

## De toekomst van Lelystad Airport: naar een Nederlands Onderzoekcentrum Duurzame Luchtvaart.

*Een artikel van De Durfplaats over de toekomst van Lelystad Airport in het kader van de roep uit de Nederlandse samenleving om te komen tot een schonere stillere luchtvaart.*

### A Inleiding

De toekomst van Lelystad Airport gaat ons als volwassen Nederlanders allemaal aan. Waarom? Ten eerste omdat uit het geïnde belastinggeld in de polder een luchthaven is vergroot en gemoderniseerd en deze investering op dit moment aan het verdampen is. De luchthaven ligt er praktisch ongebruikt bij en dat kan veranderen. Ten tweede omdat nog steeds veel Nederlanders willen blijven vliegen, maar liefst op een wat schonere wijze. Daartoe is onderzoek nodig. Onderzoek dat ook kan plaatsvinden op de Luchthaven Lelystad. Het is mogelijk om de twee facetten te combineren: een einde maken aan de verdamping van een kostbare investering door de luchthaven te bestemmen tot een Nederlands Onderzoekcentrum Duurzame Luchtvaart.

Een vraag, die op politiek niveau beantwoord moet worden is deze: wil Nederland weer een koppositie innemen in de verdere ontwikkeling van de luchtvaart? Wij hebben kopposities in de landbouw, voedselinnovatie en water. We hadden ooit met KLM, NLR en Fokker een koppositie in de luchtvaart. Willen wij die terug? Dat het intellectueel kan, leidt geen twijfel.

Het zal geen koppositie moeten worden op wereldniveau, maar deze keer een koppositie op Europees niveau. Want alleen op Europees niveau kan er voldoende geld vrijgemaakt worden om te komen tot het doen van majeure investeringen in het tot stand brengen van een schonere luchtvaart.

Wanneer wij de bestaande onderzoeks- en innovatie-ecosystemen goed laten aansluiten op het trio KLM, NLR en Fokker, goed laten aansluiten op de innovatie groeistrategie van de overheid en goed laten aansluiten op onze missie gedreven topsectoren en hun innovatiebeleid maken wij als Nederland een kans om een vernieuwde toppositie in de luchtvaart te bereiken.

Het zal fundamenteel onderzoek vergen, er zullen startups en scale-ups nodig zijn, de spelers in onze onderzoekinfrastructuur zullen intensiever moeten gaan samenwerken, beheerste kunstmatige intelligentie zal een rol moeten spelen, evenals robotica, er zal een duurzaamheid eindpunt geschetst moeten worden, maar dat alles is een kwestie van willen. We moeten het als land willen.

De politiek, regering en parlement gaan dit initiatief niet nemen, maar kunnen wel een belangrijke conditie scheppen door Lelystad Airport formeel te bestemmen tot een groene luchthaven, waar onderzoek wordt gedaan naar een schonere luchtvaart, waar experimenten plaatsvinden, waar opleiding curricula worden gecombineerd en geconcentreerd op een schonere luchtvaart. Een plek, die zelf ook schoon is, omdat er geen vervuilende vervoermiddelen meer mogen rondrijden en er gebouwd blijft worden met circulaire materialen.

Het initiatief zal moeten komen van het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen door het bouwen van een publiek-privaat samenwerkend conglomeraat met als doel het behoud van Lelystad Airport als luchthaven voor het intensief bevorderen van een schonere luchtvaart.

## B Wat hebben we nodig?

Volgens het proefschrift van Piet Donselaar 2011 zijn de verklarende factoren voor economische productie en productiviteit toe te schrijven aan:

- 60% Onderwijs en onderzoek (O&O)
- 40% Leiding en organisatie (Governance)
- 20% Speur- en ontwikkelingswerk (S&O).

