



GENOOTSCHAP FLEVO

Verslag van het symposium

Actualiteiten over Luchthaven Lelystad

op 14 november 2019 bij Boerkok Stadsboerderij Lelystad

Al langere tijd wordt gesproken over het belang van Luchthaven Lelystad voor de ontwikkeling van Flevoland. Voor- en tegenstanders laten zich duidelijk horen. Ondertussen wordt de beslissing over de uitbreiding steeds opnieuw uitgesteld. Genootschap Flevo wil tijdens dit symposium iedereen informeren over de betekenis en de stand van zaken van de ontwikkeling van de luchthaven. Genootschap Flevo doet dat vanuit verschillende invalshoeken, met betrokken sprekers als Hanne Buis (algemeen directeur Luchthaven Lelystad), Geert Boosten (lector Aviation Management Hogeschool van Amsterdam), Cees Okkerse (voorzitter Stichting 'Lelystad Airport Moet Door') en Rob Verhoeff (directeur Lelystad Airport Businesspark (LAB)). Tijdens het symposium wordt geen aansluiting gezocht bij een bepaald standpunt, maar staat informatie-uitwisseling en debat centraal.

Andries Greiner, voorzitter Genootschap Flevo

Andries Greiner heet alle aanwezigen welkom. Tijdens de Algemene Ledenvergadering is de leden van Genootschap Flevo gevraagd onderwerpen voor een symposium te noemen. Een van de aangedragen thema's was: "Al 40 jaar is er sprake van uitbreiding van Luchthaven Lelystad. Hoe staat het met Luchthaven Lelystad momenteel?" Vandaag wordt gepoogd op die vraag een antwoord te formuleren. De aanwezigen wordt een genoeglijke middag gewenst en Hanne Buis krijgt het woord.



Hanne Buis, algemeen directeur Lelystad Airport



Hanne Buis vertelt dat ze sinds drie jaar algemeen directeur is van Lelystad Airport. Ze is min of meer 'misleid' toen ze werd gevraagd voor deze functie. Het werd voorgesteld als een eenvoudige baan met 'een beetje politiek', maar dat viel door alle ontwikkelingen sindsdien toch tegen.

Ze vindt het belangrijk feiten en fictie goed van elkaar te scheiden en vertelt over de feiten en de aanleiding van de uitbreiding van Lelystad Airport. In 2008 kwam de voorzitter van de Alderstafel met het advies over Schiphol dat door de kabinetten Balkenende en Rutte is overgenomen. Besloten is dat er in 2020 in Nederland 580.000 vliegbewegingen

mogen zijn, waarvan 45.000 op Lelystad. Onder een vliegbeweging worden zowel een start als een landing verstaan.

In het regeerakkoord 2017-2021 staat dat Eindhoven Airport en Lelystad Airport de belangrijkste luchthavens worden voor vakantievluchten. In 2017 zijn fouten in de MER ontdekt en heeft de minister besloten de MER te actualiseren en de opening uit te stellen. Vervolgens is in 2019 het startbesluit genomen over de herindeling van het luchtruim. Dit betekende het einde van de laagvliegroutes over de Veluwe, al hoor je daar in de pers weinig tot niets over. Feit is dat er geen nacht- en vrachtoperaties komen en dat de laagvliegroutes aansluitroutes zijn waarvan de vlieghoogte vergelijkbaar is met de vlieghoogte boven Almere en Den Haag.

De opening van Lelystad Airport is tot op heden echter meerdere malen uitgesteld en ook april 2020 wordt niet gehaald. De verwachting is nu dat de opening plaatsvindt op 'een dag in 2020'.

Opnieuw is er dus uitstel en nu vanwege het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De percentages stikstof waarvoor de luchtvaart verantwoordelijk is, zijn veel lager dan men in de publieke discussie wil doen geloven. De cijfers van de rijksoverheid geven aan dat de stikstofdepositie in Nederland voor 0,1% aan de luchtvaart toe te rekenen is, terwijl dat van de landbouw 46% is; 32% is van het buitenland afkomstig. Daarnaast is het belangrijk te melden dat er in Lelystad een zeer duurzame terminal komt.

De airlines doen of ze niet veel belangstelling hebben voor Lelystad Airport, maar dat is een onderhandelingsstrategie. Het klopt niet dat er een breed gedragen weerstand is.

