-aanwijzing<sup>2</sup> gaat vervolgens naar de tweede kamer. Uitgaande van vaststelling van de aanwijzing en de routestructuur in 2008, kan de luchthaven omstreeks 2011 operationeel zijn.

#### *Perspectief voor wijziging wachttruimte Schiphol, tijdstip nog onbekend*

Door het Ministerie van V&W en LVNL is tijdens het bestuurlijk overleg over de nieuwe routestructuur op 12 december 2006 aangegeven dat er perspectief is voor verplaatsing van het wachtgebied tussen Dronten en Schiphol. Verplaatsing van de wachttruimte voor Schipholverkeer tussen Dronten en Lelystad is mogelijk als:

- Schipholverkeer voor minimaal 95% met moderne navigatie-apparatuur werkt en daardoor scherper (volgens vaste routes) aanvliegt. In het kader van de herinrichting van het luchtruim van Schiphol wordt er vanuit gegaan dat dit rond 2010-2011 kan. Daardoor ontstaat ruimte boven het IJsselmeer.
- Er meer ruimte voor burgerverkeer komt, door aanpassingen in het militaire luchtruim.

---

<sup>2</sup> De aanwijzing is de vergunning voor de exploitant van Lelystad Airport om binnen de PKB-afspraken de uitbreiding van de luchthaven te realiseren. Om de aanwijzing te krijgen wordt eerst een MER doorlopen.

### *Routes kleine (sport)vliegtuigen veranderen ook*

De uitbreiding van Lelystad Airport heeft ook invloed op de routes van de kleine vliegtuigen (BKL-verkeer). De huidige situatie is dat de op zicht vliegende (sport)vliegtuigen onder de 3.500 voet mogen vliegen waar ze willen. Ook boven het stedelijk gebied van Lelystad. Door de uitbreiding van Lelystad Airport en de daarbij behorende luchtverkeersleiding worden ook de vliegroutes van de kleine (sport)vliegtuigen gereguleerd. In de praktijk betekent dit dat de kleine (sport)vliegtuigen niet meer (zomaar) over de stad kunnen vliegen, maar vaste routes moeten volgen. Deze route voor het kleine vliegverkeer ligt ten oosten van de A6 en is vastgelegd in de PKB 2004.

## **2.4 Handhaving en controle**

### *Handhaving is taak van inspectie Verkeer & Waterstaat*

Handhaving van een juist gebruik van vliegroutes is de taak van de Inspectie Verkeer & Waterstaat (IVW) te Hoofddorp. Uit een werkbezoek van de commissie 28 Lelystad aan het kantoor van IVW is gebleken dat handhaving niet betekent dat men letterlijk in het veld actief is of dat er direct wordt ingegrepen. Men richt zich in hoofdzaak op papieren handhaving, d.w.z. vliegroutes, gebruiksplannen vooraf en achteraf.

### *Lokale luchtverkeersleider kan direct ingrijpen*

Direct ingrijpen is voorbehouden aan de lokale luchtverkeersleider van LVNL. Bij de uitbreiding van Lelystad Airport wordt luchtverkeersleiding ingesteld. Vanaf dat moment moet er worden gevlogen (door groot en klein vliegverkeer) via vastgestelde routes. Afwijkingen, niet noodzakelijkerwijs hetzelfde als overtredingen, kunnen worden gesignaleerd.

### *Nu al luchtverkeersleiding instellen is positief voor inwoners Lelystad*

We vinden het belangrijk dat nu al luchtverkeersleiding wordt ingesteld. Dit hoeft niet te wachten op de werkelijke uitbreiding van de luchthaven over een aantal jaren. Luchtverkeersleiding betekent dat het huidige vliegverkeer al gereguleerd moet vliegen en bijvoorbeeld niet over de stad mag vliegen (tenzij dat nodig is, bijv. luchtcartografie).

Lelystad Airport staat hier positief tegenover. Een belemmering om luchtverkeersleiding met bijbehorende sturing in te stellen is vooral financieel van aard. De apparatuur is reeds aanwezig op Lelystad Airport, maar er is geen budget voor luchtverkeersleiders. In tegenstelling tot andere luchthavens kon Lelystad Airport geen gebruik maken van een subsidie om dit mogelijk te maken. Als gemeente Lelystad zouden we dit bij Schiphol Group en andere overheden onder de aandacht kunnen brengen in het kader van de uitbreidingsplannen. Doel moet dan zijn om zo snel mogelijk tot instellen van luchtverkeersleiding te komen.

### *Nu al monitoring met het vliegtuigsignaleringsysteem*

De gemeente Lelystad gaat klachten en gesignaleerde afwijkingen verzamelen en opsturen naar de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) danwel LVNL danwel IVW, afhankelijk van de aard van de overtreding. Verwacht wordt dat deze instanties niet meteen acteren op deze meldingen, wel staat de gemeente met alle technische gegevens duidelijk sterker in de communicatie richting LVNL en de inspectie Verkeer & Waterstaat.

### *Betere monitoring van routes en geluid gewenst voor communicatie richting burgers*

Met het verleggen van de vliegroutes en de maximale geluidscontour die vastgelegd is in de PKB 2004 wordt de overlast voor de inwoners van (het stedelijk gebied van) Lelystad geminimaliseerd. Om als gemeente te kunnen controleren of partijen zich houden aan deze regelgeving en regelmatig inzicht te krijgen in bijvoorbeeld de concrete geluidsproductie, willen we instrumenten voor controle en handhaving inzetten. Omdat we hiervoor als gemeente voor een groot deel afhankelijk zijn van andere (overheids)partijen zullen we dit bepleiten en bespreken op lokaal, regionaal en landelijk niveau. Op dit moment wordt samen met de provincie Flevoland reeds gestudeerd op de controle van geluid door het plaatsen van meetapparatuur. Het installeren van een geluidsmetnet is pas zinvol als de uitbreiding is gerealiseerd.



## 2.5 Conclusie

Het nieuwe ontwerp voor de vliegroutes gaat niet over het stedelijk gebied van Lelystad en niet over het Bovenwater. Daarmee wordt voldaan aan een van de randvoorwaarden van het gemeentebestuur van Lelystad om in te stemmen met de groeiplannen van Lelystad Airport.

Wel zullen er bij de herziening van de routestructuur in het totale Nederlandse luchtruim nog nadere afspraken moeten worden gemaakt over de vluchten van en naar Schiphol. Het blijft belangrijk om dit onderwerp ambtelijk en bestuurlijk bij LVNL en het Ministerie van Verkeer & Waterstaat met regelmaat en nadruk onder de aandacht te brengen.

De komst van luchtverkeersleiding naar de luchthaven Lelystad moet zo snel mogelijk. Voor de bijbehorende financiële kosten is op dit moment nog geen oplossing gevonden.

Met het vliegtuigsignaleringsysteem houden we als gemeente goed zicht op het gebruik van het luchtruim boven Lelystad, kunnen we goed geïnformeerd deelnemen aan relevante overleggen en kunnen we burgers objectieve informatie verstrekken over wat er waar over Lelystad vliegt.

Aanvullend op het vliegtuigsignaleringsysteem is het gewenst een goede monitoring van routes en geluid op te zetten. In overleg met andere (overheids)partijen, Lelystad Airport en Schiphol Group willen we onderzoeken welke instrumenten we voor handhaving en controle kunnen inzetten.

### 3. Randvoorwaarde Werkgelegenheid

#### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat de volgende randvoorwaarde centraal:

*De ontwikkeling van Lelystad Airport moet aantoonbaar een aanzienlijke hoeveelheid banen opleveren voor de inwoners van Lelystad en omgeving, dat wil zeggen 800 banen per 1 miljoen passagiers.*

Naast het aantal te verwachten banen is tevens onderzocht:

- de aard van de werkgelegenheid (branches, opleidingsniveau);
- kenmerken van de Lelystadse arbeidsmarkt en beroepsbevolking;
- de (beleids)maatregelen en afspraken die intern en extern nodig zijn om de verwachte werkgelegenheidsgroei daadwerkelijk te realiseren.

#### 3.2 Kwantitatieve en kwalitatieve werkgelegenheidseffecten Lelystad Airport

Hoeveel werkgelegenheid levert een uitbreiding van Lelystad Airport op? Waar mag Lelystad straks 'op rekenen'? Vragen die van groot belang zijn en zorgvuldig moeten worden onderzocht. Om die reden is op verzoek van de gemeente Lelystad door Amsterdam Aviation Economics (AAE), het luchtvaartcluster van SEO economisch onderzoek, een second opinion uitgevoerd op het onderzoek van Buck Consultants International (BCI) uit november 2005 over de werkgelegenheidseffecten van Lelystad Airport<sup>3</sup>. Het gaat daarbij om de relatie tussen het aantal passagiers dat vanaf Lelystad Airport kan worden vervoerd en het aantal arbeidsplaatsen dat dit op Lelystad Airport oplevert<sup>4</sup>. Om tot een nauwkeuriger en meer genuanceerde inschatting van de werkgelegenheid te komen heeft AAE de door BCI gebruikte kengetallen verbeterd.

*Werkgelegenheid: relatie met aantal passagiers niet constant, bandbreedte is groot*

Deskundigen maken bij het analyseren van werkgelegenheidseffecten bij luchthavens onderscheid naar directe en indirecte werkgelegenheidseffecten (zie kader voor uitleg). AAE concludeert in haar second opinion dat het aantal directe en indirecte arbeidsplaatsen dat een luchthaven oplevert niet constant is. Zo is het aantal directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers in de beginfase van een luchthaven relatief hoog, omdat onafhankelijk van de verkeersomvang een aantal basisvoorzieningen nodig is. Bij een verdere groei loopt het aantal directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers vanwege schaalvoordelen iets terug, om vanaf 4 miljoen passagiers weer toe te nemen omdat dan opnieuw een schaa sprong wordt gemaakt. Wel constateert AAE dat de bandbreedte waarbinnen de uiteindelijke werkgelegenheidseffecten kunnen optreden betrekkelijk groot is, zowel naar beneden, als naar boven. Kortheidshalve wordt hier verwezen naar hoofdstuk 4 van het AAE-rapport.

*Minimaal 800 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers haalbaar*

Belangrijke constatering van AAE is dat 800 arbeidsplaatsen in alle scenario's haalbaar is. Lelystad Airport levert straks gemiddeld 900 directe arbeidsplaatsen en 1.600 indirecte arbeidsplaatsen per miljoen passagiers in een scenario dat uitgaat van 1 miljoen passagiers per jaar. Bij 2 miljoen passagiers zijn dat 850 directe arbeidsplaatsen en 1.250 indirecte arbeidsplaatsen per miljoen passagiers. En bij een omvang van 4 miljoen passagiers per jaar op Lelystad Airport levert dat 950 directe arbeidsplaatsen en 650 indirecte arbeidsplaatsen per miljoen passagiers op (zie ook tabel 3.1).

---

<sup>3</sup> BCI heeft voor scenario's van 1, 2 en 4 miljoen passagiers de werkgelegenheidseffecten in kaart gebracht. De second opinion gaat daarom ook van deze scenario's uit.

<sup>4</sup> Leven van de Lucht, indirecte economische effecten van het lucht- en ruimtevaartcluster, Nyfer, 2002.

## Kader: definities directe en indirecte werkgelegenheid

Directe werkgelegenheidseffecten vloeien voort uit **activiteiten die daadwerkelijk op het luchthaventerrein plaatsvinden**. Deze werkgelegenheid 'binnen de hekken van het luchthaventerrein' kan worden ingedeeld in: passagiersgebonden, vliegtuiggebonden- en, overige luchthavengebonden werkgelegenheid.

**passagiersgebonden werkgelegenheid:** alle activiteiten die rechtstreeks zijn gekoppeld aan het passagiersvervoer (luchtvaartmaatschappijen, grondafhandeling –check-in, boarding/deboarding, bagageafgifte, bagageclaim en paspoortcontrole-), dienstverlenende activiteiten in de terminal, openbaar vervoer, taxi's, autoverhuurbedrijven, restaurants en hotels.

**vliegtuiggebonden werkgelegenheid:** activiteiten die diensten verlenen aan luchtvaartmaatschappijen zoals luchthavenexploitant, benzine- en oliemaatschappijen, dienstverlening voor aankomst of vertrek van een vliegtuig (schoonmaakdiensten, de-icing, push back, taxidiensten, Luchtverkeersleiding Nederland, Koninklijke Marechaussee, brandweer, KNMI, luchtvaartpolitie, onderhoud en reparatie van vliegtuigen).

**overige luchthavengebonden werkgelegenheid:** bedrijven die zich gevestigd hebben op het luchthaventerrein en een directe relatie met de luchthaven of luchtvaart hebben. Het gaat om aannemers en installatiebedrijven, banken- en wisselkantoren, catering, detailhandel, tax free winkels, financiële - en zakelijke dienstverlening, beveiligingsbedrijven, uitzendbureaus, verzekeringsmaatschappijen, reisbureaus en touroperators, ict/telecom, koeriersdiensten en post.

Indirecte werkgelegenheidseffecten : de effecten van toeleveranciers aan de directe activiteiten (**achterwaartse effecten**); bedrijven die zich in de nabijheid vestigen en frequent gebruikmaken van de luchthaven (**voorwaartse effecten**); bedrijven die zich omwille van de ambiance in de nabijheid van een luchthaven vestigen (**imago-effecten**).

**Tabel 3.1 Prognose directe en indirecte arbeidsplaatsen naar aantal passagiers op Lelystad Airport**

	1 miljoen passagiers	2 miljoen passagiers	4 miljoen passagiers <sup>5</sup>
Directe arbeidsplaatsen	900	1.700	3.800
Indirecte arbeidsplaatsen	1.600	2.500	2.600
<b>Totaal</b>	<b>2.500</b>	<b>4.200</b>	<b>6.400</b>

Bron: AAE-SEO september 2006

### *Grote bandbreedte maakt een gericht economisch beleid noodzakelijk*

De door AAE aangegeven bandbreedte onderstreept het belang van een gericht en samenhangend economisch beleid, waarbij alle partijen worden betrokken (o.a. gemeente, Schiphol Group, provincie Flevoland, Kamer van Koophandel) om de arbeidsplaatsen daadwerkelijk te realiseren.

