

<p>Uitspraak door Flevoland en Lelystad: Waarom tijdige opening Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt</p>	<p>Reactie HoogOverijssel: Waarom uitstel van Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt</p>
<p>Kabinet en Kamer hebben op grond van goede argumenten besloten tot openstelling van Lelystad Airport en dat is goed voor de economie van Flevoland en de regio en ontlasting van gebieden rond Amsterdam, Eindhoven en Rotterdam.</p>	<p>Kabinet en Kamer hebben op grond van onvolledige en slecht onderbouwde argumenten besloten tot openstelling van Lelystad Airport. Deze openstelling levert misschien een bepaalde impuls op voor de economie van Flevoland. Echter, het negatieve effect op de economie, het milieu en de leefomgeving in de provincies Gelderland, Overijssel, Friesland, Drenthe en Noord-Holland is per saldo vele malen groter. Bovendien zal de beoogde ontlasting van vlieghinder in gebieden rond Amsterdam, Eindhoven en Rotterdam niet realiseerbaar blijken.</p>
<p>Regeerakkoord 2017 - 2021: Een goede luchthaven Schiphol met een succesvolle home-carrier is belangrijk voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingsplaats [...] Het selectiviteitsbeleid moet beter. Op Schiphol geven we voorrang aan vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken. Eindhoven Airport en Lelystad Airport zijn daarbij de belangrijkste luchthavens voor vakantievluchten.</p>	<p>Regeerakkoord 2017 - 2021: "Het selectiviteitsbeleid moet beter." De jaarlijkse groei van het aantal vakantievluchten is zodanig groot dat deze de groeicapaciteit van Eindhoven, Rotterdam en Lelystad tezamen ruim overtreft. Het selectiviteitsbeleid lost geen enkel probleem wordt op, noch voor Schiphol, noch voor enige andere luchthaven of regio.</p> <p>Schiphol heeft, tegen de afspraken uit het selectiviteitsbeleid in, in snel tempo carriers aangetrokken die goedkope vakantievluchten aanbieden. Waarom willen we de negatieve effecten van dit ongelukkig uitgevoerde selectiviteitsbeleid afwentelen op onze eigen nationale groene natuur- en recreatiegebieden in Noord-, Oost- en Midden-Nederland?</p> <p>Onze aantrekkingskracht als bestemming voor inwoners en recreanten die in de nabijheid van het eigen land rust en ontspanning zoeken is van een minstens zo groot belang! Talrijke vakantiegebieden in Nederland - zoals Veluwe, Gaasterland, Weerribben, Vechtdal en IJsselstreek - mogen niet verpest worden door <i>free riders</i> als RyanAir en Hollanders die hun geld in het buitenland besteden.</p>
<p>Samenvattende conclusies:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Gezien de nog lopende onderzoeken naar mogelijke uitwerking van uit bewonersadvies en internetconsultatie naar voren gebrachte suggesties voor verbeteringen in aansluitroutes en naar de consequenties van correcties op de MER is het niet opportuun om nu een beslissing te forceren over uitstel van Lelystad Airport. 2) Uitstel van opening van Lelystad Airport vertraagt de internationale connectiviteit van Nederland, verzwakt de concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam, ondermijnt het vertrouwen in een betrouwbare rijksoverheid en leidt tot directe economische schade in Flevoland en Lelystad. Deze gevolgen wegen nietop tegen de (veronderstelde) geluidsoverlast op de aansluitroutes. 	<p>Samenvattende conclusies:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Gezien de nog lopende onderzoeken naar mogelijke uitwerking van uit bewonersadvies en internetconsultatie naar voren gebrachte fundamentele kritiekpunten en naar de consequenties van het mogelijk open moeten breken van de bestaande MER, is het niet opportuun om nu Lelystad Airport koste wat kost op 1 april 2019 te willen openen. 2) De eerste jaren is de capaciteit van Lelystad Airport dusdanig gering dat uitstel van opening van het vliegveld geen merkbare gevolgen zal hebben voor de internationale connectiviteit van Nederland en de concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam. Uitstel is bovendien nodig om het beschadigde vertrouwen in de Rijksoverheid te herstellen en om directe economische en ecologische schade in de omringende provincies te voorkomen.