S&O ( 1% van de beroepsbevolking levert het 20-voudige op in toegevoegde waarde of nationale productie. Europa is leidend op het gebied van S&O. De VS is de belangrijkste macht om ideeën binnen korte tijd op de markt te brengen. China is een belangrijke volger bezig met een inhaalrace. Recent overzicht van 101 ideeën die het denken hebben veranderd is Europa koploper met 60%. De VS scoren 60%. Nederland heeft op het gebied van natuurkunde in 2019 de 4<sup>e</sup> plaats uit 24 landen.

Nodig zijn speur- en ontwikkelingswerk, onderwijs en onderzoek en leiding en organisatie. Op nationaal en op Europees niveau. Laten wij op Lelystad Airport het nationale middelpunt maken van voornoemd drieluik.

### **Samenwerking in onderzoek bedrijfsleven**

Het meest recente jaar waarover R&D-gegevens van het CBS beschikbaar zijn, is 2019. Volgens voorlopige cijfers van het CBS bedroegen de R&D-uitgaven in dat jaar 2,16% van het bbp.<sup>1</sup> Er zijn nog geen cijfers beschikbaar voor 2020. Uitgaande van een recente bbp-raming van het CPB voor 2020 in de Macro Economische Verkenning 2021, waarin een inschatting is verwerkt van de gevolgen van de coronacrisis, is de verwachting dat de uitgaven voor R&D in 2020 in verhouding tot het bbp hoger uitkomen dan in 2019. Tekst brief 26 november 2020.

Het kabinet is positief gestemd over het feit, dat de Europese Commissie, in samenspraak met de lidstaten en stakeholders, het voortouw neemt om de richtlijnen voor valorisatie en intellectueel eigendom te updaten en verder te ontwikkelen. Valorisatie, het proces van waarde creatie door o.a. kennis geschikt te maken voor benutting, is onmisbaar voor een sterke kenniseconomie en versterkt de positie van EU als innovatiepartner in de wereld. Het kabinet wil echter niet op het proces vooruitlopen door uitspraken over een mogelijke inhoud van de richtlijnen te doen maar gaat er van uit, dat de lidstaten intensief bij het proces betrokken zullen worden

In totaal is er nu € 61,2 miljard aan financiering toegekend in Horizon 2020, waarvan € 4,6 miljard aan Nederlandse deelnemers. Het retour voor Nederland komt daarmee op 7,6%. Nederland neemt hiermee de zesde plaats in van EU-lidstaten die de meeste middelen uit Horizon 2020 ontvangen, direct na de grote landen Duitsland (15,5%), Verenigd Koninkrijk (12,1%), Frankrijk (11,2%), Spanje (9,0%) en Italië (8,0%). De overige lidstaten hebben een lager retourpercentage. België komt na Nederland op de zevende plaats, met een retour van 4,7%. Wanneer gekeken wordt naar toegekende financiering per inwoner, dan voert Nederland de ranglijst aan.<sup>4</sup>

Het streefcijfer van 1,25% van het bbp komt in Nederland en gemiddeld in de EU neer om een verhoging van de publieke R&D-middelen met ongeveer de helft. Voor Nederland zou het op termijn om ongeveer €4 miljard extra per jaar gaan. Dat zou een zeer sterke intensivering inhouden van de overheidsmiddelen voor R&D. Het kabinet acht het onwenselijk dat een dergelijke financieel omvangrijke verplichting door de Commissie wordt opgelegd. De regering hanteert geen streefcijfer voor de overheidsmiddelen voor O&I, maar vindt het wel belangrijk om de Rijksmiddelen voor O&I in verhouding tot het bbp op peil te houden

Het kabinet deelt de opvatting dat zowel economische als maatschappelijke impact van onderzoek en innovatie belangrijk is. Hoewel de titel wellicht wat smal geformuleerd is zijn de overige teksten die bij deze ambitie horen, inclusief de acties, ook op de maatschappij gericht. De Commissie richt zich op het verbeteren van het O&I-investeringsklimaat en excellente onderzoeksresultaten moeten zichtbaarder worden voor de maatschappij. Er worden 'ERA Hubs' opgericht om onderzoekers, ondernemers, waaronder innovatief mkb, en investeerders via innovatieve ecosystemen met elkaar in verbinding te brengen en de impact van onderzoek te vergroten. Het kabinet zal aandacht voor de maatschappelijke impact houden bij de concrete uitwerking van de nieuwe acties.