### *Onder voorwaarden voldoende marktruimte voor alle drie de scenario's*

Wanneer Schiphol Group zich concentreert op een uitbreiding van het banenstelsel van Schiphol en op een intensiever gebruik van Eindhoven Airport, dan is voor Lelystad Airport, volgens AAE, een ontwikkeling naar 1 tot 2 miljoen passagiers de hoogst mogelijke autonome vraagontwikkeling. Een markt van 4 miljoen passagiersbewegingen ligt binnen bereik in het geval de Schiphol Group zich concentreert op haar mainportfunctie en het niet-mainport gebonden verkeer, zoals low cost carriers en charters uitplaatst naar Lelystad Airport.

<sup>4</sup> Volgens de PKB is er binnen de Ke-grenzen ruimte voor 35.000 vliegtuigbewegingen in het groot commercieel verkeer. Uitgaande van een vliegtuiggrootte van easyJet van 150 stoelen en 180 stoelen van Ryanair en een gemiddelde bezettingsgraad van 80%, kunnen per vliegtuig gemiddeld 132 passagiers vervoerd worden. Dit zou leiden tot gemiddeld 4,62 miljoen passagiers per jaar. De vraag is echter, of een dergelijke vlootmix binnen de Ke-grenzen van de PKB 2004 past.

### *Over wat voor soort arbeidsplaatsen hebben we het op een luchthaven?*

Verrassend genoeg is er weinig onderzoek gedaan naar het profiel van de arbeidsplaatsen op regionale luchthavens. Alleen Schiphol laat hier tweejaarlijks onderzoek naar doen<sup>6</sup>. De activiteiten in het kader 'definitie directe en indirecte werkgelegenheid' geeft een aardige indicatie van het soort werk. In bijlage 3 is een complete lijst met activiteiten op Schiphol opgenomen om het beeld te complementeren. Hierin valt op dat op Schiphol ruim de helft van de mensen werkzaam is bij luchtvaartmaatschappijen.

### *Het profiel van de arbeidsplaatsen op luchthaven Schiphol naar opleidingsniveau*

Aan de hand van het bijhouden van alle vacatures van Schiphol ('binnen de hekken van het luchthaventerrein') is een grove inschatting gemaakt van het te verwachten vereiste opleidingsniveau van de arbeidsplaatsen op Lelystad Airport (tabel 3.2).

**Tabel 3.2 Gevraagde opleidingsniveau in de verschillende groeiscenario's**

Directe arbeidsplaatsen	1 miljoen passag.	2 miljoen passag.	4 miljoen passag.
<b>Opleidingsniveau</b>			
<b>Laag</b>	340	640	1.440
<b>Midden</b>	400	750	1.600
<b>Hoog</b>	160	310	760
<b>Totaal</b>	<b>900</b>	<b>1.700</b>	<b>3.800</b>

*Bron: Regioplan 2006, SEO 2006, bewerking gemeente Lelystad (zie bijlage).*

De conclusie is dat het werk op een luchthaven geen 'rocket science' is, om de woorden van de directeur van Eindhoven Airport aan te halen. Zo'n 80% van de werkgelegenheid bestaat uit arbeidsplaatsen met laag (ongeschoold, lbo, mavo) of middelbaar opleidingsniveau (mbo, havo, vwo). Dit percentage komt overigens overeen met de gemiddelde opbouw van productiebedrijven in Lelystad (Ervaringcijfer Economische Zaken, gemeente Lelystad).

### **3.3 Kenmerken Lelystadse arbeidsmarkt en beroepsbevolking**

Om de hiervoor geschetste kwantitatieve en kwalitatieve werkgelegenheidseffecten op waarde te kunnen schatten, wordt kort aangegeven hoe de Lelystadse arbeidsmarkt en beroepsbevolking er uitzien.

#### *Sinds 2001: werkgelegenheidsgroei stagneert, beroepsbevolking groeit wel door*

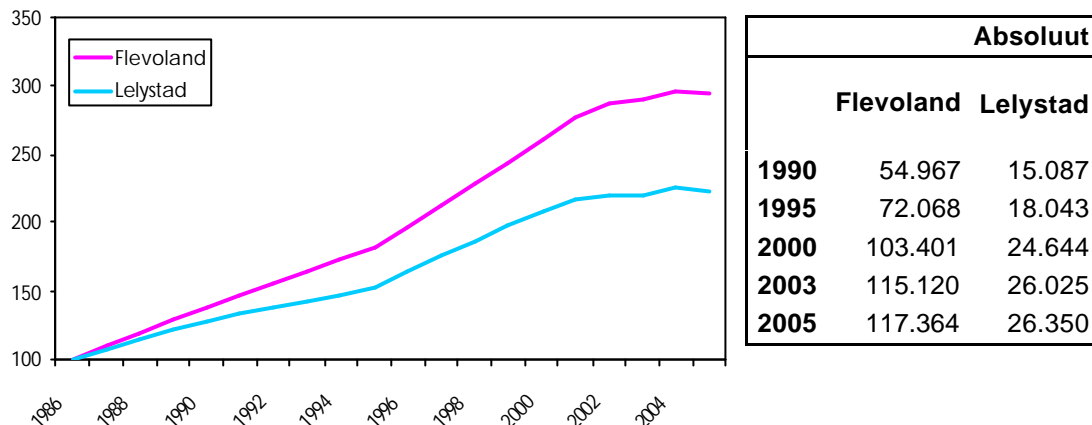
De Lelystadse werkgelegenheid heeft zich tot 2001 goed ontwikkeld (zie figuur 3.1). Vanaf 2001 is er echter een stagnatie van de groei. Dit is extra zorgelijk aangezien de groei van de beroepsbevolking in Lelystad wel gestaag doorgaat (figuur 3.2). Dit betekent enerzijds dat een groter deel van de Lelystadse beroepsbevolking zijn of haar arbeidshil buiten Lelystad zal moeten vinden en anderzijds dat de druk op de lokale arbeidsmarkt toeneemt. Hierdoor is het vooral voor mensen die niet over de 'allerbeste' papieren beschikken, steeds moeilijker om een baan in Lelystad te bemachtigen.

#### *Hoog aandeel niet-werkende werkzoekenden*

De lage werkgelegenheidsgroei komt mede tot uiting in het hoge percentage niet-werkende werkzoekenden. Met circa 11% niet-werkende werkzoekenden (zo'n 3.700 personen, oktober 2006) is Lelystad koploper in het klassement van Flevolandse gemeenten. Ruim de helft van deze groep (circa 1.900 mensen) ontvangt een bijstandsuitkering.

<sup>6</sup> Overzicht van de werkgelegenheid op de luchthaven Schiphol per 31 oktober 2005, Regioplan, februari 2006

**Figuur 3.1 Ontwikkeling aantal fulltime arbeidsplaatsen Lelystad en Flevoland (Index 1986 = 100)**

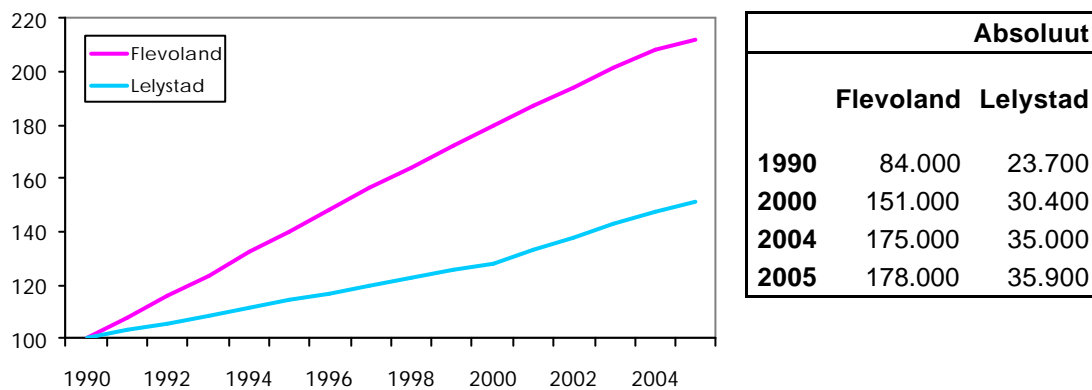


Bron: Provincie Flevoland

*Schaalvergroting leidt tot minder arbeidsplaatsen*

Een algemene ontwikkeling die voor Lelystad een negatieve invloed heeft op de werkgelegenheid lijkt te hebben, is de schaalvergroting bij publieke en private organisaties. Motor achter de schaalvergroting is de ontwikkeling van de informatietechnologie en vanuit een oogpunt van kostenreductie de behoefte aan efficiënte en effectieve organisaties. Zo zijn verschillende werkgevers in de (semi-)overheidssector bezig de landelijk dekkende rayons met bijbehorende rayonkantoren te herschikken. Rayongebieden worden geografisch groter in omvang en het rayonkantoor wordt in een aantal gevallen verplaatst naar een centralere plaats in het nieuwe rayon. Lelystad dreigt hierdoor arbeidsplaatsen te verliezen.

**Figuur 3.2 Ontwikkeling beroepsbevolking Lelystad en Flevoland (Index 1990 = 100)**

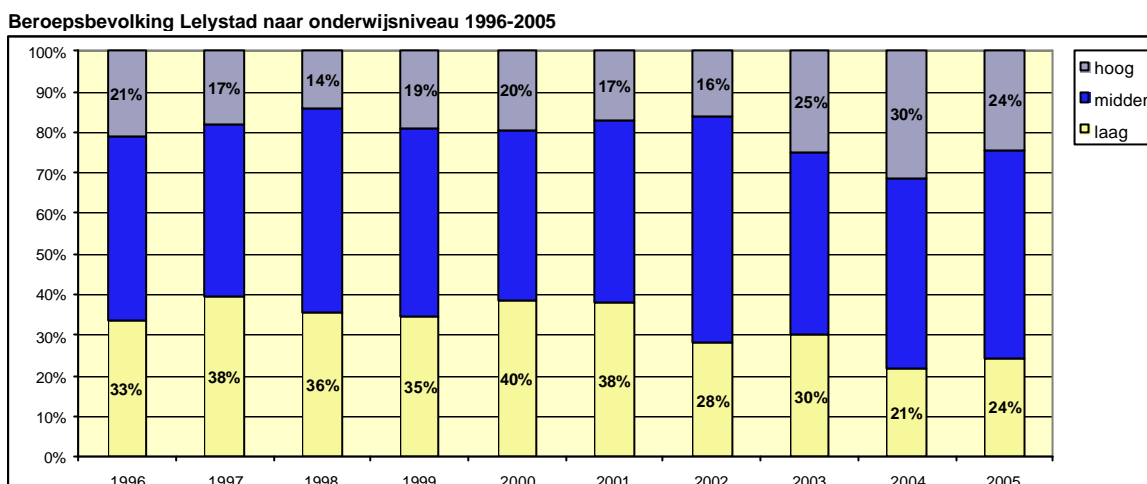


Bron: Provincie Flevoland

*Profiel directe werkgelegenheid Lelystad Airport 'matcht' met profiel beroepsbevolking Lelystad*

Het opleidingsprofiel van de beroepsbevolking in Lelystad is verbeeld in figuur 3.3. Hierin valt op dat (door de jaren heen) 70-80% hiervan middelbaar of laag opgeleid is. De laatste jaren (2002-2005) ligt het aandeel laagopgeleiden tussen de 20 en 30%. Het aandeel middelbaar opgeleiden ligt in die jaren tussen de 45 en 50%. Deze percentages sluiten nauw aan bij de verhoudingen in tabel 3.2. De conclusie kan worden getrokken dat het opleidingsprofiel van de directe arbeidsplaatsen van een luchthaven goed aansluit bij het opleidingsprofiel van de Lelystadse beroepsbevolking.

**Figuur 3.3 Beroepsbevolking Lelystad naar opleidingsniveau**



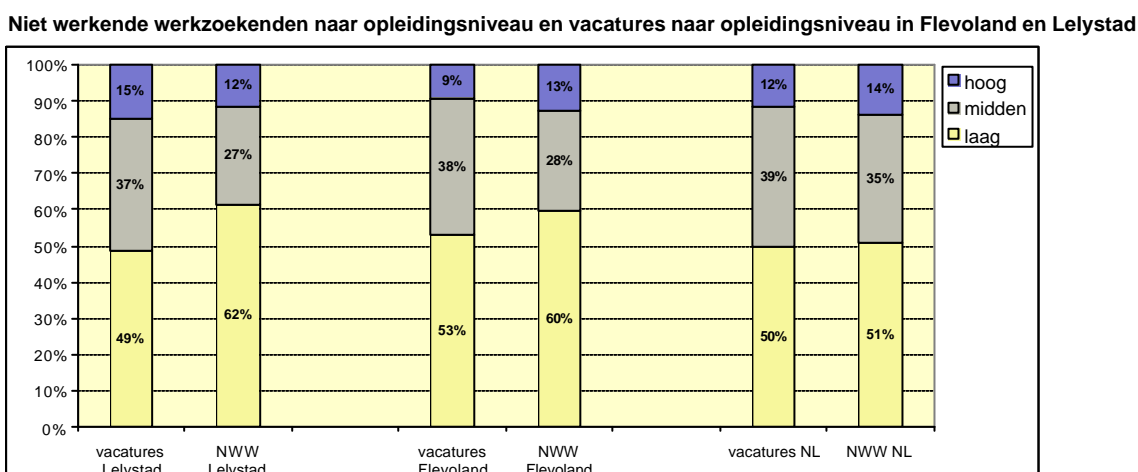
Bron CWI, Team Onderzoek en Statistiek Gemeente Lelystad

Een bijproduct van de uitbreiding van Lelystad Airport is naar verwachting een afname van de uitgaande pendel omdat meer passende werkgelegenheid binnen Lelystad beschikbaar komt.