Er is voldaan aan de eisen die de Tweede Kamer stelt aan de opening van Lelystad Airport. Nu moet alleen nog de stikstofhobbel worden genomen.

De luchtverkeersleiding en de brandweer worden voorbereid en opgeleid voor hun functioneren op Lelystad Airport.

Het doel van de luchthaven is Lelystad te verbinden met de wereld. Het economisch effect van de luchthaven is op 30 kilometer rond de luchthaven te merken. Veel bedrijven bereiden zich voor op dienstverlening op de luchthaven en uiteindelijk gaat het daarbij om 3.000 arbeidsplaatsen. Het kabinetsbeleid van de overheid wordt uitgevoerd en het plan om 45.000 vliegbewegingen uit te voeren in 2020 wordt vertraagd uitgevoerd. Hierdoor is er minder groei van Schiphol nodig.

Uit de zaal

Dick van Hemmen bedankt Hanne Buis voor haar boeiende presentatie en geeft gelegenheid om vragen te stellen.

Jan Nieuwenhuis uit Zeewolde stelt dat de 0,1% stikstofdepositie wordt toegerekend aan 900 meter stijghoogte. Waar wordt dan de rest aan toegerekend?

Hanne Buis antwoordt dat dit een actuele vraag is. De minister heeft dit drie weken geleden in haar Kamerbrief uitgelegd. Wetenschappelijke consensus is, dat de stikstofdepositie boven de 900 meter (3000 voet) geen veranderende waarden geeft. Waarschijnlijk doet de Commissie Remkes hierover nog een uitspraak.



Chris Leeuwe, oud-burgemeester van Lelystad, vraagt waarom luchthaven Schiphol zich zo afzijdig houdt van de discussie.

Hanne Buis vindt een nationaal luchthavenbeleid van eminent belang. De minister schrijft een luchtvaartnota over de luchtvaart in de toekomst en het Nederlandse luchtruim wordt heringedeeld. Er wordt dus structureel en strategisch nagedacht over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Hanne Buis trekt dagelijks met Dick Benschop, de topman van de Schiphol

Groep, op en heeft contact met de ministers, lobbygroepen en de Europese Commissie.

Evert Vermeer vraagt hoe effectief omgegaan wordt met tegenstanders van Lelystad Airport.

Hanne Buis reageert dat ze veel gesprekken voert met voor- en tegenstanders van Lelystad Airport. Onlangs heeft ze in Pakhuis de Zwijger te Amsterdam gedebatteerd met een van de tegenstanders, Leon Adegeest. Ze vroeg hem tijdens het eten hoe vaak hij dit jaar had gevlogen. Hij gaf aan 35 keer gevlogen te hebben; zij meldde hem dat zij pas twee keer had gevlogen.

Het mooie van een democratie is dat er ruimte is voor discussie. Er is bijvoorbeeld ook goed geluisterd naar de mensen op de Veluwe en er zijn tien aanpassingen in de vliegroutes gedaan. Als naar iedereen is geluisterd en alle optimalisaties zijn doorgevoerd, is er vervolgens politieke moed nodig om voor het landsbelang een keus te maken.

Geert Boosten, lector Aviation Management Hogeschool van Amsterdam

Geert Boosten vertelt dat hij zich vooral bezighoudt met onderzoek naar de luchthavencapaciteit. Hij heeft vroeger bij Schiphol Airport gewerkt en heeft de tijd meegemaakt waarin een president-directeur van Schiphol de luchthaven in Lelystad voor 1 gulden gekocht en die luchthaven toen lid maakte van de Schiphol Groep.

In zijn onderzoek kijkt hij naar de blik van de stakeholders op Lelystad Airport.

De luchtvaartsector is nog maar 100 jaar jong.

De luchtvaart is heden ten dage de 'city in de sky', omdat er continu 1 miljoen mensen wereldwijd gelijktijdig in de lucht zijn. Dat volume is groeiende en in 2030 zijn er tweemaal zoveel vliegtuigen dan er nu zijn. Het is een grote uitdaging om de afhandeling van het vliegverkeer veilig en betrouwbaar te laten plaatsvinden, met oog voor behoud van kwaliteit van leven en van de leefomgeving.