Synergie tussen onderzoek en onderwijs is in het BNC-fiche benoemd als een van de inhoudelijke prioriteiten waar Nederland zich op het gebied van O&I hard voor maakt. Vrijwel alle lidstaten zijn het erover eens dat synergie tussen de Europese Onderzoeks- en Onderwijsruimte wenselijk is. Dit krijgt in eerste instantie concreet vorm door middel van het Europese Universiteiten initiatief, zoals ook beschreven in de mededeling. In de uitwerking van de nieuwe beleidsprioriteiten zullen gesprekken worden gevoerd over andere mogelijkheden voor synergie. Nederland zal hier aandacht voor blijven vragen.

## C Meer concreet: start van een project 'Nederlands Onderzoekcentrum Duurzame Luchtvaart' (NODL)

Een dergelijk centrum kan de sleutel vormen tot het verkrijgen van een toppositie in Europa.

Nederland is een klein land en veel luchtvaartdeskundigen en enthousiastelingen kennen elkaar en zoeken elkaar gemakkelijk op, naast hun digitale ontmoetingen. Ook over het onderwerp duurzame luchtvaart. Toch kan Nederland een veel krachtiger voortrekkersrol spelen op het gebied van de ontwikkeling van een meer duurzame luchtvaart.

Ontwikkelingen als gevolg van de Klimaatovereenkomst van Parijs, de Green deal van de Europese Unie, met grote aandacht voor duurzaamheid en circulaire economie zullen grote invloed hebben op de luchtvaart. Bevolkingsgroei, toenemend luchtvaarttoerisme, groei van het luchtvrachtvervoer en de wens naar een hogere leefbaarheidstandaard zorgen voor extra druk op de luchthavenlocaties.

De Durfplaats heeft in een gepubliceerd paper<sup>1</sup> met de titel 'Veranderingen in de Luchtvaart' een belangrijk aantal van de nu zichtbare uitdagingen op een rij gezet en de mogelijke transitiepaden aangegeven. Deze verhandeling ligt mede ten grondslag aan het propageren van de start van een project NODL en de uitwerking daarvan in dit document.

---

<sup>1</sup> Marc Smeulers, Veranderingen in de Luchtvaart, december 2020, uitgegeven door De Durfplaats

De vestiging van een centraal Nederlands Onderzoekcentrum Duurzame Luchtvaart op de luchthaven van Lelystad voorziet hierin:

- Door de research krachten te bundelen op een centrale plek in het land en daartoe faciliteiten aan te bieden. Door daar duurzaamheid onderzoeken en duurzaamheid prototyping te stimuleren en aansluiting te laten vinden bij gevestigde onderzoeksinstituten;
- Door deskundigen regelmatig bij elkaar te brengen over alle thema's met betrekking tot een meer duurzame luchtvaart. Door uitvindingen en onderzoekuitslagen op duurzaamheid gebied te delen;
- Door research te doen naar duurzaamheid bevorderende luchtvaart governance;
- Door de jeugd en het publiek te betrekken bij de ontwikkeling van duurzame luchtvaart;
- Door gebruik te maken van de unieke mogelijkheden van Lelystad Airport

## D Aan de oprichting van een onderzoekcentrum liggen de navolgende motieven ten grondslag.

### 1. Totstandkoming van een meer duurzame luchtvaart in Nederland

De Nederlandse regering wenst een rol te blijven spelen in de wereld (Europese) luchtvaart en om een wezenlijke bijdrage te leveren aan het tot stand komen van een meer duurzame luchtvaart in Nederland.