<p>Uitspraak door Flevoland en Lelystad: Waarom tijdige opening Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt</p>	<p>Reactie HoogOverijssel: Waarom uitstel van Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt</p>
<p>De feiten op een rij (volgens Flevoland en Lelystad):</p>	<p>De feiten op een rij (volgens HoogOverijssel):</p>
<p>Er zijn breed gedragen afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Lelystad Airport:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Het Aldersadvies is door de Tweede Kamer overgenomen. b) Er is een Luchthavenbesluit (1 april 2015); sindsdien wordt volop gewerkt aan uitvoering van dat besluit c) Een MER maakt integraal onderdeel van het Luchthavenbesluit. d) Regeerakkoord 2017 -2021: versterking van de intercontinentale netwerkfunctie van Schiphol is afhankelijk van het selectiviteitsbeleid met Lelystad Airport. 	<p>De aan de Alderstafel gemaakte afspraken over de ontwikkeling van Lelystad Airport hebben een veel te smalle basis:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Het Aldersadvies is weliswaar door de Tweede Kamer overgenomen, maar in de bijlagen ontbraken belangrijke, zeer kritische bijdragen van de LVNL, NLR en Alterra. De Tweede Kamer was derhalve onvolledig geïnformeerd. b) Schiphol Group heeft op eigen rekening en risico opdracht gegeven voor de start bouw van Lelystad Airport, in de wetenschap dat het maken van de aansluitroutes complex en moeilijk uitvoerbaar is. c) Dit jaar is gebleken dat bij de totstandkoming van de MER 1) onjuiste cijfers zijn gebruikt, 2) effecten zijn onderzocht in een veel te klein studiegebied en dat 3) de MER is gebaseerd op de aanname dat herindeling van het luchtruim al heeft plaatsgevonden. d) Het regeerakkoord ziet Lelystad Airport nog als een van de luchthavens die de groei van Schiphol moet opvangen om diens netwerkfunctie te versterken. Echter, de openingsdatum van 1 april 2019 is niet in het akkoord opgenomen. Het regeerakkoord biedt daarmee voldoende ruimte voor uitstel.
<p>Voor de vaststelling van de aansluitroutes is door het Ministerie I&W alsnog een brede consultatie opgezet (luchtruimgebruikers, inwoners en een internetconsultatie)</p> <p>Deze hebben tot veel reacties geleid. Alle verbetervoorstellen in de aanvliegroutes, worden momenteel door de LVNL en CLSK bestudeerd. Aan het merendeel van die verbetervoorstellen kan naar alle waarschijnlijkheid worden tegemoetgekomen. Vervolgbesluitvorming kan alleen dan zorgvuldig plaatsvinden als alle feiten bekend zijn. Op dit moment is dat nog niet het geval.</p>	<p>Voor de vaststelling van de aansluitroutes is door het Ministerie van I&W een internetconsultatie georganiseerd en er is een bewonersdelegatie ingesteld om over deze consultatie te adviseren.</p> <p>De consultatie heeft tot veel reacties geleid. Veel van de voorstellen adresseren het probleem van de lange laagvliegroutes. Binnen de huidige luchtruimstructuur is hiervoor echter geen oplossing. Veruit de meeste reacties vragen dan ook om éérst het luchtruim te reorganiseren en pas dan Lelystad Airport open te stellen.</p> <p>De bewonersdelegatie heeft geconstateerd dat eerst reorganisatie van de luchtvaartsector als zodanig nodig is alvorens een succesvolle luchtruimherziening ter hand kan worden genomen. En dat pas daarna gedacht kan worden aan opening van Lelystad Airport.</p>
<p>De 'overlast' in de aanvangsperiode, tot herziening luchtruim, bestaat uit 10.000 vliegbewegingen: in het begin gemiddeld 1 vliegtuig per 3 uur en later 1 per 1,5 uur, steeds tussen 06.00-23.00/24.00 u.</p>	<p>De 10.000 vliegbewegingen in de aanvangsperiode betekenen gemiddeld 27 bewegingen per dag. Deze zijn ongelijk verdeeld over seizoenen, routes en dagdeel. Op meerdere plaatsen kan dit leiden tot 10-20 bewegingen in de vroege ochtend en eenzelfde aantal in de late avond, op zeer lage cruise hoogtes (900m-1800m-2700m), op tijdstippen dat juist kinderen liggen te slapen.</p> <p>Tijdens deze eerste fase tot 10.000 vliegbewegingen zal er ook buiten Flevoland over honderden kilometers laag gevlogen worden over grote delen van Overijssel, Gelderland, Friesland, Drenthe en Noord-Holland. De effecten hiervan zijn in het geheel niet door het ministerie of Schiphol onderzocht.</p>