De rol van een luchthaven is het verbinden van de regio met de wereld. De luchtvaartmaatschappijen bieden een netwerk aan voor vraag en aanbod. Een luchthaven heeft een vaste plek en is niet eenvoudig te verplaatsen, terwijl een luchtvaartmaatschappij zijn activiteit wel makkelijk kan verplaatsen.

Geert Boosten vraagt zich af wat er zou gebeuren als de groei van Schiphol wordt stilgelegd en er niet meer kan worden voldaan aan de vraag. Hij verwacht dat er dan een zware discussie ontstaat over economische drijfveren tegenover technische, maatschappelijke en sociale aspecten. De grote vraag is wie er een besluit neemt als een luchthaven ergens in de wereld tegen zijn grenzen aanloopt. Constant wordt gezocht naar een balans tussen de toegevoegde waarde voor de economie en beheersing van de overlast voor de maatschappij.



Oud-minister Alders heeft gezocht naar evenwicht en daarvoor is een goede verdeling van de beschikbare vliegcapaciteit nodig. Daarbij is helaas niet zozeer gedacht aan de mensen die het moeten uitvoeren: de luchtverkeersleiders en de medewerkers. Lelystad Airport gaat fungeren als Twin Airport van Schiphol en is daardoor primair afhankelijk van de marktverwachtingen voor verkeer op Schiphol en niet van de autonome marktvrage.

Wat betreft de luchtvaartmaatschappijen zijn er grote verschillen tussen bijvoorbeeld KLM, Transavia, EasyJet, Ryanair, Corendon, Wizz Air en Tui. Ze maken hun keuzes vanuit maatschappelijke, maar vooral ook bedrijfseconomische overwegingen. Voor het invoeren van de vluchten van Lelystad Airport is een herziening van het verkeersleidingsregime van Nederland nodig. De herziening van het luchtruim van Nederland betekent afstemming met Duitsland, België, Engeland en Eurocontrol. Het vergt complex internationaal overleg en dat kost tijd. De kortetermijnoplossingen die mogelijk zijn, zijn al genomen.

Lelystad Airport wordt heel aantrekkelijk voor passagiers die willen vliegen vanwege vakantie of zaken. De wachttijden zijn kort en er is een modern afhandelingssysteem. De rijksoverheid heeft internationale afwegingen te maken en daarbij speelt een rol dat de airports een economische motor zijn, de groei van Schiphol beheerst moet plaatsvinden en het luchtruim herzien moet worden. Er wordt gewerkt aan een luchtvaartnota met een visie op de luchtvaart in 2050.

Het perspectief van Lelystad Airport kan niet los gezien worden van Schiphol. De ontwikkeling van bedrijvigheid rond het vliegveld in Lelystad heeft baat bij een duidelijke positionering. De provincies Flevoland, Overijssel, Gelderland en Friesland krijgen een grote kans om in te spelen op toerisme. In de regio verbetert het vestigingsklimaat en er ontstaan kansen voor de werkgelegenheid.

Uit de zaal

Dick van Hemmen vraagt hoe gekeken dient te worden naar de vakantievluchten en de kansen die dat biedt voor de provincies Overijssel en Gelderland.

Geert Boosten antwoordt dat in het buitenland moet worden benadrukt dat het voor toeristen goed toeven is op de Veluwe en de randmeren, dat er grote evenementen worden georganiseerd en dat de bereikbaarheid goed is.

Erik Boshuizen vraagt naar de hub-functie van Lelystad Airport.

Geert Boosten antwoordt dat de hub-functie op Schiphol ligt. Door middel van de hub wordt bij drukte een zo efficiënt mogelijke verkeersverdeling gemaakt. Voor Nederland is de hub-functie de komende jaren erg belangrijk. Er zijn luchtvaartmaatschappijen die hun vrachtmarkt verminderen en kiezen voor de passagiersmarkt, terwijl de vrachtmarkt voor Nederland erg belangrijk is. Tegenwoordig wordt er ook veel vracht vervoerd via het ruim van passagiersvliegtuigen. Het meeste Europese vrachtverkeer gaat echter nog over de grond en niet door de lucht. Lelystad Airport is aanvullend voor het passagiersverkeer.