Nederland is gebaat bij een schonere en stillere luchtvaart. De inhoud van het hoe precies van schoon en het hoe precies van stil is nog niet in nieuwe, zeer concrete lange termijn doelstellingen geformuleerd. De precieze weg daar naartoe is ook nog niet helder, ondanks de Luchtvaartnota en het actieplan Luchtvaart Nederland.

Sommige experts leggen het accent om te komen tot een meer duurzame luchtvaart op de noodzaak van technische vernieuwingen, weer anderen vinden, dat het accent moet liggen op belastingheffing en een meer strikte wet- en regelgeving. In het evenwichtig combineren van beide denkrichtingen zit naar onze opvatting de meeste waarde. De combinatie van techniek en governance in één onderzoekscentrum biedt de meest kans op het zetten van succesvolle stappen naar een duurzame luchtvaart.

### 2. Nederland als voortrekker in de vernieuwing van de luchtvaart

Het Ministerie van I&W wenst<sup>2</sup> dat Nederland in de toekomst een voortrekkersrol gaat spelen op het gebied van vernieuwingen in de luchtvaart. Nederland had een voortrekkersrol in de mondiale luchtvaart ten tijde van de samenwerking tussen Albert Plesman en Anthony Fokker, door de uitbreidingen van Schiphol tot een wereld hub, in de hoogtijdagen van NLR en in de hoogtijdagen van de Fokker Friendship en Fokker Fellowship producties. Het is niet de wens van het Ministerie van I&W om deze oorspronkelijke, maar juist om een belangrijke nieuwe rol terug te winnen.

---

<sup>2</sup> Zie onder andere de brief van het Ministerie van I & W aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal betreffende "Aanbieding Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen" d.d. 5 maart 2020, met daarbij het rapport "Ontwerp AHEV Smart mobility Dutch reality".

Daartoe liggen de kansen in het technisch veld, zoals duurzame brandstoffen, duurzame rompen- en vleugelbouw en materiaalkeuzen.

Maar evenzeer liggen er kansen in de wijze waarop Nederlands beleid wordt gemaakt met betrekking tot het vermijden van contrails, in nieuwe luchtvaart belasting- en accijns heffingen, in reisnormeringen, in steunmaatregelen in combinatie met duurzaamheid eisen, in geluid- en uitstoot normeringen. Nederlands beleid, dat uit moet stralen naar de EU, naar landen buiten de EU en naar internationale organisaties. Er liggen zeker kansen voor het spelen van een voortrekkersrol. De kansen worden verzilverd door oprichting van een Nederlands Onderzoekcentrum Duurzame Luchtvaart op Lelystad Airport.

### 3. Nauwere samenwerking van onderzoeksinstituten

Samenwerken leidt tot exponentiele toename van kansen voor een duurzame luchtvaart door:

- Het exploreren en exploiteren van technische kruisbestuivingen tussen in Nederland al bestaande research en prototyping initiatieven;
- Het veel meer dan nu uitwisselen en delen van onderzoeksresultaten;
- Het opzetten van nog niet bestaande research en prototyping activiteiten.

Wanneer er een landkaart zou worden gemaakt van alle geografische plaatsen, waar bedrijven, universiteiten, private onderzoekers, ministeries, juristen, commerciële en niet commerciële beleidsmakers en zelfs journalisten en lobbyisten bezig zijn om te komen tot een meer duurzame luchtvaart dan levert dit een lappendeken op aan stippen.

Een optimale kruisbestuiving tussen deze stippen wordt hier en daar getracht te organiseren in overlegvormen en in gezamenlijke experimenten, maar kan in grote mate versterkt worden. Geraadpleegde experts geven ook toe, dat ondanks bestaande overlegvormen de kruisbestuiving optimaler georganiseerd kan worden en dat wij de Hollandse muren van “dit is mijn exclusieve terrein” moeten slechten. Het beste op een “neutrale” locatie in Nederland.