*Profiel niet-werkende werkzoekenden 'matcht' deels met profiel verwachte directe werkgelegenheid*  
 Het opleidingsniveau van de groep niet-werkende werkzoekenden (NWW) is lager is dan van de totale beroepsbevolking in Lelystad (figuur 3.4). De groep niet-werkende werkzoekenden bestaat uit ongeveer 3.700 personen (oktober 2006). Dit is zo'n 11% van de totale beroepsbevolking. Zo'n 62% daarvan is laag opgeleid. Over heel 2005 telde Lelystad in totaal 1.416 vacatures<sup>7</sup>. Aanzienlijk lager dan het aantal mensen dat een baan zoekt.

Voor de groep niet-werkende werkzoekenden is de toekomstige werkgelegenheid op Lelystad Airport belangrijk, omdat meer laaggeschoold werk beschikbaar komt in Lelystad.

**Figuur 3.4 Niet-werkende werkzoekenden naar opleidingsniveau**



Bron: CWI, Team Onderzoek en Statistiek, gemeente Lelystad

<sup>7</sup> Economie en Arbeidsmarkt Flevoland 2005-2006, Provincie Flevoland e.a., 2006.

### 3.4 Maximaliseren profijt extra directe arbeidsplaatsen luchthaven

In welke mate kan de beroepsbevolking of de groep niet-werkende werkzoekenden in Lelystad profiteren van de extra arbeidsplaatsen die de luchthaven straks gaat opleveren? Worden de banen op Lelystad Airport straks ingenomen door ex-Schipholmedewerkers (ruim 500 Lelystedelingen werken ook op Schiphol), andere mensen uit Flevoland of toch in hoge mate door Lelystedelingen? Wat kan de luchthaven betekenen voor mensen die op dit moment afhankelijk zijn van een uitkering?

#### *Verwachting is dat veel Lelystedelingen aan de slag gaan op Lelystad Airport*

Er is een verband tussen de hoogte van de beloning voor werk en de afstand die mensen bereid zijn hiervoor af te leggen. Dit leidt ertoe dat mensen met een hogere opleiding bereid zijn langere reistijden te accepteren voor een betrekking<sup>8</sup>. In paragraaf 3.2 is aangegeven dat de directe werkgelegenheid (gekoppeld aan de primaire processen van de luchthaven en dus gekoppeld aan het terrein van de luchthaven), in hoge mate werk zal verschaffen aan middelbaar en laaggeschoolden. De reisafstand naar Lelystad (in combinatie met de eventuele reistijd van Lelystad CS naar de luchthaven) is relatief groot voor iemand van buiten Flevoland/Lelystad. De verwachting is derhalve dat Lelystedelingen een belangrijk aandeel van deze arbeidsplaatsen zullen innemen.

#### *Werkgelegenheidsprojecten opzetten voor niet-werkende werkzoekenden*

Luchthavens bieden goede aanknopingspunten om voor mensen met een grotere afstand tot de arbeidsmarkt werkgelegenheidsprojecten op te zetten. Projecten op Rotterdam Airport en Schiphol Airport tonen dit aan (zie kader). Voor Lelystad geldt dat dergelijke projecten moeten worden opgezet voor de 1.940 uitkeringsgerechtigden (december 2006) die in Lelystad aan de kant staan. Het is de verwachting dat een deel van deze uitkeringsgerechtigden, kan uitstromen naar de luchthaven. Door de afdeling Sociale Zaken wordt ingeschat dat dit jaarlijks 5-10% van de uitkeringsgerechtigden zou kunnen zijn. Daarbij dient wel te worden opgemerkt dat een deel van de uitkeringsgerechtigden met verschillende soorten problemen te maken heeft, waardoor zij minder succesvol zijn in het vinden van werk ten opzichte van andere werkzoekenden. Hierdoor heeft deze groep een langer c.q. intensiever begeleidingstraject nodig om succesvol uit te kunnen stromen.

#### **Kader: Voorbeelden werkgelegenheidsprojecten Rotterdam Airport en Schiphol**

##### **Rotterdam**

In Rotterdam worden in samenwerking met Rotterdam Airport sinds enkele jaren succesvol werkgelegenheidsprojecten voor werkzoekenden uitgevoerd. Het eerste project was gericht op een groep van 25 Marokkaanse jongeren: "Marok'kans" (2004). Een jaar later hadden 24 deelnemers een baan. Het tweede project een vervolg op "Marok'kans", genaamd "BAN SIGUI" was gericht op 50 Antilliaanse – en Arubaanse jongeren (oktober 2006 gestart). Zo'n 40 jongeren hebben hun diploma "Basisvaardigheden luchthavenmedewerk(st)er". Acht jongeren hebben inmiddels een baan.

Ondanks het feit dat Rotterdam Airport niet altijd zelf als werkgever kan fungeren omdat bijna alle diensten zijn uitbesteed aan derden, heeft de aanpak en rol van Rotterdam Airport (namelijk de maatschappelijke betrokkenheid) grote indruk gemaakt bij de netwerkpartners. Hierdoor hebben zij dan ook veel goodwill gecreëerd en vinden de deelnemers na afronding van het traject relatief snel een arbeidsplek.

##### **Amsterdam**

De Vacature Service Amsterdam (samenwerkingsverband tussen de Dienst Werk en Inkomen en het CWI) is al enige tijd bezig met de acquisitie en plaatsing van werkzoekenden op beschikbare arbeidsplaatsen op Schiphol. Dit geschiedde op basis van een nauwkeurige matching tussen de klant en de beschikbare functie. Het profiel van de werkzoekenden is veelal laag tot middel opgeleid, de leeftijdscategorie varieert tussen de 25-45 jaar en het gaat om personen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt.

Met Schiphol Group wordt gewerkt aan een nieuw werkgelegenheidsproject. De intentie is hierbij om gerichte afspraken te maken met de diverse werkgevers op en rond Schiphol, waardoor werkzoekenden zowel stages kunnen lopen of, op termijn na bij- of omscholing, een arbeidsplek kunnen bemachtigen.

#### *Succesvolle plaatsing uitkeringsgerechtigden levert structurele besparing voor gemeente op*

De mogelijke extra uitstroom van uitkeringsgerechtigden is gunstig voor het huishoudboekje van de gemeente: iedere uitkeringsgerechtigde die uitstroomt bespaart gemiddeld € 11.000,- per jaar. Dit

<sup>8</sup> T. Schwanen, F. Dieleman & M. Dijkstra (2001), Travel behaviour research in Dutch monocentric and policentric urban systems. Journal of Transport Geography, 9, pp. 173-186.

betekent dat in het geval de gemeente er in slaagt om de uitstroom door de uitbreiding van de luchthaven structureel te verbeteren, met bijvoorbeeld 100 uitkeringsgerechtigden, er ruim 1 miljoen euro wordt bespaard. Dit kan zeker worden verwacht in het scenario 4 miljoen passagiers, omdat dan het aantal nieuwe arbeidsplaatsen het grootst is.

### 3.5 Bedrijventerreinontwikkeling in relatie tot indirecte werkgelegenheid

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de indirecte werkgelegenheidseffecten. Het gaat hierbij om banen die niet direct zijn gekoppeld aan het primaire proces van de luchthaven. Er is geen prognose gemaakt van de indirecte werkgelegenheid die zou kunnen neerslaan in Lelystad, omdat deze op dit moment heel lastig is in te schatten. We geven wel op hoofdlijnen wat er voor nodig is en welke kansen er zijn om deze indirecte werkgelegenheid zo groot mogelijk te laten zijn.

#### *'State of the art' bedrijventerrein ontwikkelen*

Het is van groot belang dat in Lelystad maar ook in Flevoland voldoende vestigingsmogelijkheden voor bedrijven voorhanden zijn. Samen met Lelystad Airport, de provincie Flevoland en andere te selecteren partijen dient een ontwikkelingsvisie te worden opgesteld voor de luchthaven en haar directe omgeving (het luchthaventerrein en bedrijventerrein Larserpoort). Daarnaast is het van belang om de gemeente Almere bij de ontwikkelingen te betrekken. Het gaat erom Flevoland als een goede plek voor bedrijven op de kaart te zetten. Bovendien is afstemming omtrent de planning, fasering en segmentering tussen het Almeerse bedrijventerrein A6-A27 en bedrijventerrein Lelystad Airport/Larserpoort gewenst.

#### *Luchthaven is positief voor imago bedrijvenpark Larserpoort*

Larserpoort is een uitstekende vestigingsplaats voor bedrijven die (onder andere) leveren aan bedrijven op Lelystad Airport. Het verschil in prijsniveau met de relatief dure bedrijventerreinen bij Schiphol kan hier een verschil maken. Belangrijk is ook het feit dat een luchthaven aantrekkingskracht heeft voor bedrijven die niet per se in de nabijheid van een luchthaven gevestigd behoeven te zijn. Men vestigt zich dan vanwege de uitstekende locatiekwaliteiten en het imago van de luchthaven, of omdat men in de toekomst (door internationalisering) van de diensten van de luchthaven gebruik denkt te maken. Bedrijventerrein Flight Forum in Eindhoven is hiervan een voorbeeld.

#### *Lelystad mogelijke locatie voor onderhoudsbedrijven vliegtuigen*

Wereldwijd wordt een intensiever gebruik van vliegtuigen voorzien. Daarmee wordt onderhoud steeds belangrijker. Nederland zou zich, gelet op haar reputatie, moeten toeleggen om een internationaal onderhoudscentrum te worden<sup>9</sup>. Lelystad zou hiervoor een prima locatie kunnen zijn. Interessant in dit verband zijn de contacten met enkele tientallen RMO-bedrijven (repair, maintenance, overhaul) die thans gevestigd zijn op Schiphol. Mogelijk kiezen deze bedrijven in de toekomst voor Lelystad Airport. Wanneer dit doorgang zou vinden betekent dit dat er naast een luchthaven ook een onderhoudscentrum kan worden ingericht, à la de militaire evenknie van 'Maintenance Valley' in Woensdrecht. Een dergelijk RMO-centrum zal groei van werkgelegenheid betekenen. Voorwaarde is dat er op korte termijn luchtverkeersleiding komt op de luchthaven. Onder meer vanwege het ontbreken daarvan is Lelystad Airport op dit moment (nog) niet in beeld bij RMO bedrijven op Schiphol.

### 3.6 Overige economische effecten uitbreiding luchthaven

#### *Versterken van Lelystad als vervoersknooppunt*

Centraal in de Lelystadse strategie voor meer werkgelegenheid is het benutten van de ontwikkelingspotenties die verbindingen met zich meebrengen: de spoorverbinding (kantorenontwikkeling Hanzepark, RGD-cluster, Stationsbalkons), de snelweg A6 (Hoogwaardige bedrijventerreinen Larserpoort, Flevopoort, alsmede zichtlocatie Oostervaart), de verbinding over water (Flevokust), digitale verbindingen (Larserpoort, Digitale Marktplaats) en een luchtverbinding (Lelystad Airport, Larserpoort). De aanwezigheid van verschillende soorten infrastructuur en de mogelijkheid om te schakelen tussen verschillende verbindingen is waar Lelystad het van moet hebben als het gaat om het binden van stuwende werkgelegenheid.

---

<sup>9</sup> Vliegtuigonderhoud grote kans voor Nederland, G. Goudsmit, Trouw, 19 september 2006.



### *Versnelling behalen gewenste productiestructuur*

Het economisch beleid van de gemeente Lelystad is gericht op een productiestructuur die meer bedrijven/werkgelegenheid in de sector zakelijke dienstverlening omvat. De strategie om dit te bereiken loopt via het zogenoemde industrieel-logistiek complex<sup>10</sup>. Door eerst in te zetten op groothandel, distributie en logistiek en industrie zal vervolgens, 'wanneer er vlees op de botten zit', de zakelijke dienstverlening groeien. De komst van een luchthaven betekent direct meer banen in de zakelijke dienstverlening. Dat betekent dat eerder dan voorzien de sector 'zakelijke dienstverlening' op het niveau van de taakstelling voor 2015 komt<sup>11</sup>.

### *Relatie leggen met toerisme*

Bij toerisme gaat het enerzijds om dagjesmensen die Lelystad Airport bezoeken (Aviodrome en spottersplaats). Anderzijds kunnen mensen vanuit het buitenland die op Lelystad Airport vliegen worden verleid natuurgebieden, steden, dorpen en attracties in Flevoland te bezoeken. Ook kan het toeristisch aanbod van Flevoland via reclame op Lelystad Airport bij de Nederlandse reizigers onder de aandacht worden gebracht. Het verdient aanbeveling de kansen en de te ondernemen acties nader te onderzoeken.

### *Verwachting: ontwikkeling Lelystad Airport per saldo positief voor recreatie en toerisme*

Vanuit de raad is de vraag gesteld of de uitbreiding van de luchthaven invloed heeft op het aantal arbeidsplaatsen in de sector natuur en toerisme. Lelystad is in Flevoland economisch gezien met bijna 31% van de bestedingen (100 miljoen euro) de belangrijkste gemeente in toerisme en recreatie<sup>12</sup>. Deze bestedingen bevinden zich vooral in het dagtoerisme, hierin speelt Bataviastad een belangrijke rol. Hierdoor ligt het accent in Lelystad sterk op de sector detailhandel. Lelystad is ondervertegenwoordigd bij het verblijfstoerisme (13% ten opzichte van 41% voor heel Flevoland). Gemiddeld leidt 1 miljoen aan extra bestedingen in de sector recreatie en toerisme tot 12 banen, waarvan 9 directe banen en 3 indirecte banen. Mede gezien de hiervoor geschetste kansen is de verwachting dat de uitbreiding van Lelystad Airport per saldo leidt tot een toeneming van de bestedingen in de sector toerisme en recreatie en daarmee tot een stijging van het aantal arbeidsplaatsen.