Uitspraak door Flevoland en Lelystad: Waarom tijdige opening Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt	Reactie HoogOverijssel: Waarom uitstel van Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt
<p>Herindeling van het luchtruim biedt ruimte voor optimalisatie maar ook in die situatie blijven er vliegtuigen over Gelderland en Overijssel heenvliegen. Of de herindeling van het luchtruim leidt tot vermindering van (veronderstelde) geluidsoverlast hangt af van uitkomsten onderzoek LVNL in hoeverre vliegtuigen substantieel hoger kunnen gaan vliegen.</p>	<p>Het is inderdaad maar zeer de vraag of de herindeling van het luchtruim leidt tot vermindering van geluidsoverlast. De vraag is of vliegtuigen substantieel hoger kunnen gaan vliegen. Het Schipholverkeer zal altijd een belemmering vormen voor Lelystad verkeer. Dit is het gevolg van de ligging van het vliegveld Lelystad, zoals al in 2009 door de LVNL is geconstateerd.</p> <p>Niet voor niets wordt door het Ministerie I&W hardnekkig vastgehouden aan de B+ routeset, en dat is een veeg teken.</p> <p>In de MER is al wel gerekend met een heringedeeld luchtruim, oftewel met hier en daar hogere routes. Het is echter nog onduidelijk of en in welke mate hogere routes straks realiseerbaar zijn. Sterker nog, er wordt al aangegeven door LVNL en het ministerie dat men daar geen wonderen van moet verwachten.</p>
<p>De herindeling van het luchtruim zal op zijn vroegst in 2023 gereed zijn.</p>	<p>Herindeling wordt al sinds 2008 genoemd als een voorwaarde voor opening van Lelystad Airport. De complexiteit van dit project is enorm. Een heringedeeld luchtruim in 2023 lijkt inderdaad twijfelachtig.</p> <p>Maar deze vertraging in de herindeling van het luchtruim mag geen reden zijn om dan maar honderden kilometers lage routes over half Nederland te leggen. Te meer omdat er geen enkele garantie is dat deze routes ooit weer hoger komen te liggen.</p>
<p>Er is breed draagvlak voor Lelystad Airport.</p> <p>LEY heeft binnen provincie Flevoland een groot draagvlak bij de bevolking (ca. 70 % positief). Vergelijkbare cijfers komen uit een enquête van dagblad De Stentor onder inwoners van Overijssel en Gelderland. Sinds de zomer 2017 zijn vooral tegenstanders van openstelling LEY per april 2019 aan het woord. De ‘zwijgende meerderheid’ vertrouwt op gemaakte afspraken.</p>	<p>Alleen in Flevoland is sprake van een zeker draagvlak voor Lelystad Airport.</p> <p>Buiten Flevoland bestaat nauwelijks draagvlak voor Lelystad Airport. In de omringende provincies blijkt uit een representatieve steekproef die De Stentor deed in november 2017 dat 85% van de bevolking geluidsoverlast vreest, 80% bang is voor luchtvervuiling en 61% aantasting van het woongenot vreest.</p> <p>Voorts bleek uit dezelfde enquête, dat de meerderheid van de weinigen die wel positief zijn over Lelystad Airport, laten weten niet vertrouwd te zijn met de luchtvaarttechnische materie.</p> <p>Na publicatie van "Een Ander Geluid" door de bewonersdelegatie Lelystad Airport lijkt inmiddels sprake te zijn van een politieke meerderheid vóór uitstel van Lelystad. Dit blijkt het geval nu de politiek, in tegenstelling tot voorheen, wél volledig geïnformeerd is.</p>