In de verschillende technische fasen van ideevorming, van research, van testen en van prototyping kan sprake worden van een meer diepgaande en meer succes opleverende kruisbestuiving door bundeling van de uitkomsten van al deze activiteiten in één centrum. Daarnaast kan onderzocht worden waar nog te weinig of waar nog geheel geen onderzoek op duurzaamheidsgebied wordt gedaan.

Wat kan op Lelystad Airport plaatsvinden, op het nabijgelegen onderzoeksinstituut van de NLR in Marknesse en wat in samenwerking met locaties, waar ook wordt gewerkt aan een duurzame luchtvaart?

Het Centrum voor Research en Prototyping geeft krachtadig inhoud aan de samenwerkende onderzoeksinstituten.

#### 4. Vrijwel volledig hergebruik van vliegtuigen

Het sterk vergroten van onze kennis op het gebied van het vrijwel volledig hergebruik van in onbruik geraakte vliegtuigen als onderdeel van circulariteit en duurzaamheid wordt een uitdaging. Daartoe is een Centrum voor Hergebruik van Luchtvaartmiddelen voorzien als onderdeel van NODL.

Wereldwijd is een voorzichtig opkomende tendens waar te nemen naar hergebruik van vliegtuigenonderdelen, maar nog niet zo zeer van hergebruik van vliegverkeer ondersteunende faciliteiten. Het kan lokaal en mondiaal van grote milieu betekenis zijn om ferme stappen te maken in het vrijwel volledig hergebruiken van vliegtuigonderdelen en faciliteiten. Nederland kent slechts één bedrijf waar hergebruik een commerciële activiteit is. Wanneer deze activiteit (deels) verplaatst wordt naar Lelystad Airport en wordt gelieerd aan een regeringsonderzoeksopdracht om onderzoek te doen naar volledig hergebruik dan kan Nederland een voortrekkersrol gaan spelen op het gebied van hergebruik van niet alleen vliegtuigonderdelen, maar ruimer gesteld van alle materialen en faciliteiten, die op de burgerluchtvaart betrokken zijn.

Het Centrum voor Hergebruik van Luchtvaartmiddelen wordt hiertoe ingesteld.

#### 5. Multidisciplinaire research naar duurzaam vervoer

Er is de groeiende noodzaak om te komen tot multidisciplinaire studies naar het passagier- en vrachtvervoer in de komende decennia en naar substitutie, tot onderzoek naar de verdeling over de vervoer modaliteiten, tot onderzoek naar de benodigde infrastructuren en tot onderzoek naar het meer reisgeletterd maken van passagiers. Deze research wordt ondergebracht in het Luchtvaart Research Instituut als onderdeel van NODL.

Het huidig aantal vliegbewegingen zal na herstel in 2021-2024 (post covid-19) gaan toenemen naar een aanzienlijk hoger niveau dan prae covid-19. Waarschijnlijk zal het toeristenvervoer door de lucht procentueel nog belangrijker worden dan het zakenvervoer. Mensen willen hun wereld verkennen en leren kennen. Vrachtvervoer zal met een gestaag groeiende economie ook stijgen.

Op Nederlands grondgebied komt er uiteindelijk een limiet aan de door de luchtvaart te gebruiken hectares grond en wordt de noodzaak groter om te komen tot alternatieven voor bestaande grond. Het verleggen van passagiersstromen van de luchtvaart naar trein en bus transport kent nu al zijn beperkingen.

Research naar groei van vervoerstromen, naar verdeling over meer duurzame vervoermodaliteiten, naar keuzes voor alternatief vervoer, naar de wens van het publiek om duurzamer te reizen, naar nieuwe vormen van duurzaam vervoer zoals de hyperloop kan het beste in de vorm van kruisbestuivingen plaatsvinden. Deel research vindt op meerdere plekken in Nederland al plaats, maar het combineren van deel resultaten op één plek in Nederland en het voeren van multidisciplinaire, diepgaande discussies leiden tot nieuwe inzichten en tot beter onderbouwde beleidskeuzes.