## **3.7 Conclusies**

Uit de prognose in de second opinion van AAE is gebleken dat 800 banen per 1 miljoen passagiers voor elk van de drie scenario's haalbaar is. Bij een scenario van 1 miljoen passagiers gaat het om 900 directe arbeidsplaatsen, bij 2 miljoen 1.700 en bij 4 miljoen in totaal 3.800 arbeidsplaatsen. AAE geeft aan dat de bandbreedte in de prognose groot is. Dit onderstreept het belang van een gericht en samenhangend economisch beleid, waarbij alle partijen worden betrokken (o.a. gemeente, Schiphol Group, provincie Flevoland, Kamer van Koophandel) om de arbeidsplaatsen daadwerkelijk te realiseren

Uit de analyse van de aard van de te verwachten werkgelegenheid blijkt dat zo'n 80% bestaat uit arbeidsplaatsen met laag (ongeschoold, lbo, mavo) of middelbaar opleidingsniveau (mbo, havo, vwo). Dit komt overeen met het opleidingsprofiel van de beroepsbevolking in Lelystad.

In de afgelopen jaren blijft in Lelystad de groei van de werkgelegenheid achter bij die van de beroepsbevolking. Dit komt tot uiting in het hoge percentage niet-werkende werkzoekenden. Met circa 11% niet-werkende werkzoekenden (zo'n 3.700 personen, oktober 2006) is Lelystad koploper in het klassament van Flevolandse gemeenten. Ruim de helft van deze groep (circa 1.900 mensen) ontvangt een bijstandsuitkering.

De nieuwe banen vormen een kans voor Lelystedelingen zonder werk. Hierbij gaat het vooral om mensen met een laag opleidingsniveau. Om mensen uit deze groep aan een baan te helpen kunnen, zoals bij Rotterdam Airport en Schiphol, in samenwerking met Schiphol Group werkgelegenheidsprojecten worden opgezet.

<sup>10</sup> Naar een sterke economie in Lelystad, december 2003

<sup>11</sup> Naar een sterke economie in Lelystad, december 2003, blz. 23.

<sup>12</sup> Bron: Monitor Toerisme en Recreatie Flevoland, economische effectberekening 2004.

Om de economische spin-off van de ontwikkeling van Lelystad Airport zo groot mogelijk te maken is het van groot belang dat niet alleen in Lelystad maar ook in Flevoland voldoende vestigingsmogelijkheden voor bedrijven voorhanden zijn. Samen met Lelystad Airport, de provincie Flevoland en andere te selecteren partijen dient als eerste een ontwikkelingsvisie te worden opgesteld voor de luchthaven en haar directe omgeving (het luchthaventerrein en bedrijventerrein Larserpoort). Daarnaast is afstemming gewenst over de planning, fasering en segmentering van het Almeerse bedrijventerrein A6-A27 en bedrijventerrein Lelystad Airport/Larserpoort.

## 4. Randvoorwaarde infrastructuur

### 4.1 Inleiding

*Gelijk lopend met de ontwikkeling van de luchthaven dient voldoende verkeersinfrastructuur voor de extra passagiersstromen te worden aangelegd. Wat betreft de investeringskosten voor de infrastructuur geldt dat de gemeente Lelystad niet opdraait voor een onevenredig deel van de kosten.*

Samenhangend met de verwachte werkgelegenheidsgroei van Lelystad Airport en andere toekomstige ontwikkelingen die van invloed zijn op het gebruik van de verkeersinfrastructuur, is de beschikbare en de benodigde capaciteit van de infrastructuur in beeld gebracht. Bij de andere toekomstige ontwikkelingen gaat het onder meer om de ontwikkeling van Warande (Lelystad Zuid) en het Natuuractiviteitencentrum bij de Oostvaardersplassen.

De mogelijke ontsluiting van Lelystad Airport en daarmee samenhangend Larserpoort, is onderzocht door Goudappel Coffeng<sup>13</sup>. Onderdeel van het onderzoek waren twee workshops<sup>14</sup>, waarin voor de drie vervoerwijzen (openbaar vervoer, fiets en auto) een aantal ontsluitingsmogelijkheden zijn verkend. Deze ontsluitingsmogelijkheden zijn vervolgens doorgerekend op hun effecten.

### 4.2 Behoeftes verkeersinfrastructuur door groei Lelystad Airport

*Uitgangspunt 2,5 miljoen passagiers en de daarmee samenhangende arbeidsplaatsen*

Voor het berekenen van de vervoersbehoefte is uitgegaan van de plannen van Lelystad Airport. Lelystad Airport vraagt een aanwijzingsvergunning voor een luchthaven met 2,5 miljoen passagiers. Om tot een goede raming van de vervoersbehoefte te komen, is de totale werkgelegenheid die een dergelijke luchthaven met zich meebrengt in de berekening meegenomen. Hierbij is er vanuit gegaan dat deze arbeidsplaatsen zich hetzij op het terrein van de luchthaven, hetzij op Larserpoort bevinden.

*Ontwikkeling Lelystad Airport leidt niet tot grote infrastructurele investeringen*

Uit de berekeningen van Goudappel Coffeng blijkt dat de luchthaven en de daaraan gerelateerde werkgelegenheid met relatief bescheiden toevoegingen te ontsluiten zijn. Feitelijk gaat het alleen om een ontsluiting van de Larserweg naar de terminal van de luchthaven. De Larserweg heeft een forse opvangcapaciteit die voor de toename van het aantal verkeersbewegingen kan worden benut. Als op de A6 geen maatregelen worden genomen, zal deze weg op termijn voor een deel de functie van de overbelaste A6 overnemen. De route Larserweg N305 A27 wordt voor de Randstadverbinding belangrijk in deze situatie.

Deze situatie is ongewenst. Het verkeer tussen de Randstad en Lelystad / Lelystad Airport moet zoveel mogelijk gebruik maken van de A6 en niet van het onderliggende wegennet. Dit betekent dat de aansluiting op de A6 –en later ook de capaciteit van de A6- moet worden verbeterd. De bestaande buslijn 148 naar Harderwijk voorziet in een openbaar vervoer ontsluiting van de terminal. Vanuit het oogpunt van klantvriendelijkheid is het de (reële) verwachting dat de touroperators aanvullend vervoer verzorgen naar een aantal centra waar reizigers per trein aankomen, zoals Utrecht CS. De hoofdfietsontsluiting loopt via de Larserweg.

*Ontsluiting Larserpoort via derde aansluiting A6*

Uit de berekeningen blijkt dat een derde aansluiting op de A6 in 2015 nodig is. De derde aansluiting op de A6 zou direct kunnen aansluiten op de Meerkoetenweg en Pascallaan. Hiermee ontstaat een directe ontsluiting van bedrijventerrein Larserpoort.

*Forse groei verkeersaanbod A6 door autonome groei*

In de bereikbaarheidssituatie van Lelystad Airport speelt de A6 een belangrijke rol. Ruim de helft van het bestemmingsverkeer voor rijdt via de A6. De verkeersprognoses laten een forse groei zien van het autoverkeer op deze snelweg. De sterke groei van het verkeersaanbod op de A6 wordt vooral verklaard door factoren buiten de ontwikkeling van Larserpoort en Lelystad Airport. Het gaat daarbij

<sup>13</sup> rapport Verkeer en Vervoer Lelystad Airport

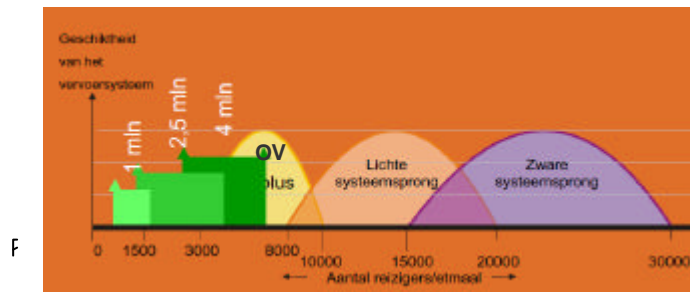
<sup>14</sup> Deelnemers aan de workshop: vertegenwoordigers van gemeente Lelystad, provincie Flevoland, Rijkswaterstaat, Kamer van Koophandel en Lelystad Airport.

als eerste om de autonome groei van het autoverkeer die zich de komende jaren (in geheel Nederland) voordoet. Daarbovenop is er nog de factor dat de A6 de relatief goedkope woningmarkt van het noordoostelijk deel van Nederland vanuit Amsterdam ontsluit. Hierbij geldt dat de opwaardering van de verbinding naar Zwolle de weg nog aantrekkelijker maakt. Tenslotte draagt ook de ontwikkeling van Warande bij aan de groei.

Omdat de groei sterk doorzet zullen zich rond 2015 problemen gaan voordoen. Een dynamische toedeling, die rekening houdt met effecten op de routekeuze door de slechte verkeersafwikkeling, laat zien dat in 2010 het verkeer nog goed afgewikkeld kan worden maar dat in 2015 de verkeersafwikkeling op de A6 begint te knellen.

#### *Hoogwaardig ov lijkt onder voorwaarden mogelijk bij 2,5 miljoen vliegpassagiers*

Gezien het belang dat de gemeente Lelystad aan openbaar vervoer hecht, is onderzocht bij welk aantal vliegpassagiers exploitatie van hoogwaardig openbaar vervoer (OV+) in de vorm van een bus, mogelijk is (zie onderstaande plaatje). Dit geldt in ieder geval voor het scenario met 4 miljoen vliegpassagiers (bandbreedte reizigersaantallen aangegeven in donkergroen) maar ook in het uitgangsscenario met 2,5 miljoen luchtreizigers (middelgroen). Als de verbinding gecombineerd wordt met andere bestemmingen (woongebied, bedrijventerrein) kan dit leiden tot een gunstige exploitatie.



#### *Belangrijk voor draagvlak dat bus een zo rechtstreeks mogelijke verbinding heeft*

Deze extra bestemmingen zorgen voor een beter draagvlak voor een OV+lijn, maar mogen niet tot veel langere rijtijden leiden. Bij realisering van OV+ met een zo rechtstreeks mogelijke lijn via Larserpoort en Warande (de varianten OV+ 2 en OV+ 3) mogen 4000 á 5000 reizigers per etmaal verwacht worden (zie figuur X). Bij een bediening met een basisniveau openbaar vervoer via de Larserweg/Larserdreef loopt de reizigersomvang per openbaar vervoer fors terug.

#### *Bescheiden rol voor de fiets, aandacht voor sociale veiligheid*

De ontwikkelingen Lelystad Airport en Larserpoort liggen op enige afstand van de woongebieden in Lelystad. De afstanden zijn vrijwel altijd groter dan 5 kilometer. Dat vertaalt zich in een bescheiden rol voor de fiets in dit gebied. Een ruwe indicatie levert een fietsgebruik op van circa 200 fietsers in het spitsuur. De ligging van het gebied ten zuiden van de A6 en het monofunctionele karakter van Larserpoort (bedrijventerrein, kantoren) maken de opgave voor de fiets niet eenvoudig; de sociale veiligheid zal veel aandacht vragen.

#### *Bestaande fietsas voldoet, extra fietsas mogelijk met ontwikkeling Warande*

Centraal staat de route via de Larserdreef-Larserweg. Hoewel minder aantrekkelijk (oponthoud bij geregelde kruispunten, lawaai), is deze route heel direct en sociaal veilig (drukke verkeersas). Aan de westzijde van de A6 wordt met de realisatie van Warande de aansluiting van de Landstrokenwijk op de fietsvoorzieningen langs de Larserdreef geoptimaliseerd. De plannen voorzien in een doortrekking van de route zodat hiermee een volwaardige fietsas Lelystad Larserpoort wordt geboden. Vanuit Warande ligt het voor de hand een fietsverbinding te realiseren naar Larserpoort. Om de sociale veiligheid op deze fietsverbinding te waarborgen moet deze worden gecombineerd met andere infrastructuur die goed gebruikt wordt. Dat kan een autoverbinding zijn of een busverbinding.

### 4.3 Behoeft infrastructuur auto en openbaar vervoer in een aantal modellen bekeken

De behoefte aan en de ambitie voor de gewenste infrastructuur voor de auto en het openbaar vervoer is in een aantal modellen wat verder bekeken (zie achtergrondrapport). Reden hiervoor is het bijzondere karakter van infrastructuur. Door de aanleg van infrastructuur kan een gebied aantrekkelijker worden voor de vestiging van bedrijven. Een goede bereikbaarheid is een belangrijk criterium bij de keuze van bedrijven voor een vestigingsplaats.

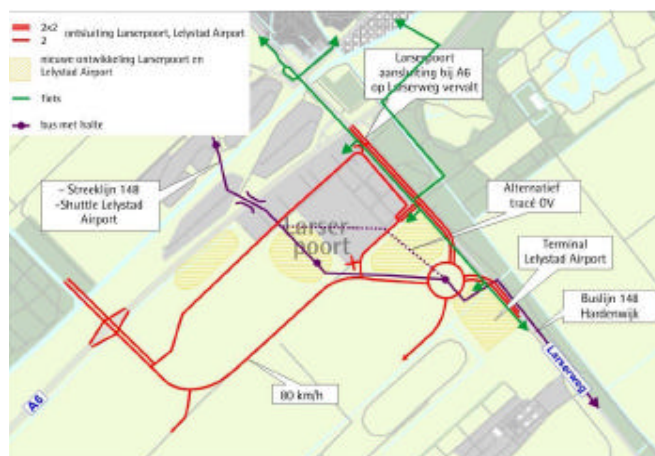
#### *Model 1, Basismodel*

Dit model brengt goed in beeld wat de minimumvoorzieningen zijn om het te ontwikkelen gebied bereikbaar te maken. Het model laat zien dat met relatief bescheiden toevoegingen aan de verkeersinfrastructuur de luchthaven en de daaraan gerelateerde werkgelegenheid te ontsluiten zijn.