<p>Het niet tijdig openen van Lelystad Airport betekent dat Schiphol ‘op slot’ gaat als het de maximale capaciteit van 500.000 vliegbewegingen bereikt.</p> <p>De vraag naar vervoer via de lucht blijft groeien, de politiek heeft uitgesproken deze groei in balans met de omgeving te willen faciliteren (vigerend beleid cf. Actieagenda 2016).</p>	<p>Schiphol gaat natuurlijk niet “op slot”. Schiphol behoort met zijn capaciteit van 500.000 vliegbewegingen tot de grootste en drukste vliegvelden ter wereld. In 2016 maakten 63,6 miljoen passagiers gebruik van Schiphol.</p> <p>De groei die de luchthaven de afgelopen jaren doormaakte was voor een belangrijk deel het resultaat van een toename van relatief goedkope vakantievluchten. Vluchten die niets toevoegen aan de internationale connectiviteit van Schiphol, maar die door slecht beleid de luchthaven versneld hebben doen vollopen, tegen alle afspraken in. In het regeerakkoord is de optie van een vliegtax opgenomen om deze voor onze leefomgeving schadelijke ontwikkeling af te vlakken en zelfs terug te draaien.</p>

<p>Uitspraak door Flevoland en Lelystad: Waarom tijdige opening Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt</p>	<p>Reactie HoogOverijssel: Waarom uitstel van Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt</p>
<p>Overwegingen en argumenten voor opening LEY per 1 april 2019</p>	<p>Overwegingen en argumenten tegen opening LEY per 1 april 2019</p>
<p>Uitstel van LEY versterkt het beeld van de onbetrouwbare overheid.</p> <p>Bij het bedrijfsleven, maar ook bijinstellingen (o.a. onderwijs), die het bedrijfsleven ondersteunen en bij inwoners die belang hebben bij de economische ontwikkelingen als gevolg van de luchthaven. Uitstel voegt een nieuw hoofdstuk toe aan de historie van het door de rijksoverheid niet (tijdig) afmaken van grootschalige projecten in Lelystad.</p> <p>Economie is geloof en een kwestie van vertrouwen. Het eerste uitstel van 2018 naar 2019 heeft dit vertrouwen al flink geschaad. Verder uitstel leidt tot verder verlies van vertrouwen.</p>	<p>Uitstel van opening van LEY draagt bij aan het herstel van vertrouwen in de Overheid.</p> <p>Wanneer LEY per 1 april 2019 zou openen, zal het met 2.000 vliegbewegingen niet rendabel zijn. Ook in 2023, met 10.000 (of 7.000, zie het Heliosrapport) vliegbewegingen, verkeert het vliegveld nog diep in de rode cijfers. Wanneer herziening van het luchtruim nog langer duurt - en dit is zeer denkbaar - zal deze economisch onrendabele situatie nog langer voortduren. Voor u staat economie gelijk aan geloof en een kwestie van vertrouwen. Voor ons staat economie gelijk aan baten en kosten. Lelystad Airport zorgt op zeer lange termijn wellicht voor baten in een klein gebied rondom Lelystad.</p> <p>Daar staan ten eerste hoge investeringskosten tegenover. Kosten die grotendeels door de Nederlandse belastingbetaler en de vliegconsument worden betaald.</p> <p>Ten tweede is sprake van hoge maatschappelijke kosten in Noord- en Oost-Nederland, waar geen baten tegenover staan.</p> <p>Het vliegen van en naar Lelystad via de voorgestelde laagvliegroutes leidt daarmee - helaas - tot verder verlies van vertrouwen in de overheid in Noord- en Oost-Nederland.</p> <p>Kortom, beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Laat Lelystad Airport, <i>de luchthaven zonder luchtruim</i>, geen volgende HSL (problemen met veiligheidssystemen en nog altijd geen goede treinen) of Betuweroute (nog steeds geen aansluiting in Duitsland) worden.</p>
<p>Verlies van potentiële werkgelegenheid</p>	<p>Verlies van bestaande werkgelegenheid</p>