Cees Okkerse, voorzitter Stichting 'Lelystad Airport Moet Door'

Cees Okkerse breekt een lans voor Lelystad Airport. Hij is een van degenen die in 2017 de stichting 'Lelystad Airport Moet Door' heeft opgericht, omdat er wel erg veel negatieve geluiden vanuit de Veluwe kwamen. De pers stortte zich hoofdzakelijk op de tegenstanders als 'Red de Veluwe' en 'Samenwerkende actiegroepen tegen laagvliegen'. Het leek wel of heel Nederland tegen Lelystad Airport was. Het bedrijfsleven wilde een tegengeluid laten horen en heeft de stichting opgericht en een website gemaakt. Tijdens de eerste actie is de samenleving van Flevoland gevraagd zich uit te laten over Lelystad Airport en een donatie te doen om verder actie te kunnen voeren.



Tienduizenden burgers en duizend bedrijven hebben via de website en Facebook gestemd voor een spoedige opening van Lelystad Airport. Tien dagen na het ontstaan van de stichting zijn die stemmen overhandigd aan de vaste Kamercommissie in Den Haag. Cees Okkerse benadrukt dat de luchthaven niet alleen van belang is voor Lelystad, dat belang is er ook voor de wijde omgeving. Hij vertelt dat de burgemeester van Harderwijk aangeeft blij te zijn met Lelystad Airport en dat hij de luchthaven meer beschouwt als Harderwijk Airport dan als Lelystad Airport.

Bij de tien bedrijfskringen in de omliggende regio is er veel draagvlak voor de luchthaven. Gezamenlijk is op 30 januari 2018 een manifest van het bedrijfsleven aangeboden aan de minister. Dat werd zeer gewaardeerd door de plaatselijke overheden en in Den Haag. Een luchthaven levert directe

arbeidsplaatsen op en trekt daarnaast ook indirecte bedrijvigheid aan zonder dat die bedrijven iets met de luchthaven te maken hebben. De luchthaven maakt het voor de redelijk verouderde recreatieactiviteiten op de Veluwe gemakkelijker een vernieuwingsslag te maken.

In de NRC is een open brief van de stichting aan minister-president Mark Rutte gepubliceerd en daarop zijn veel positieve reacties gekomen.

Op initiatief van de Regionale omroepen Gelderland, Overijssel en Flevoland zijn ook gesprekken gevoerd met de tegenstanders van de luchthaven. Jammer is wel dat voorstanders vaak minder luidruchtig zijn dan de tegenstanders. Een negatieve tekst op het hek van de luchthaven werd door Lelystedelingen snel vervangen door een positieve tekst. Voor het blad over journalistiek 'Villamedia Magazine' heeft Cees Okkerse een interview gegeven over het feit dat tegenstanders vaak meer media-aandacht krijgen dan voorstanders. In dat artikel wijst hij op het taalgebruik. 'Vliegen' is iets anders dan 'ronken' en 'geluid' is iets anders dan 'herrie'. Ook wordt er voortdurend gesproken over bewoners van de Veluwe alsof ze 'omwonenden' zijn; de omwonenden zijn echter de mensen in Flevoland. De perceptie bij laagvliegen is ook niet altijd reëel. Geluidshinder is iets anders dan het verliezen van echte stilte.

Het stikstofbeleid is de volgende hobbel voor de luchthaven, hoewel de cijfers van de rijksoverheid aantonen dat de stikstofdepositie in Nederland maar voor 0,1% aan de luchtvaart toe te rekenen is.

Blijvende steun aan de stichting 'Lelystad Airport Moet Door' is van belang en het blijft daarom mogelijk de stichting te helpen met donaties en het invullen van polls.

Uit de zaal

Ym de Roos spreekt bewondering uit voor het initiatief van stichting 'Lelystad Airport Moet Door'. Het is goed ook dit geluid te laten horen. Zij is voornemens zich aan te melden op de website van de stichting en wanneer ze een bericht krijgt van een online poll/enquête is ze van plan pro Lelystad Airport te gaan stemmen.