Deze oplossing leidt ertoe dat het onderliggende wegennet (Larserweg en N305) het capaciteitstekort van de A6 uiteindelijk op zal vangen. De route Larserweg N305-A27 wordt voor de Randstadverbinding belangrijk in deze situatie. De bestaande buslijn 148 naar Harderwijk voorziet in een ov ontsluiting van de terminal. Vanuit de luchtvaartmaatschappijen/luchthaven wordt mogelijk aanvullend vervoer verzorgd naar een aantal centra waar reizigers per trein aankomen, zoals Utrecht CS. De fietsontsluiting loopt via de Larserweg.

#### *Model 2, Optimaal Vestigingsklimaat*

Een OV plus busverbinding (luchthaven shuttle) vervoert reizigers snel tussen het IC station Lelystad en Airport Lelystad. Door deze route via Warande en Larserpoort te laten lopen is het mogelijk voldoende vervoerwaarde te creëren. Het stelt wel eisen aan de ruimtelijke ontwikkeling in de genoemde woon- en werkgebieden. Samen met de auto oplossing die uitgaat van een rechtstreekse aansluiting op de A6 (met 2\*3 rijstroken) vanuit de Randstad biedt dit model een goede bereikbaarheid. Reizigers kunnen snel met auto of trein naar o.a. de Noordvleugel. Met dit profiel (goede trein- en autobereikbaarheid, lijnvluchten op veel Europese steden) is de luchthaven aantrekkelijk als vestigingslocatie voor hoogwaardige bedrijvigheid. Auto en OV komen gekoppeld aan bij de luchthaven (zie onderstaand kaartje), waardoor deze weg allure kan krijgen. In verband met faseerbaarheid is een variant opgenomen waarin de bus een andere route volgt.



Model "optimaal vestigingsklimaat"

#### *Model 3, Duurzame bereikbaarheid*

Openbaar vervoer en fiets worden in deze oplossing maximaal ondersteund. Dat betekent niet dat het belang van de autobereikbaarheid in deze oplossing ondersneeuwt. Een zwakke autobereikbaarheid is per saldo ook slecht voor het openbaar vervoer: als er geen goed vestigingsmilieu komt blijven hoogwaardige bedrijven weg en is er ook geen draagvlak voor hoogwaardig OV Plus. Dat betekent dat deze variant ook uitgaat van een A6 in 2\*3 uitvoering. Wel worden die autorelaties die gemakkelijk door fiets en bus zijn over te nemen in deze oplossing minder direct bediend.

De eerste twee aansluitingen van Larserpoort op de Larserweg verdwijnen zodat voor het autoverkeer uit Lelystad bus en fiets relatief aantrekkelijker worden. De fiets krijgt in deze oplossing samen met de bus een rechtstreekse verbinding vanuit Warande erbij. Voor de sociale veiligheid is het belangrijk dat

de verbinding ook gebruikt wordt door de auto. De openbaar vervoer oplossing is identiek aan de vorige oplossing.



Model "Duurzame bereikbaarheid"

De twee modellen die naast het basismodel zijn ontwikkeld (optimaal vestigingsklimaat) en duurzame bereikbaarheid) zijn feitelijk denkmodellen, die een handvat vormen voor een volgende fase waarin een ruimtelijk ontwikkelingsplan voor Larserpoort en Lelystad Airport moet worden gemaakt. Voor dit moment is het basismodel voldoende om de door Lelystad Airport beoogde groei te accommoderen.

De modellen zijn op op een aantal criteria getoetst (zie onderstaande tabel). Hieruit blijkt dat model 3 (duurzame bereikbaarheid) wel zwaarder leunt op de ontsluiting per openbaar vervoer, maar desondanks een hogere uitstoot van CO2 geeft. De oorzaak is dat –door het laten vervallen van een aantal aansluitingen van Larserpoort op de Larserweg- langere ritten moeten worden gemaakt.

Criterium	Model 1 Basismodel (A6 2x2)	Model 2 Optimaal vestigingsmilieu	Model 3 Duurzame bereikbaarheid
Bereikbaarheid (aantal inwoners binnen 1 en 2 uur x 1 miljoen)	Absoluut: 8,1/17,1 Index: 100/100 (0)	9,3/17,8 115/104 (0/+)	9,3/17,8 115/104 (0/+)
Vestigingsklimaat & kansen luchtvaartmaatschappijen (Kwaliteit auto en ov, allure)	-/0	+	0/+
Kwaliteit fietsverbindingen	0	0	+
Vervoerwaarde openbaar vervoer	-	+	+
Afwikkeling autoverkeer (exclusief A6 problematiek)	+	+	+
Uitstoot CO2, studiegebied (ton, 16-18hr)	23,3 (0)	23,2 (0)	23,7 (0)
Kosten	0	-	-

#### Financiering aanpassingen

De financiering van infrastructurele aanpassingen voor de ontsluiting van Lelystad Airport ligt als eerste bij de initiatiefnemer Schiphol Group. De noodzaak voor infrastructurele aanpassingen die verder gaan dan dat, door bijvoorbeeld de ontwikkeling van Larserpoort, dient in een ruimtelijk ontwikkelingsplan te worden onderzocht. Mogelijke financieringsbronnen zijn onder meer, de grondexploitatie Larserpoort, het rijk, provincie Flevoland, Schiphol Group, Europese subsidies (bijv. EFRO), exploitant hoogwaardig openbaar vervoer.

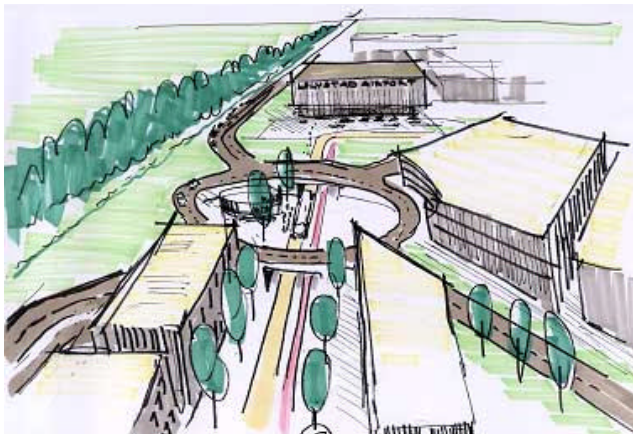
Aanpassingen aan de A6 (derde aansluiting) vallen in principe buiten de scope van de ontwikkeling van Lelystad Airport.

#### 4.4 Conclusie

Uit oogpunt van verkeersafwikkeling is geen extra verkeersinfrastructuur nodig. De capaciteit van de reeds aanwezige verkeersinfrastructuur is voldoende om het extra verkeer van en naar Lelystad Airport te verwerken. De financiering van infrastructurele aanpassingen voor de ontsluiting van Lelystad Airport ligt als eerste bij de initiatiefnemer Schiphol Group. Tegelijkertijd is uit de berekeningen gebleken dat met name door de autonome groei van het autoverkeer een capaciteitstekort op de A6 ontstaat. Gevolg is dat het onderliggende wegennet in toenemende mate zal worden gebruikt om het capaciteitstekort van de A6 op te vangen. Deze situatie is niet gewenst, maar valt buiten de scope van deze integrale visie.

Hoogwaardig ov lijkt onder voorwaarden mogelijk bij 2,5 miljoen vliegpassagiers in de vorm van een bus (vergelijkbaar met de Phileas bij Eindhoven Airport). Voorwaarde voor een gunstige exploitatie is bij 2,5 miljoen vliegpassagiers dat de verbinding gecombineerd wordt met andere bestemmingen (woongebied, bedrijventerrein). Bij 4 miljoen vliegpassagiers is dit niet meer noodzakelijk.

De verkeersinfrastructuur heeft grote invloed op het vestigingsmilieu voor bedrijven in de omgeving van de luchthaven. Met het model "Optimaal vestigingsklimaat" wordt dit effect optimaal bereikt. Een deel van de financiering van de aanpassingen kan deel uitmaken van de exploitatie van het gebied. Dit model maakt optimaal gebruik van de derde aansluiting op de A6, die in 2015 moet zijn gerealiseerd en geeft tevens de laagste CO2 uitstoot. Dit model heeft daarom (op termijn) de voorkeur.



## 5. Beleidscontext en procedures

### 5.1 Inleiding

Verschillende beleidsdocumenten zijn van invloed op de ontwikkeling van Lelystad Airport en het omliggende gebied. Enerzijds gaat het om vastgesteld beleid, zoals bijvoorbeeld de Planologische Kernbeslissing Lelystad en Maastricht 2004 en het Omgevingsplan. Anderzijds gaat het om lopende procedures en beleid in ontwikkeling. Bij de procedures betreft het de Milieu-effectrapportage (MER) fase 2 en de aanwijzingsprocedure Lelystad Airport. Nieuw beleid dat van invloed is op de ontwikkeling van Lelystad Airport is onder andere de evaluatie van het Schipholbeleid.

Vragen zijn in dit verband:

- wat staat ons te wachten;
- waar hebben we wel en geen invloed op;
- hoe beïnvloedt dit onze strategie richting Lelystad Airport en Megapark Larserpoort.

### 5.2 Milieu-effectrapportage

In de Planologische Kernbeslissing (PKB) luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad 2004 is de milieuruimte vastgelegd waarbinnen Lelystad Airport zich mag ontwikkelen. Op basis van de PKB heeft de exploitant een aanwijzingsverzoek voor de ontwikkeling van de luchthaven gedaan. Voor het vigerende aanwijzingsbesluit van 2001 (fase 1 ontwikkeling luchthaven) is een milieueffectrapportage gemaakt. De Cie Mer heeft hierover geoordeeld dat de essentiële informatie beschikbaar is. Concreet gaat het om de gevolgen van de ontwikkeling van Lelystad Airport voor geluid, externe veiligheid, lucht, ruimtelijke ordening, natuur en hinderbeleving. De onderzoeken voor de milieueffectrapportage fase 2 zijn in februari 2007 afgerond. Vanaf maart ligt het rapport ter inzage.

#### *Nadere natuurstudie in MER voor fase 2*

Voor fase 2 moest opnieuw studie worden gedaan naar de effecten op de natuur. Dit oordeel van de commissie is een gevolg van onder andere de inspraakreactie van de gemeente Lelystad. Achterliggende reden voor deze inspraakreactie is dat veranderingen van vliegroute, vlieghoogte of vliegperiode kunnen leiden tot andere gevolgen voor met name de Oostvaardersplassen. Voor fase 2 is een nauwkeurige toetsing aan de instandhoudingsdoelen van dit gebied noodzakelijk, en moet meer aandacht worden besteed aan de cumulatie van verschillende milieu-effecten.

In fase 2 moet worden aangegeven hoeveel vliegtuigen beduidend lager vliegen over de Oostvaardersplassen dan de gemiddelde hoogtes (met bijbehorende effecten voor de beschermde natuur).

#### *Wat is het belang van onze visie op het milieueffectrapport?*

Onze visie is van belang voor het milieueffectrapport. Wij streven ernaar dat onze belangen naar wens worden opgenomen in het milieueffectrapport. Het milieueffectrapport moet milieu-informatie bevatten die een rol kan spelen in de besluitvorming over het verzoek tot wijziging van de aanwijzing. Door zienswijzen en inspraak in de MER-procedure kan zoveel mogelijk worden bewerkstelligd dat onze visie terugkomt in het milieueffectrapport en dus een rol speelt in de uiteindelijke besluitvorming.

De milieueffecten die door het milieueffectrapport in beeld worden gebracht worden verstaald in voorwaarden, voorschriften en beperkingen die terugkomen in het besluit (de aanwijzing). Bij het nemen van het besluit moet rekening worden gehouden met alle gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben. De activiteit wordt niet ondernomen als dat tot ontoelaatbare nadelige gevolgen voor het milieu kan leiden.

#### *Hoe kunnen wij invloed uitoefenen?*

Gedurende het MER-proces is er een aantal momenten waarop zienswijzen en inspraak mogelijk is. Inspraak vindt voor de eerste maal plaats nadat de startnotitie is gepubliceerd. In de startnotitie wordt aangegeven wat de initiatiefnemer van plan is te onderzoeken voor het milieueffectrapport. Een ieder kan zijn zienswijze bekendmaken bij de initiatiefnemer.



Na publicatie van de startnotitie heeft het college van burgemeester en wethouders een zienswijze ingediend op verschillende onderwerpen van de startnotitie. De zienswijze is gebaseerd op de door de gemeenteraad vastgestelde randvoorwaarden. De commissie MER heeft medio 2006 aan de hand van de startnotitie en de ingebrachte zienswijzen richtlijnen opgesteld. De commissie heeft daarbij een groot deel van de door ons college ingebrachte zienswijzen betrokken. De richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van het milieueffectrapport. Op deze wijze werkt onze visie door in de uitwerking van het milieueffectrapport.

De initiatiefnemer stelt aan de hand van de vastgestelde richtlijnen een milieueffectrapport op. Het uiteindelijke rapport wordt voor eenieder ter inzage gelegd (gelijktijdig met het ontwerp-besluit) en opnieuw is er gelegenheid zienswijzen in te dienen. Deze zienswijzen worden niet meer verwerkt in het milieueffectrapport. In het uiteindelijke besluit (de aanwijzing) worden de zienswijzen behandeld. Zodoende kan invloed worden uitgeoefend op de totstandkoming van een besluit waarbij een milieueffectrapport een hulpmiddel is bij het nemen van het besluit.

### **5.3 Beleidskader**

#### *Geschiedenis en huidige stand van zaken.*

Het luchtvaartterrein Lelystad is in 1973 geopend. Het vliegveldje dient aanvankelijk ter ontsluiting van de polder, ten behoeve van de landbouw en voor lesvliegtuigen, ultralichte vliegtuigen en zweefvliegtuigen. In 1987 is een bedrijfseconomisch toekomstplan opgesteld waarin is aanbevolen om voorzieningen te treffen voor zakenvliegtuigen.

In 1988 is een NV opgericht met de gemeente Lelystad en de provincie als aandeelhouders. Er is contact gezocht met Schiphol voor ondersteuning en met het doel Lelystad als alternatief voor Schiphol te gebruiken. In het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen uit 1988 is het vliegveld aangewezen als klein luchtvaartterrein.