<p>In 2014 zijn de mogelijke regionale werkgelegenheidseffecten in kaart gebracht bij de ontwikkeling van Lelystad Airport. In de fase 1 ontwikkeling (10.000 vliegtuigbewegingen) gaat het om 400 FTE arbeidsplaatsen directe werkgelegenheid en 200 FTE indirecte werkgelegenheid.</p> <p>Om deze werkgelegenheid lokaal ingevuld te krijgen wordt per 2018 door het ROC van Amsterdam het Samenwerking College Amsterdam Lelystad Airport (SCALA) opgezet: met jaarlijks enkele honderden leerlingen. Deze ontwikkeling zal vertraagd of afgeblazen worden. Aangezien de werkgelegenheid op de luchthaven vooral wordt ingevuld door bewoners uit de omgeving, die nu werkloos zijn, leidt uitstel van LEY tot voortgezette druk op (bijstands)uitkeringen.</p>	<p>In 2014 is verzuimd om het effect van de lage vliegroutes van en naar Lelystad op de bestaande werkgelegenheid in de omringende provincies in kaart te brengen. Recent onderzoek van brancheorganisatie RECRON concludeert dat 2.000 directe bestaande arbeidsplaatsen in de recreatiesector op het spel staan.</p> <p>Daarnaast zet Lelystad Airport in op kostenminimalisatie, onder andere door zo veel mogelijk bedrijfsprocessen te automatiseren. Zie bijvoorbeeld het artikel "Zelfrijdende karretjes brengen bagage rond op Lelystad Airport" van 14 november 2017 op Omroep Flevoland.</p> <p>Volgens het jaarverslag 2016 heeft Eindhoven Airport een bescheiden aantal van 59 FTE in dienst. Daar komen nog wat indirecte banen bij. Samen behandelen zij bijna 31,000 vliegbewegingen en 4.7 miljoen passagiers.</p> <p>Het is dus maar zeer de vraag of Lelystad Airport de banenmotor gaat zijn die Flevoland nu wordt voorgespiegeld. De overheveling van vakantievluchten zal bovendien gepaard gaan met de overheveling van banen die nu al op Schiphol bestaan.</p>

<p>Uitspraak door Flevoland en Lelystad: Waarom tijdige opening Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt</p>	<p>Reactie HoogOverijssel: Waarom uitstel van Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt</p>
<p>Uitstel leidt tot minimaal 5 jaar stilstand in economische ontwikkeling in de regio.</p> <p>De nieuwe werkgelegenheid komt direct ten goede aan de inwoners van Lelystad en gemeenten in de omliggende en nabije regio's. Uitstel betekent in elk geval dat de 400 FTE directe werkgelegenheid op kortetermijn niet ingevuld worden.</p> <p>Ook de indirecte werkgelegenheid zal zich bij uitstel niet ontwikkelen. Op dit moment worden plannen gemaakt voor hotelontwikkeling en koppeling van de luchthaven met regionale (toeristische) trekpleisters zoals Batavia Stad, aan- en afmeerlocaties cruiseschepen Batavia Haven, ontwikkeling Nationaal Park Nieuw Land (Oostvaardersplassen), e.d. Deze internationale bedrijven zullen hun besluitvorming voor investeringen van tientallen miljoenen stopzetten tot opening van de luchthaven.</p>	<p>Uitstel leidt tot extra kansen in de recreatiesector in alle getroffen provincies, inclusief Flevoland, en heeft een positief effect op het klimaat</p> <p>De economie in Flevoland draait momenteel op volle toeren. Lelystad krijgt een nieuwe haven, de A6 wordt verbreed, Almere wordt sterk uitgebreid en Bataviastad wordt steeds populairder. Inditex heeft voor Lelystad gekozen wegens de beschikbaarheid van mooie bedrijfslocaties. Inditex vervoert haar goederen via weg, water en Schiphol, en zal geen gebruik maken van Lelystad Airport. De Hanzelijn heeft ervoor gezorgd dat de arbeidsmobiliteit van Lelystedelingen de afgelopen jaren fors is toegenomen.</p> <p>Dit alles heeft er al toe geleid dat de werkloosheid in Flevoland de laatste jaren het hardst daalde van alle provincies; van 9,2 % in 2013 tot 5,2 % in september 2017. Flevoland zit hiermee maar net boven het landelijk gemiddelde van 4,7 %.</p> <p>Het is een hardnekkig misverstand te denken dat Lelystad veel buitenlandse toeristen zal aantrekken. Lelystad Airport is primair bedoeld om Nederlandse toeristen naar zuidelijke toeristische bestemmingen te vliegen.</p> <p>Door de openstelling van Lelystad Airport uit te stellen, ontstaan nieuwe kansen voor de recreatiesector in Flevoland en de omliggende provincies, omdat zij verschoond blijven van stank en herrie. Niet alleen blijft de bestaande werkgelegenheid in de omliggende provincies in stand. Ook worden minder vakantievluchten geacommodeerd naar het buitenland, zodat de kans groot is dat meer Nederlanders hun vakantiebudget weer in eigen land willen besteden. Stel een vliegticket op € 50. Stel een persoonlijk vakantiebudget op € 500. De vraag is welk van deze twee bedragen je het liefst binnen eigen land besteed wil zien.</p> <p>Met andere woorden: economische voorspoed en kansen te over voor Flevoland, ook zonder Lelystad Airport!</p>