Rob Verhoeff, directeur Lelystad Airport Businesspark (LAB)



Rob Verhoeff start zijn presentatie met een beeld van distributiepoint Inditex op het businesspark en vertelt dat daar over drie jaar naar verwachting 2.000 mensen werken. OntwikkelingsMaatschappij Airport Lelystad Almere (OMALA) is de gebiedsontwikkelaar die Lelystad Airport Businesspark (LAB) heeft opgericht en aandeelhouders zijn onder meer de provincie en de gemeenten Lelystad en Almere. LAB is een onderscheidende werklocatie op gebied van duurzaamheid en innovatie. Primair richt LAB zich op nieuwe economische ontwikkelingen en werkgelegenheid.

Het gebied bevindt zich tussen de A6 en het vliegveld en vormt onder andere een logistieke hub en een flight district met hotels, kantoren en andere

voorzieningen. In fase 1 van het complex zitten bedrijven die al vele jaren succesvol aan het ondernemen zijn.

Vrachtvluchten komen niet naar Lelystad Airport, maar voor vracht mag wel gebruik worden gemaakt van de restcapaciteit die er is. Het is immers niet efficiënt om lege vliegtuigen te laten vliegen. De minister heeft wat de vrachtvluchten betreft echter wel een verwarrend beeld opgeroepen.

De luchthaven is sexy en zit vol dynamiek en ze stimuleert daardoor de samenwerking met het bedrijfsleven en het onderwijs (logistiek en hospitality).

Kortom, deze regio biedt een onderscheidende propositie binnen de metropoolregio Amsterdam. Het gebied is goed bereikbaar, heeft voldoende ruimte en is een multimodaal knooppunt met excellente verbindingen. Met de intercity is er een directe verbinding van Lelystad naar Schiphol: de trein rijdt vier keer per uur en de rit duurt slechts 42 minuten.

Naast aandacht voor innovatie is er veel aandacht voor duurzaamheid; er zijn 19 projecten op dat gebied gestart. De groei maakt dat er veel behoefte is aan personeel. Om alle vacatures te vervullen wordt er gebruik gemaakt van forensen en migranten. Succesfactoren zijn onder andere de direct beschikbare ruimte, de kwaliteit en de korte lijnen. Het gebouw van Inditex is niet gecompartmenteerd om maximale flexibiliteit te kunnen waarborgen. De brandweer heeft meegedacht over dit unieke concept en over de flexibiliteit en veiligheid daarvan.

LAB is er trots op dat de regio Almere-Lelystad-Zeewolde, onder andere dankzij de ontwikkelingen in Lelystad Airport, is gestegen op de lijst van logistieke hotspots van Nederland. Er moet hard aan worden gewerkt om te zorgen dat deze regio ook in de toekomst een interessante plek blijft voor ondernemers. Groot voordeel is dat Flevoland voldoende ruimte heeft voor grootschalige ontwikkelingen.

Uit de zaal

Evert Vermeer stelt voor een landschapsarchitect in te schakelen voor de verdere ontwikkeling en de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Rob Verhoeff beaamt dat de kwaliteit die het gebied in de toekomst uitstraalt van groot belang is. Ook dit aspect wordt meegenomen bij de verdere ontwikkeling van het gebied.

Jan Nieuwenhuis las een berichtje in de krant dat Tesla voor haar productiecapaciteit voor Duitsland heeft gekozen. In dat bericht stond echter ook dat Tesla belangstelling had voor een locatie in de nabijheid van Lelystad Airport.

Rob Verhoeff bevestigt dat dit inderdaad in de krant heeft gestaan. Het heeft veel reacties losgemaakt, maar nog niet geleid tot concrete afspraken.

Andries Greiner, voorzitter Genootschap Flevo

Andries Greiner concludeert dat het vandaag een goede bijeenkomst is geweest. Hij dankt de sprekers voor hun boeiende inleidingen en de beantwoording van de vragen uit de zaal. Hij blikt terug op wat er deze middag allemaal de revue is gepasseerd en dankt de collega-bestuursleden Dick van Hemmen en Veronica van der Goot voor de organisatie van dit geslaagde symposium.

De tekst van het verslag werd samengesteld door Henriëtte Greidanus (Greidanus Managementondersteuning en Opleidingen, Dronten).

De eindredactie lag in handen van Veronica van der Goot, Andries Greiner en Dick van Hemmen (bestuursleden van Genootschap Flevo).

De foto's werden gemaakt door Juul Baars (Juul Baars Hobbyfotografie, Lelystad).