In 1993 hebben gemeente Lelystad en provincie Flevoland de luchthaven overgedragen aan de NV Luchthaven Schiphol, die zich daarbij verplichtte de uitbouw tot Business Airport ter hand te nemen.

Lelystad Airport is momenteel de grootste luchthaven voor de General Aviation in Nederland. Er vinden lesvluchten, rondvluchten en vliegtuighuur plaats. Daarnaast vinden vanaf Lelystad Airport zakenvluchten naar bestemmingen binnen Europa plaats.

In mei 2004 is een Planologische Kernbeslissing van kracht geworden voor Lelystad Airport, kortweg PKB genoemd. Hierin is aangegeven binnen welke grenzen Lelystad Airport het vliegveld zich kan ontwikkelen tot een luchthaven voor General Aviation verkeer en tevens uit kan groeien tot een luchthaven waar per jaar enkele miljoenen passagiers kunnen vertrekken en aankomen naar bestemmingen binnen Europa.

Voor de uitbreiding van luchtvaartterrein Lelystad (fase 2) is op 15 september 2005 door de exploitant van de Luchthaven een verzoek ingediend om de op dat moment geldende aanwijzing (fase 1) te wijzigen. Zoals bovenstaand reeds beschreven wordt voor deze wijziging een Milieueffectrapportage MER opgesteld, zodat een goede afweging voor het al dan niet verlenen van de aanwijzing kan worden gemaakt.

#### *Huidige visie Lelystad*

In het Masterplan Versnelde Groei uit 1996 wordt de verdere uitbouw van het vliegveld tot business airport onderschreven, omdat dit een positieve bijdrage zou leveren aan de ontwikkeling van de stad. Daarbij is tevens aangegeven dat op termijn de mogelijkheid bestaat van verdere uitbreiding. De uitbreiding van het vliegveld kan een vliegwielfunctie hebben voor de verdere ontwikkeling van Lelystad in haar totaliteit. Als voorwaarde aan de uitbreiding is gesteld dat het woonklimaat in Lelystad niet te lijden mag hebben onder de uitbreiding van de luchthaven.

Op grond van het Structuurplan moet de Larserknoop zich ontwikkelen tot een dynamisch economisch knooppunt. De verknoping van A6, luchthaven, mogelijk in combinatie met een hoogwaardige OV-verbinding resulteert in een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven die een belangrijke

economische functie kunnen hebben voor Lelystad. De economische ontwikkeling moet goed worden afgestemd op natuur en milieu.

Verder zijn de vier randvoorwaarden het kader voor de ontwikkeling van Lelystad Airport. In aanvulling hierop is het resultaat van de Milieueffectrapportage van belang, omdat daarin de relevante milieueffecten worden onderzocht. Tenslotte mag de ruimtelijke ontwikkeling van de stad niet door de uitbreiding van het luchtvaartterrein worden belemmerd.

#### *Gemeente heeft formeel weinig zeggenschap over Lelystad Airport*

De ontwikkeling van Lelystad Airport is een aangelegenheid van Schiphol Group, die eigenaar is. De Minister van Verkeer en Waterstaat is in beginsel bevoegd om luchtvaartterreinen aan te wijzen. Voorwaarde daarvoor is dat deze aanwijzing past binnen een geldende Planologische Kernbeslissing, die wordt vastgesteld door de Ministerraad. Het was de intentie van de Minister om van Lelystad Airport een regionale luchthaven te maken. In dat geval zouden Gedeputeerde Staten bevoegd zijn om een aanwijzing te geven. Er is echter besloten dat Lelystad Airport van nationaal belang is, in verband met de mogelijke rol die Lelystad Airport kan vervullen voor het versterken van de mainportpositie van Schiphol. Dit betekent dat de Minister bevoegd blijft om een aanwijzing te geven. De benodigde bestemmingsplannen voor het luchtzijdige deel en het landzijdige deel van de luchthaven worden vastgesteld door de gemeenteraad. De Minister van Vrom en Gedeputeerde Staten kunnen de gemeenteraad verplichten een bestemmingsplan vast te stellen.

## **5.4 Factoren die van invloed zijn op de ontwikkeling van Lelystad Airport**

### *Nakomen verbintenissen*

Met een uitbreiding van de luchthaven wordt invulling gegeven aan de bestuurlijke afspraak uit 1993, waarin is afgesproken dat partijen zich zullen inspannen om het vliegveld te ontwikkelen tot business airport.

### *Wanneer is investeren in Lelystad Airport rendabel?*

De ontwikkeling van Lelystad Airport is een aangelegenheid van Schiphol Group, die eigenaar is en als marktpartij een winsttoegmerk heeft. Om invulling te kunnen geven aan de overeenkomst uit 1993 is een financieel haalbare exploitatie een noodzakelijke voorwaarde. Afgezien van andere factoren is uitbreiding van Lelystad Airport bij een bepaalde omvang winstgevend. De omvang die benodigd is om Lelystad Airport rendabel te kunnen exploiteren staat niet vast. Wel is gebleken dat Eindhoven Airport met circa 1 miljoen passagiers in 2006 een positief resultaat laat zien. Bij het nastreven van winst door Schiphol Group wordt ook gekeken welke investeringen het meeste rendement opleveren.

### *Oplossen capaciteitsknelpunten op Schiphol*

De marktvrage wordt vooral beïnvloed door de prijs die mensen bereid zijn om voor een vlucht te betalen. Als gevolg van de liberalisatie en technologische ontwikkelingen is de prijs van vliegen de afgelopen twintig jaar significant gedaald. Deze trend zet zich door, maar daarnaast is er in toenemende mate sprake van prijsverhogende krachten, zoals oplopende brandstofschaarste, oplopende kosten voor veiligheid en de mogelijke invoering van BTW en belasting op kerosine. Bij een aanhoudende groei van de marktvrage loopt Schiphol op termijn (omstreeks 2015-2025) tegen de milieugrenzen aan. Vanaf dat moment komt Lelystad Airport mogelijk in beeld om de capaciteitsoverschrijding van Schiphol op te lossen. In een later stadium loopt Schiphol mogelijk ook tegen fysieke grenzen van het Schipholgebied aan.

De milieucapaciteit wordt naast veiligheid en luchtkwaliteit vooral bepaald door geluid. De huidige vliegtuigen maken relatief veel lawaai. Onder invloed van geluidsarmere toestellen zal de geluidscapaciteit in de toekomst aanzienlijk toenemen. Omdat kleinere vliegtuigen doorgaans minder lawaai maken dan grotere vliegtuigen en het gebruik van banen is gecodeerd, zijn lengte en breedte van de baan relevant voor het benutten van de geluidscapaciteit. Voor de geluidsruijme is ook van belang dat binnen Europa nog geen sprake is van een uniforme regeling voor geluid, waarbij Nederland een relatief strenge regelgeving kent.

Bij de fysieke capaciteit gaat het om de baancapaciteit, uitgedrukt in het maximaal aantal vliegtuigbewegingen per uur. Dit hangt vooral samen met het baangebruik en met de technische aspecten van het aan- en afvliegen. Ontwikkelingen die in de toekomst de fysieke capaciteit van de

baan zullen vergroten zijn het tegelijkertijd in gebruik hebben van twee start- en landingsbanen, en het terugbrengen van de afstand die vliegtuigen ten opzichte van elkaar moeten aanhouden van 3 naar 2,5 mijl.

Rond Schiphol is een afnemend maatschappelijk draagvlak voor de verdere uitbreiding van Schiphol. Voor alle mogelijke alternatieve locaties, zoals Rotterdam, Eindhoven, Lelystad en Twente, geldt dat er wel belangstelling is voor de economische spin-off van een luchthaven, maar dat er maatschappelijk weinig draagvlak is voor een uitbreiding van een luchthaven die gepaard gaat met teveel overlast.

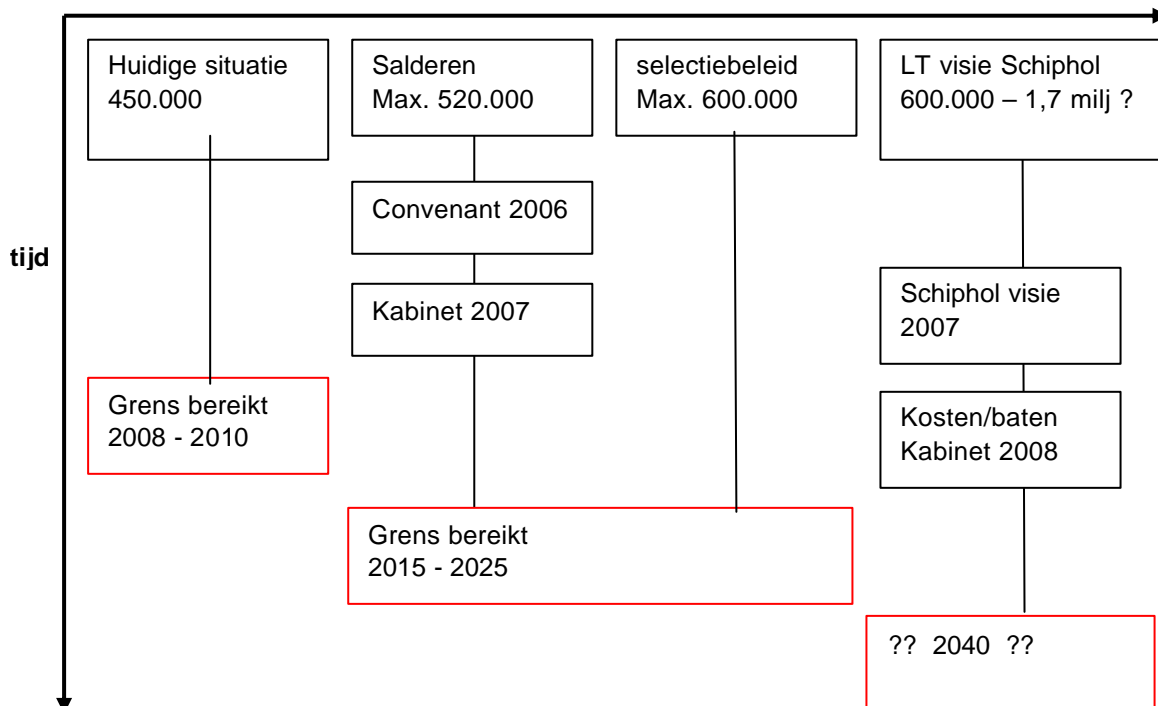
#### Versterken mainportpositie Schiphol

Het meest relevant voor de ontwikkeling van Lelystad Airport is de beantwoording van de vraag of Schiphol er in zal slagen de mainportpositie te handhaven en verder uit te bouwen. Het Rijksbeleid ondersteunt de ambitie van Schiphol om mainport te blijven. De mainports zijn van groot belang voor de internationale concurrentiepositie en vormen daarmee een belangrijke motor voor de Nederlandse economie. Om de mainportpositie te versterken is het nodig om aard en gebruik van Schiphol te optimaliseren. In sterke mate bepalend voor de ontwikkeling Schiphol is de mate van verdere concentratie in de luchtvaartnetwerken en de wijze waarop de luchtvaartmaatschappij Air France/KLM gebruik zal maken van Schiphol. Het is daarbij de vraag of Schiphol een prominente rol blijft spelen, of dat er voor Schiphol hooguit een secundaire rol is weggelegd, in de schaduw van Paris Charles de Gaulle.

### 5.5 Ontwikkelingsperspectief Schiphol

Vooraf de laatste twee factoren (oplossen capaciteitsknelpunten en versterken mainportpositie Schiphol) zijn voor de ontwikkeling van Lelystad Airport van grote betekenis. Er bestaat nog veel onduidelijkheid, vooral over de ontwikkeling van de mainportpositie, maar ook over de groei van de markt vraag en over de mogelijkheden om de milieu- en fysieke capaciteitsknelpunten verder op te rekken. In onderstaand schema wordt globaal het ontwikkelingsperspectief van Schiphol weergegeven.

Figuur 5.1: Ontwikkeling vliegtuigbewegingen op Schiphol in relatie tot capaciteit



### *Huidige situatie*

De huidige capaciteit van Schiphol is 450.000 vliegtuigbewegingen. In 2006 verwerkte Schiphol bijna 400.000 vliegtuigbewegingen. Bij ongewijzigd beleid wordt volgens de huidige inzichten de capaciteitsgrens omstreeks 2009 bereikt en zal worden gekeken naar alternatieven.

### *Saldering*

Het kabinet heeft geconstateerd dat de groeiimte voor Schiphol een beperking ondervindt door het gekozen beleidsinstrumentarium. Het kabinet wil dit aanpassen door tussen de handhavingpunten saldering van geluid mogelijk te maken. Bij saldering is een overschrijding van maximaal 1dB(A) toegestaan, mits die gecompenseerd wordt met een onderschrijding in andere handhavingpunten. Voorwaarde hierbij is dat aan de wettelijke eis van gelijkwaardigheid wordt voldaan, of dat een betere bescherming wordt geboden dan in de eerste luchthavenbesluiten. Gelet op de mitsen en maren is het de vraag of deze saldering echt gaat werken en zal leiden tot meer groeiimte.

De kansen die er liggen om hinder terug te dringen wil het kabinet benutten. Daartoe sluit het kabinet met de luchtvaartsector een convenant af, waarin harde en handhaafbare maatregelen worden vastgelegd. Bij de maatregelen denkt het kabinet aan onder meer technologische vernieuwing, stillere vliegprocedures en vliegroutes die minder boven stedelijk gebied liggen. Genoemde maatregelen moeten leiden tot een milieucapaciteit van 520.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Volgens de huidige inzichten wordt deze grens omstreeks 2015 bereikt.