<p>In de landzijdige infrastructuur (verbreding en afslag A6) is door Rijk en regio geïnvesteerd. Deze investering zal onderbenut blijven de eerste 5 jaar. Dit veroorzaakt verlies aan rentebaten van enige miljoen voor de verschillende overheden.</p> <p>Aangezien Lelystad Airport vooral werkt op basis van uitbesteding, zijn nu al contracten gesloten met verschillende dienstverleners. Deze ondernemers zullen mogelijk schadeclaims indienen bij vertraging en ook dit leidt tot verlies van werkgelegenheid.</p>	<p>De verbrede A6 blijft niet onderbenut als Lelystad Airport wat later opengaat. De autonome groei van de verkeersintensiteit op dit wegvak maakt een geringe onderbenutting waarschijnlijk meer dan goed.</p> <p>Voor de mogelijke schadeclaims als gevolg van het door Schiphol te vroeg afsluiten van contracten kan en mag u én de Tweede Kamer én Noord- en Oost-Nederland niet laten opdraaien.</p> <p>Door opening van Lelystad Airport uit te stellen tot na herindelingsluchtruim zullen dreigende claims zoals woningcorporatie Triada overweegt, de verzamelde recreatieondernemers en vele gedupeerde huiseigenaren juist niet worden geëffectueerd.</p>

<p>Uitspraak door Flevoland en Lelystad: Waarom tijdige opening Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt</p>	<p>Reactie HoogOverijssel: Waarom uitstel van Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt</p>
<p>Imagoschade/negatieve publiciteit</p> <p>Nationaal en internationaal loopt Nederland/Flevoland/Lelystad het risico om (jarenlang) negatief in de publiciteit te komen, net zoals met Berlin Airport. Voor een land dat een naam hoog te houden heeft in weg- en waterbouw is dit geen reclame.</p>	<p>Imagoschade/negatieve publiciteit</p> <p>Nationaal en internationaal loopt Nederland het risico om (jarenlang) negatief in de publiciteit te komen wanneer Lelystad Airport voortijdig wordt geopend, niet rendabel wordt, en wanneer bekend wordt dat Nederland, dat reeds een van de meest vervuilde landen in Europa is en ook in andere opzichten zeer met reputatieschade te maken heeft (Beerput Nederland, Paradise Papers, het openen van nieuwe kolencentrales, verhogen van maximum snelheid naar 130 km/u), van plan is verdere groei van luchtvaart te faciliteren, daar waar het de mogelijkheid heeft tot afremmen van een ongebreidelde groei.</p>
<p>Noten ter toelichting</p> <p>Lelystad Airport is een Nationale Luchthaven die met openstelling voor vakantievluchten invulling geeft aan dewens van Nederlanders om meer te reizen en op vakantie te gaan. Tegelijkertijd willen we ook dat Schiphol een sterke Mainport blijft. We kunnen die groei niet alleen op de schouders van de regio's Amsterdam, Eindhoven en Rotterdam laten drukken.</p> <p>Schiphol kan met openstelling van Lelystad Airport de functie als sterke mainport behouden. Een sterke mainport zorgt voor duizenden banen en economische ontwikkeling. Dat is een breed gedeelde politieke en maatschappelijke ambitie.</p> <p>Lelystad is bedoeld als luchthaven voor het vakantieverkeer. De ruimte die hiermee vrijkomt op Schiphol kan dan worden ingevuld voor het mainportgebonden verkeer. Zonder alternatieve capaciteit kan daargeen invulling aan worden gegeven. Daarmee komt de ontwikkeling van Schiphol tot stilstand.</p> <p>Concreet: Er zijn nu ongeveer 30.000 'segment 5' (vakantie) bewegingen op Schiphol: Lelystad biedt in de eindfase een capaciteit van 45.000 bewegingen. Als Schiphol wordt ontlast van het vakantieverkeer, ontstaat groeiruimte van zo'n 5%: dat is substantieel voor een luchthaven die gezien haar ligging maar zeer beperkt kan groeien. Bij opening per april 2019 kan daar een begin mee worden gemaakt.</p> <p>(NB: groei luchtvaart wereldwijd 3,7%, Europa 2,5%, Schiphol 2017-2022 2,1%)</p>	<p>Noten ter toelichting</p> <p>Momenteel woedt een forse maatschappelijke discussie over de luchtvaart, de nut en noodzaak van het mainportbeleid en de toekomst van de luchtvaart in relatie tot het thema klimaatverandering. U praat hier over een breed gedeelde politieke en maatschappelijke ambitie die geworteld is in het tijdperk van vóór de kredietcrisis die in 2008 uitbrak.</p> <p>Schiphol heeft zichzelf de afgelopen jaren in ruime mate belast met vakantieverkeer. Door zichzelf daar weer van te 'ontlasten', én door treindiensten naar Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf en Hannover te (laten) exploiteren, kan de luchthaven met vrij geringe inspanningen weer ruimte maken om te groeien als internationale hub.</p>
<p>Luchthavenbesluit is inhoudelijk en procedureel tot aan de Raad van State goedgekeurd ten behoeve van tijdige opening op 1 april 2018 (!).</p>	<p>Zonder goed functionerende aansluitroutes is dat Luchthavenbesluit niets waard.</p>
<p>Aldersakkoord 2009: vanwege druk van de Schipholomgeving is afgesproken dat de groei/ontwikkeling van de luchtvaart niet alleen bij Schiphol (tot maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen) zou plaatsvinden maar ook (tot 70.000 vliegbewegingen) bij Eindhoven/Lelystad.</p>	<p>Lelystad Airport is een politieke oplossing die Hans Alders in 2009 in staat stelde een deal te sluiten met de Omgevingsraad Schiphol. De rest van Nederland is niet gekend in deze deal. Totdat afgelopen juni ineens de lage aansluitroutes bekend gemaakt werden.</p>

<p>Uitspraak door Flevoland en Lelystad: Waarom tijdige opening Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt</p>	<p>Reactie HoogOverijssel: Waarom uitstel van Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt</p>
<p>Uit de MER blijkt dat het aantal gehinderden bij Lelystad Airport significant lager is (115.000 minder gehinderden) dan ten opzichte van de ontwikkeling bij Schiphol.</p> <p>Er is overigens nu sprake van twee MER-en:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De MER die ten grondslag ligt aan het Luchthavenbesluit: de geringe rekenfouten in deze MER zijn hersteld en aangeboden aan de commissie voor de m.e.r.: zij zullen daar zeer binnenkort een oordeel over vellen. 2. De 'vrijwillige' MER die de Staatssecretaris voor de aansluitroutes heeft toegezegd, die zal bekend worden nadat de aansluitroutes zijn vastgesteld. <p>Uit de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse blijkt dat de ontwikkeling van Lelystad Airport positieve effecten heeft, mede omdat reizen van Nederlanders naar luchthavens in het buitenland voorkomen worden.</p>	<p>Zoals u weet zijn de berekeningen van het aantal gehinderden rondom Lelystad Airport het resultaat van foutieve aannames, en zodanig vormgegeven dat deze te lage geluidbelastingen geven.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De huidige MER bevat fouten en is daarnaast principieel onjuist, daar de eindsituatie is gebaseerd op een nog onbekend heringedeeld luchtruim. 2. Alle projecten die leiden tot belangrijk negatieve effecten op het milieu zijn m.e.r.-plichtig. Dus ook de veel te lage aanvliegroutes, die leiden tot geluidsoverlast en verminderde luchtkwaliteit in een gebied dat zich in een halve maan uitstrekt van Den Helder, Lemmer, Steenwijk en Apeldoorn tot aan Ede, Tiel en Gorinchem toe. Een ongekende negatieve milieu-impact voor een relatief zo klein project. <p>Er is dus geen sprake van een vrijwillige tweede MER, maar van een tekortkoming in de reeds voorliggende MER.</p> <p>Uit de MKBA blijkt ook dat Lelystad Airport nauwelijks een positief saldo oplevert, en dat er vele negatieve effecten zijn, welke grotendeels niet zijn meegewogen (zie de vele PM-posten). Dit is uitgebreid behandeld in het rapport van de bewonersdelegatie, 'Een ander geluid'.</p>