### *Selectiebeleid*

Onder selectiviteit wordt verstaan het bevorderen of juist ontmoedigen van een bepaald deel van het vliegverkeer. Selectiviteit kan betrekking hebben op type vliegtuigen (bijvoorbeeld op basis van het geluid dat ze maken), segmenten van vliegverkeer (bijvoorbeeld charters) of de locatie waarop het vliegverkeer wordt afgehandeld (bijvoorbeeld alles op één luchthaven, of verspreid over meerdere luchthavens). Bij selectiviteit van het vliegverkeer hanteert dit kabinet het uitgangspunt dat de overheid niet zelf rechtstreeks ingrijpt in de luchtvaartmarkt. Binnen wettelijke kaders, regelgeving en randvoorwaarden komt de sector door markt- en prijsmechanismen tot een bepaalde verdeling en benutting van de beschikbare capaciteit voor het vliegverkeer. Wel kiest het kabinet er voor de luchtvaartpartijen nadrukkelijker aan te zetten tot selectiviteit. Het blijft echter aan de luchtvaartpartijen om te kiezen voor die activiteiten die de beste kosten-/batensverhouding opleveren.

Op hoofdlijnen zijn er twee prikkels die het kabinet kan voeren ter stimulering van stiller en schoner luchtverkeer. Dat zijn prijsmaatregelen en regulerende maatregelen (nachtregime, verbod op lawaaige vliegtuigen). Het kabinet ziet kansen en verantwoordelijkheden voor Schiphol om maatregelen te nemen met name door scherpere differentiatie in de tarieven naar geluidsproductie en tijdstip van de dag. De prikkel kan gevonden worden in een bonus/malus-tariefstelsel. Dit stelsel van kortingen en boetes is bij voorkeur per saldo neutraal. Ook wordt gedacht aan het belonen van maatschappijen die schoner/stiller vliegen in de vorm van een hogere prioriteit in de slotallocatie. In EU-verband is het kabinet actief in de discussie om in de slotallocatie de voorkeur voor stillere en schonere vliegtuigen in te bouwen. Met het selectiviteitsbeleid kunnen binnen de huidige milieucapaciteit circa 600.000 vliegbewegingen per jaar worden gemaakt. Volgens de huidige marktinzichten wordt dit aantal vliegbewegingen ver na 2015 bereikt.

### *Lange termijn toekomstvisie*

Voor de langere termijn werkt de luchtvaartsector aan een visie die in de loop van 2007 zal verschijnen. Deze visie zal vervolgens door het rijk worden beoordeeld. Daarbij wordt gekeken naar de volgende oplossingen:

- de aanleg van een zesde baan op Schiphol;
- een andere baanconfiguratie op Schiphol;
- intensiever gebruik van de banen op Schiphol;
- toepassen van stillere technologieën (stillere vliegtuigen, maar ook stillere landingsmethoden (glijvluchten));
- minder routes over woongebieden;
- oprekken van de milieugrenzen op Schiphol;
- uitplaatsing van deel van de vluchten naar Rotterdam, Eindhoven of Lelystad.

Op basis van de lange termijnvisie hoopt men zoveel extra capaciteit te realiseren dat de grenzen van Schiphol pas omstreeks 2040 worden bereikt.

## 5.6 Conclusie

### *Vastgestelde beleidskaders groei Lelystad Airport en bevoegdheden*

De milieuruimte voor de groei van Lelystad Airport is vastgelegd in de Planologische Kernbeslissing Lelystad en Maastricht 2004. In het Omgevingsplan van de provincie is de ontwikkeling van Lelystad Airport als speerpunt benoemd. Het rijk is bevoegd om de aanwijzingsvergunning te verlenen, waarmee de exploitant (Schiphol Group) de beoogde uitbreiding van Lelystad Airport kan realiseren.

### *Procedure milieueffectrapportage loopt nog*

De milieueffectrapportage (MER) en daarmee samenhangend de aanwijzingsprocedure voor Lelystad Airport is nog niet afgerond. We volgen de MER kritisch en geven waarnodig inspraakreacties. We vinden het belangrijk dat de milieueffecten van de ontwikkeling op een heldere manier inzichtelijk worden gemaakt, zodat de milieuaspecten goed worden meegewogen in de beslissing over de aanwijzingsvergunning.

### *Onduidelijkheid over ontwikkeling Schiphol en rol Lelystad Airport*

Los van het vigerende beleidskader, de resultaten van de milieueffectrapportage en de aanwijzingsvergunning, is het de vraag wanneer en in welke mate Schiphol in Lelystad Airport investeert. Hierbij is vooral de marktvraag van belang; welke maatschappijen willen zich op Lelystad Airport vestigen? Anderzijds gaat het om de rol van Lelystad Airport als regionale luchthaven in relatie tot de ontwikkeling van de mainport Schiphol. Over deze rol wordt naar verwachting meer duidelijk als Schiphol in de loop van 2007 met haar toekomstvisie komt. Het is daarbij vervolgens de vraag hoe het rijk over deze toekomstvisie denkt.

### *Nog veel onzeker over toekomst Lelystad Airport; heldere visie Lelystad van belang*

Er is nog veel onzeker over de toekomst van Lelystad Airport; verschillende procedures lopen en er vindt nog visievorming plaats over de mainport Schiphol en Lelystad Airport als regionale luchthaven. Het is daarom juist nu voor de gemeente van groot belang om, op basis van de uitwerking van de vier door de gemeenteraad gestelde randvoorwaarden, lusten en lasten te wegen en een Lelystadse visie op de ontwikkeling van Lelystad Airport te geven.

## 6. Integrale afweging

### 6.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn de randvoorwaarden die de gemeenteraad stelt aan de ontwikkeling van Lelystad Airport uitgewerkt. Waar relevant is daarbij gekeken naar verschillende groeiscenario's van de luchthaven, wat betreft aantal passagiers. In dit hoofdstuk zetten we de conclusies over de positieve en negatieve effecten van de groei van de luchthaven naast elkaar. Hierdoor wordt duidelijk of aan alle randvoorwaarden wordt voldaan, wat de verhouding tussen lusten en lasten is in verschillende scenario's en kan een voorkeursscenario worden bepaald.

### 6.2 Randvoorwaarden gemeenteraad

*Aan de randvoorwaarde dat de uitbreiding van Lelystad Airport binnen de grenzen van de PKB 2004 moet plaatsvinden wordt voldaan.*

De Planologische Kernbeslissing (PKB) 2004 wordt door Lelystad Airport aangehouden als grens voor de uitbreiding bij het huidige verzoek tot aanwijzing. De PKB 2004 is het juridisch kader waarbinnen de uitbreiding van Lelystad Airport plaatsvindt. Bij de in deze integrale visie gehanteerde groeiscenario's is PKB 2004 eveneens het uitgangspunt, waarbinnen het scenario van 4 miljoen passagiers de randen van de PKB opzoekt. Het aanwijzingsverzoek van Lelystad Airport gaat uit van 2,5 miljoen passagiers.

*Aan de randvoorwaarde dat er geen aanvlieg- en vertrekroutes over het stedelijk gebied van Lelystad en het Bovenwater mogen lopen wordt voldaan.*

Door inspanningen van de gemeente Lelystad, de provincie Flevoland en de buurgemeenten zijn de in de PKB 2004 voorgestelde vliegroutes voor Lelystad Airport terug gegaan naar de ontwerptafel. Het nieuwe ontwerpvoorstel van Luchtverkeersleiding Nederland, zoals dat op 12 december 2006 is gepresenteerd, geeft aan dat de aan- en uitvliegroutes voor een uitgebreid Lelystad Airport niet over het stedelijk gebied van Lelystad en niet over het Bovenwater gaan. Dit is voor alle scenario's gelijk. Deze routes zijn door de exploitant van de luchthaven betrokken bij de MER fase 2. Het vaststellen van de nieuwe vliegroutes is een verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat. Hoewel de beslissing daarover formeel los staat van de procedure voor de Milieu-effectrapportage (MER fase 2 uitbreiding Lelystad Airport), wordt pas een besluit genomen na afronding hiervan.

*Er is perspectief op verplaatsing van de wacht ruimte voor Schipholverkeer tussen Dronten en Lelystad.*

Door het Ministerie van V&W en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is tijdens het bestuurlijk overleg over de nieuwe routestructuur op 12 december 2006 aangegeven dat er perspectief is voor verplaatsing van het wachtgebied tussen Dronten en Schiphol. Voor de routes van en naar Schiphol geldt dat dit afhankelijk is van de herverdeling van het Nederlandse luchtruim, die over een aantal jaren (2012) gaat plaatsvinden en waarover in het kader van de uitbreiding van Lelystad Airport geen harde afspraken zijn te maken.

*Aan de randvoorwaarde dat elke miljoen passagiers minimaal 800 arbeidsplaatsen moet generen wordt voldaan.*

Door Amsterdam Aviation Economics (AAE), het luchtvaartcluster van SEO economisch onderzoek is een second opinion uitgevoerd op het onderzoek van Buck Consultants International (BCI) van november 2005 over de werkgelegenheidseffecten van Lelystad Airport. Het gaat daarbij om de relatie tussen het aantal passagiers dat vanaf Lelystad Airport kan worden vervoerd en het aantal arbeidsplaatsen dat dit op Lelystad Airport oplevert. De algemene conclusie is dat er ruim voldaan kan worden aan de gestelde randvoorwaarde van 800 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers. Deze aantallen zijn al haalbaar als alleen wordt gekeken naar de directe arbeidsplaatsen. Inclusief de berekende indirecte arbeidsplaatsen komt het getal uiteraard nog hoger uit.

AAE geeft in haar rapport duidelijk aan dat er een bandbreedte is voor de te genereren arbeidsplaatsen, waarbij de uitkomst positief beïnvloed kan worden door ondersteuning/acties van gemeente en andere betrokkenen. Een realistische berekening specifiek voor de luchthaven Lelystad

Airport geeft de volgende gemiddelde getallen per miljoen passagiers voor de verschillende groeiscenario's:

Passagiers	Directe arbeidsplaatsen	Indirecte arbeidsplaatsen	Totaal
1 miljoen	900	1600	2500
2 miljoen	850	1250	2100
4 miljoen	950	650	1600

Dit betreft het gemiddeld aantal arbeidsplaatsen per miljoen passagiers. Het totaal aantal arbeidsplaatsen is in de verschillende groeiscenario's dus; 2500 arbeidsplaatsen bij 1 miljoen passagiers, 4200 arbeidsplaatsen bij 2 miljoen passagiers en 6400 arbeidsplaatsen bij 4 miljoen passagiers.

*Aan de randvoorwaarde dat er voldoende infrastructuur aanwezig moet zijn kan worden voldaan.* Uit oogpunt van verkeersafwikkeling is er voor de uitbreiding van Lelystad Airport geen extra verkeersinfrastructuur nodig, anders dan de ontsluiting van de door Lelystad Airport gewenst nieuwe terminal aan de kant van Larserpoort. De capaciteit van de reeds aanwezige verkeersinfrastructuur is voldoende om het extra verkeer van en naar Lelystad Airport te verwerken. Wel tekent zich vóór 2015 een capaciteitstekort af van de A6. Dit capaciteitsprobleem wordt echter veroorzaakt door de autonome groei van het verkeer op de A6. Hiervoor geldt dat de provincie niet accepteert dat dit capaciteitstekort wordt opgevangen door het onderliggende wegennet.

Voor het openbaar vervoer zijn in het basismodel ook geen extra investeringen noodzakelijk. De bestaande buslijn 148 naar Harderwijk voorziet in een openbaar vervoersontsluiting van de terminal. Vanuit de luchthaven wordt aanvullend vervoer verzorgd naar een aantal centra waar reizigers per trein aankomen, zoals bijvoorbeeld Utrecht CS.

Vanuit het oogpunt van het vestigingsklimaat voor bedrijven en het milieu kan er gepleit worden voor extra ingrepen in het gebied. Deze zijn echter niet noodzakelijk voor het functioneren van de luchthaven.

*Aan de randvoorwaarde dat er geen onevenredig deel van de infrastructurele kosten ten laste van de gemeente mag komen wordt voldaan.*

De enige infrastructuur die noodzakelijk is bij de uitbreiding van Lelystad Airport is de ontsluitingsweg naar de nieuwe terminal van Lelystad Airport. De financiering van infrastructurele aanpassingen voor de ontsluiting van Lelystad Airport ligt als eerste bij de initiatiefnemer Schiphol Group.

*Extra wensen op het gebied van infrastructuur worden in overleg met verschillende partijen uitgewerkt.* Ondanks dat er geen noodzaak is tot aanleg van meer infrastructuur, in aanvulling op de ontsluitingsweg, zijn er wel twee andere modellen uitgewerkt met wensen voor de infrastructuur. Als eerste is er gekeken naar een hoogwaardige OV-ontsluiting. Een hoogwaardige OV-ontsluiting draagt bij aan het terugdringen van het aantal autobewegingen en verzorgt een betere ontsluiting van Larserpoort.

Een hoogwaardige OV-verbinding is mogelijk bij 2,5 miljoen vliegpassagiers in de vorm van een bus. Voorwaarde voor een gunstige exploitatie is dat de verbinding gecombineerd wordt met andere bestemmingen (woongebied, bedrijventerrein). Bij 4 miljoen vliegpassagiers is dit niet meer noodzakelijk. De verkeersinfrastructuur heeft grote invloed op het vestigingsmilieu voor bedrijven in de omgeving van de luchthaven. Met het model "Optimaal vestigingsmilieu" wordt dit effect optimaal bereikt. Dit model maakt optimaal gebruik van de derde aansluiting op de A6, die in 2015 moet zijn gerealiseerd en geeft tevens de laagste CO2 uitstoot.

Deze extra wensen moeten in overleg met verschillende partijen uitgewerkt worden. Hierbij kan gedacht worden aan Lelystad Airport, Provincie, Rijk, maar mogelijk ook Schiphol Real Estate. Omdat deze aanpassingen grotendeels in het gebied van Larserpoort plaats hebben, moet dit in dat kader besproken worden.

### 6.3 Keuze voor een voorkeursscenario; afweging van lusten en lasten

Uit de voorgaande paragraaf blijkt dat de door de exploitant voorgestane groei van Lelystad Airport binnen de randvoorwaarden van de gemeente kan plaats vinden. De vraag is nu wat voor Lelystad, vanuit het oogpunt van lusten en lasten het beste groeiscenario is.

*het groeiscenario van 4 miljoen passagiers biedt de beste balans tussen lusten en lasten.*

Het groeiscenario met 4 miljoen passagiers geeft de beste balans tussen lusten en lasten. Dit heeft voornamelijk te maken met de vaste gegevens van de vliegroutes en de milieuruimte uit de PKB 2004. Alle groeiscenario's hebben te maken met de vliegroutes die buiten het stedelijk gebied liggen en qua milieu liggen de maximale geluidscontouren ook buiten het stedelijk gebied. Wel zal de maximale geluidscontour meer worden gebruikt als er meer vliegtuigen vliegen (bij meer passagiers), maar altijd zal de maximale contour die is vastgelegd in de PKB 2004 de bovengrens zijn. Verder zijn de uitgangspunten voor de extra benodigde infrastructuur ook vergelijkbaar voor alle groeiscenario's. Het grote verschil tussen de scenario's ligt in de werkgelegenheid. In absolute getallen is de werkgelegenheidsgroei veruit het grootst bij 4 miljoen passagiers.

Een ander positief effect van 4 miljoen passagiers is dat er betere mogelijkheden komen voor het realiseren van een hoogwaardige OV-verbinding naar het station Lelystad Centrum, maar mogelijk ook voor een (hoogwaardige) verbinding met Schiphol (via Amsterdam en Almere).

### 6.4 Integrale visie Lelystad Airport en omgeving

*Toekomstbeeld: optimale balans tussen lusten en lasten*

Aan de hand van de uitwerking van de randvoorwaarden en de afweging van lusten en lasten kan de visie van de gemeente Lelystad op de ontwikkeling van Lelystad Airport en het omliggende gebied, als volgt worden geformuleerd:

*“Lelystad Airport ontwikkelt zich tot een regionale luchthaven. Lelystad Airport heeft de ambitie een schone, veilige, innovatieve en relatief stille luchthaven te zijn. Het beschikt hiertoe over luchtverkeersleiding en een moderne vloot. Lelystad Airport en Larserpoort worden gezamenlijk als een toplocatie voor bedrijven in de markt gezet. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied is hoog en de bereikbaarheid is uitstekend. Lelystad Airport, de gemeente Lelystad en andere betrokken partijen spannen zich in om werkzoekenden uit Lelystad in het gebied aan een baan te helpen”.*

Deze visie kan deels los van de groeiscenario's bezien worden, omdat dit de visie is bij 1, maar ook bij 4 miljoen passagiers. Uitgaande van de integrale afweging is de balans tussen lusten en lasten echter het meest optimaal bij het groeiscenario van 4 miljoen passagiers. Door de uitgangspunten in de visie wordt nogmaals benadrukt dat de lasten geminimaliseerd moeten worden en de lusten gemaximaliseerd.

Om de lusten (verder) te kunnen maximaliseren en de lasten (verder) te minimaliseren, worden de volgende acties voorgesteld:

*Randvoorwaarde vliegroutes*

1. aandringen bij Lelystad Airport/Schiphol Group op een zo spoedig mogelijke komst van luchtverkeersleiding, dat wil zeggen nog voor de uitbreiding van Lelystad Airport plaats vindt;
2. aandringen bij Lelystad Airport/Schiphol Group op het faciliteren van luchtvaartmaatschappijen op Lelystad Airport die met een moderne vloot vliegen.
3. aanvullend op het vliegtuigsignaleringssysteem in overleg met andere (overheids)partijen, Lelystad Airport en Schiphol Group onderzoeken welke instrumenten voor handhaving en controle van vliegroutes en geluid kunnen worden opgezet;
4. de met het vliegtuigsignaleringssysteem gevonden afwijkingen en klachten verzamelen en opsturen naar de Commissie Regionaal Overleg Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland, Inspectie Verkeer en Waterstaat, afhankelijk van de aard van de afwijking/klacht;
5. ambtelijk en bestuurlijk de verplaatsing van de boven Lelystad gelegen wachtruimte voor Schiphol op de agenda houden bij LVNL, Ministerie van Verkeer & Waterstaat en Schiphol Group



#### *Randvoorwaarde werkgelegenheid*

1. mogelijkheden voor scholings- en werkgelegenheidsprojecten onderzoeken; SoZa/Werk en Inkomen samen met o.a. onderwijsinstellingen, CWI en Lelystad Airport. Doel is het onderwijs zo mogelijk toe te snijden op de werkgelegenheid die de luchthaven biedt en Lelystedelingen zonder werk aan een baan te helpen.
2. met o.a. Lelystad Airport/Schiphol Group en provincie Flevoland onderzoeken of een ruimtelijk ontwikkelingsplan voor het gebied Lelystad Airport en Larserpoort kan worden opgesteld en zorgen dat Schiphol Group, zodra het de aanwijzingsvergunning binnen heeft, investeert in de ontwikkeling van Lelystad Airport tot een regionale luchthaven. Concreet betekent dit dat de gemeente Lelystad pas de procedure voor een nieuw bestemmingsplan afrondt, als Schiphol Group de verzekering geeft dat daadwerkelijk wordt geïnvesteerd.
3. Lelystad Airport/Larserpoort tot een 'state of the art' werkgebied ontwikkelen, dat als één gebied in de markt wordt gezet.
4. acquisitie van (buitenlandse) bedrijven opstarten, o.a. met Flevolandse partijen, Schiphol Group en Noordvleugel.

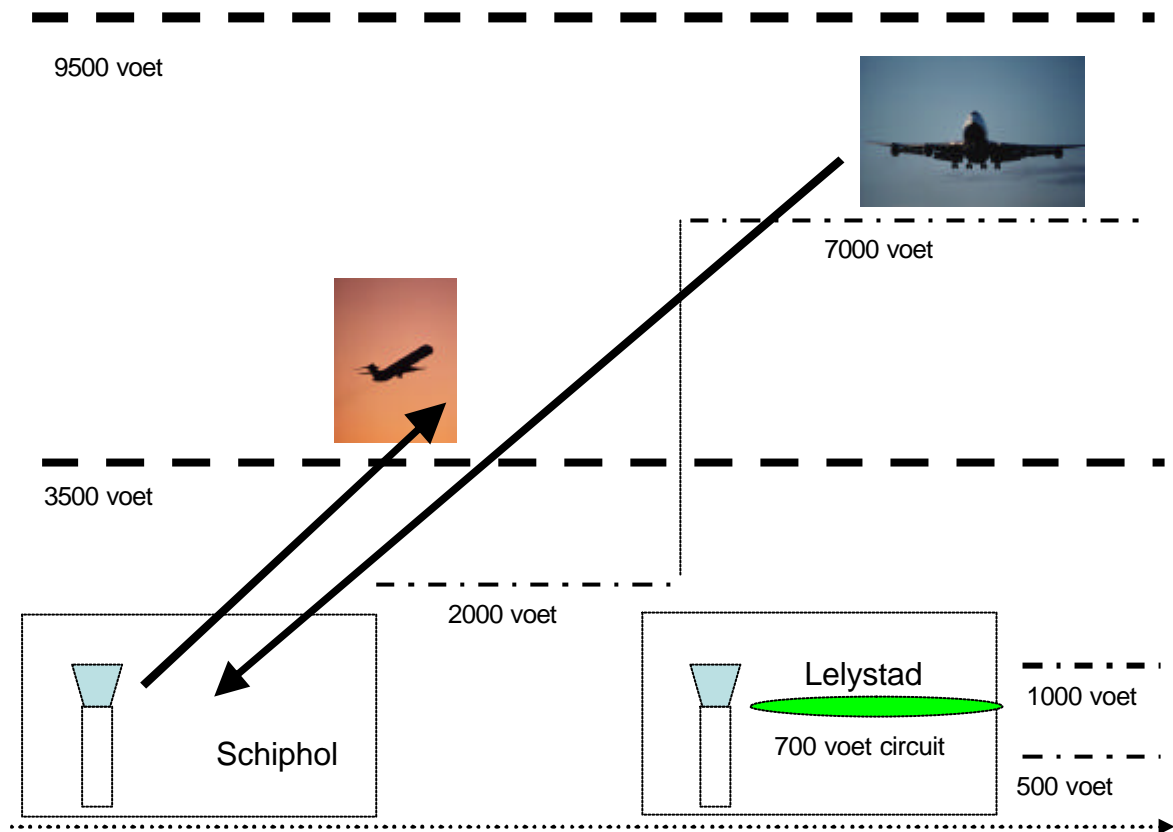
#### *Randvoorwaarde infrastructuur*

1. Als onderdeel van het op te stellen ontwikkelingsplan, de gewenste ontsluiting van het gebied en de mogelijke fasering daarin, verder onderzoeken.
2. Mogelijkheden voor hoogwaardig openbaar vervoer in overleg met betrokken partijen verder onderzoeken.
3. Bij Rijkswaterstaat (blijven) aandringen op een spoedige aanleg van een derde afslag op de A6 aan de zuidzijde van Lelystad.
4. Bij Rijkswaterstaat aandringen op een vergroting van de capaciteit van de A6 in verband met het geprognosticeerde capaciteitstekort als gevolg van de autonome groei van het autoverkeer. Hiermee wordt voorkomen dat het provinciale wegennet wordt gebruikt om het capaciteitstekort op te vangen en als gevolg daarvan de bereikbaarheid van Lelystad Airport en Larserpoort niet verslechtert.

#### *Beleid, organisatie en communicatie*

1. De resultaten van MER fase 2 kritisch beoordelen, dat wil zeggen er is inzicht in de effecten voor het milieu, waar mogelijk worden maatregelen genomen om negatieve effecten voor milieu te minimaliseren of weg te nemen.
2. De belangrijkste resultaten van deze visie vastleggen in een convenant met Schiphol Group en de provincie Flevoland. Feitelijk is dit een actualisering van het convenant dat in 1993 is afgesloten bij de overdracht van de luchthaven aan Schiphol Group.
3. onderzoeken op welke wijze de gemeentelijke organisatie het project Lelystad Airport/Larserpoort verder het best kan oppakken en budget voor het project vrijmaken.
4. onderzoeken op welke wijze op regionaal niveau het project Lelystad Airport/Larserpoort het best kan worden georganiseerd.
5. bewoners en ondernemers in Lelystad goed informeren en waar relevant betrekken bij de ontwikkelingen rondom Lelystad Airport en Larserpoort.

## BIJLAGE 1 Vliegen op zicht, vliegen op instrumenten



## **BIJLAGE 2 Taken en verantwoordelijkheden LVNL**

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan) is verantwoordelijk voor het beheer van het civiele luchtruim. Zij richt zich daarbij in hoofdzaak op luchtverkeersdienstverlening aan burgerluchtverkeer in het zogenaamde vluchtinformatiegebied Amsterdam. De Amsterdamse FIR (Flight Information Region) strekt zich uit boven het Nederlandse grondgebied en een deel van de Noordzee.

LVNL maakt gebruik van een systematische benadering voor de evaluatie van de werking en doeltreffendheid van LVNL, een 'raamwerk' dat de discussie kwantitatief inzichtelijk maakt. Dit wordt het VEM Raamwerk genoemd, waarbij V, E en M staan voor veiligheid, efficiency en milieu. Dit zijn ook de criteria die bij het bepalen van de vliegroutes worden gehanteerd.

### BIJLAGE 3 Indicatie aard van de werkgelegenheid op een luchthaven

#### Aantal directe arbeidsplaatsen en bedrijven op de luchthaven Schiphol

Aantal arbeidsplaatsen en aantal bedrijven per hoofdactiviteit		2005	
	Aantal werkzame personen	Aantal bedrijven	
<i>Categorie I</i>			
Luchthavenexploitant	2.288	1	
Luchtvaartmaatschappijen	28.585	83	
Luchtbevrachtingkantoren, overslag- en expeditiebedrijven	3.649	102	
Afhandelingsbedrijven en bevoorrading van vliegtuigen	5.137	23	
Verkoopgelegenheden voor passagiers en bezoekers	1.829	47	
Benzine- en oliemaatschappijen	131	6	
<b>Totaal categorie I</b>	<b>41.619</b>	<b>266</b>	
<i>Categorie II</i>			
Overheidsinstellingen	3.979	16	
<b>Totaal categorie II</b>	<b>3.979</b>	<b>16</b>	
<i>Categorie III</i>			
Vliegtuigfabrikanten of vertegenwoordigers van vliegtuigfabrikanten/vliegtuigonderhoudsbedrijven	29	5	
Schoonmaakbedrijven	2.074	10	
Hotels en restaurants	2.076	16	
Bankinstellingen	485	14	
Openbaar vervoer en taxibedrijven	365	5	
Reisbureaus	155	18	
<b>Totaal categorie III</b>	<b>5.184</b>	<b>68</b>	
<i>Categorie IV</i>			
Vertegenwoordiging van industriële ondernemingen	584	12	
Aannemers en installatiebedrijven	857	31	
Werkplaatsen en verkoopcentra van diverse aard	392	15	
Adviesbureaus	279	21	
Autoverhuurbedrijven	200	9	
Personeelsorganisaties	231	30	
Koeriersbedrijven	156	9	
Particuliere beveiligingsdiensten	3.419	7	
Diversen	1.070	59	
<b>Totaal categorie IV</b>	<b>7.188</b>	<b>193</b>	
<b>Totaal</b>	<b>57.970</b>	<b>543</b>	

Bron: Regioplan 2006

Toelichting:

Categorie I : bedrijven die direct betrokken zijn bij het luchttransport

Categorie II : overheidsinstellingen

Categorie III : bedrijven die goederen/diensten leveren aan passagiers, werkzame personen en/of bedrijven

Categorie IV : overige bedrijven