<p>Op een hoogte vanaf 6.000 voet (1.800 meter) is wat je op de grond aan geluid hoort relatief beperkt. Afhankelijk van de gevoeligheid en positie van waarnemers ten opzichte van het vliegtuig leidt dit al dan niet tot klachten. Bij Eindhoven Airport (nu circa 30.000 vliegtuigbewegingen) beperkt het aantal klachtenmeldingen uit gemeenten waarvan deze hoogte overheen wordt gevlogen zich tot enkele tientallen meldingen per jaar. In de directe nabijheid van Eindhoven Airport zijn meer klachten. Het 'voordeel' van Lelystad Airport in vergelijking met Eindhoven is dat in de gebieden onder de aan- en uitvliegroutes die te maken krijgen met hogere geluidniveau's (48 Lden gebied) geen woonkernen liggen maar alleen agrarisch gebied.</p>	<p>Het is niet aan de gemeente Lelystad of de provincie Flevoland om een uitspraak te doen over de impact van de geluidhinder door vliegtuigen van en naar Lelystad Airport op de hen omringende provincies en gemeenten.</p> <p>Het is aan het Rijk en SchipholGroup om dat te doen. Die hebben dat echter sinds 2008 stelselmatig verzuimd, door de effecten van laagvliegen niet in kaart te brengen.</p> <p>U zegt dat de aan- en uitvliegroutes in de gebieden die te maken krijgen met hogere geluidniveaus (u vindt alles onder Lden 48 dB niet hoog, maar dat vinden wij wel) uitsluitend boven agrarisch gebied liggen. Het zal u toch bekend zijn dat buiten Flevoland plaatsen als Zwolle, Apeldoorn, Wezep, Nijverdal, Ede, Steenwijk, Lemmer en Twello veel hinder gaan ondervinden van de vliegroutes. Daarbij geldt dat hoe lager het huidige geluidsniveau in een gebied, stad of dorp is, hoe groter het effect qua overlast van de geplande vliegroutes zal zijn.</p> <p>Ten slotte gaat de vergelijking tussen Eindhoven Airport en Lelystad Airport mank, vanwege de grote verschillen in de luchtruimstructuur die ten dienste staat van beide luchthavens.</p>
<p>Door Rijk, regio en Schiphol is inmiddels € 140 miljoen geïnvesteerd in en rondom Lelystad Airport (nog exclusief de kosten die LVNL en CLSK maken, ca 30 miljoen), zodat het vliegveld conform afspraak per 1 april 2019 operationeel en goed bereikbaar is. De reeds gedane investeringen betreffen de aanleg van de landings- en taxibanen dit jaar, de uitbreiding van de</p>	<p>Wanneer LEY per 1 april 2019 opent zal het met 2.000 vliegbewegingen niet rendabel zijn. Ook in 2023, met 10.000 (of 7.000, zie het Heliosrapport) vliegbewegingen, verkeert het vliegveld nog in de rode cijfers. Wanneer de herziening van het luchtruim nog langer duurt - en dit is zeer denkbaar - zal deze economisch onrendabele situatie nog langer voortduren.</p>

Uitspraak door Flevoland en Lelystad: Waarom tijdige opening Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt	Reactie HoogOverijssel: Waarom uitstel van Lelystad Airport (LEY) noodzakelijk is en wat de consequenties zijn als dat niet gebeurt
provinciale weg tot aan de nieuwe terminal. De opdracht voor de terminal is verstrekt en de bouw zal in 2018 plaatsvinden. Door LEY zijn reeds contracten gesloten met dienstverleners en leveranciers. Bij niet tijdige openstelling gaat dit leiden tot mogelijke schadeclaims.	Een kleine groep zal profiteren van de openstelling maar een veel grotere groep, in de omliggende provincies zal er in alle opzichten onder lijden, zowel in economisch als in ecologisch opzicht. Kortom, vóór de reorganisatie van het luchtruim is het niet mogelijk om Lelystad Airport rendabel te laten functioneren. Juist door de luchthaven voortijdig te openen en extra complexiteit aan het luchtruim toe te voegen is te voorzien dat deze reorganisatie onnodig lang gaat duren en zal Lelystad Airport met grote waarschijnlijkheid diep in de rode cijfers raken.