## 6. Research naar een duurzame luchtvaart governance-, prijsstellingbeleid- en fiscaliteit

Het concentreren op één plek in Nederland van discussies over en research naar een meer op duurzaamheid gerichte luchtvaart governance, luchtvaart prijsbeleid en luchtvaart fiscaliteit zal belangrijke voordelen opleveren.

Het onderzoeksterrein van de luchtvaart governance, de op luchtvaart gerichte belastingwetgeving en het prijsbeleid, is sterk verdeeld over allerlei instanties, instituten en personen. Discussie- en researchbundeling aangevuld met centraal geleide praktijktoetsing biedt de mogelijkheid diepgaander op de materie in te gaan. Deze kan van meer kanten belicht worden en daarmee tot meer succes leiden.

De ontmoeting in een volledig open research omgeving van overheidsfunctionarissen, juristen, technici, luchtvaart directies, luchthavendirecties, lobbyisten, publicisten en andere op duurzame luchtvaart gerichte personen of instellingen onder leiding van onafhankelijke en sterke voorzitters zal leiden tot meer breedte en diepgang van de discussie over een toekomst bestendige luchtvaart governance, luchtvaart fiscaliteit en luchtvaart prijsbeleid. Discussie uitkomsten kunnen waardevolle input gaan leveren aan volksvertegenwoordiging, regering, ministeries en luchtvaartondernemingen.

Luchtvaart lijkt een op zichzelf staande vervoermodaliteit, maar is een afgeleide van de vraag naar de totale vervoercapaciteit, naar snelheid, naar een gunstige prijs-kwaliteit verhouding en naar gemak.

De hier genoemde aspecten (motieven) 5 en 6 worden beide ondergebracht in een Luchtvaart Research Instituut, als onderdeel van NODL.

## 7. Overdracht van kennis

Overdracht van de uitkomsten van research en prototyping activiteiten, van nieuwe hergebruik methoden en technieken, van nieuwe denkwijzen op governance-, fiscaal en prijsbeleid terrein aan de lerende generaties uit het beroeps- en universitaire onderwijs is cruciaal voor onze toekomst. Deze overdracht wordt specifiek gericht op de bevordering van een meer duurzame luchtvaart, in de meest brede zin van het woord. De uitkomsten kunnen moeiteloos vertaald worden in nieuw lesmateriaal voor studenten op mbo, hbo en universitair niveau.

De lerende generatie zal grote baat kunnen hebben bij het ontsluiten en aanbieden van deze nieuwe kennis op de plaats, waar deze ontsluiting heeft plaats gevonden, Lelystad Airport (en NLR-locatie Marknesse). Het overdragen van uitkomsten uit research, uit prototyping activiteiten, uit gevoerd beleidsoverleg, uit brainstormsessies en andere vormen van bevordering van een meer duurzame luchtvaart pleit voor een krachtig opererende luchtvaart academie of college. Deze is primair gericht op de bevordering van de totstandkoming van een meer duurzame luchtvaart. De academie of college betreft uitvinders, fabrikanten, beleidsmakers, overheidsfunctionarissen en luchtvaart praktijkbeoefenaren bij deze kennisoverdracht Een unieke overdracht situatie, waar techniek en beleidvorming op één plaats samen komen.

De overdracht van kennis wordt ondergebracht in een zelfstandig College Duurzame Luchtvaart, een gebouw als onderdeel van het Luchtvaart Research Instituut.

## 8. Het betrekken van de jeugd bij de ontwikkeling van een duurzame luchtvaart

De stimulans om de jeugd meer te betrekken bij technische ontwikkelingen algemeen en meer in het bijzonder die met betrekking tot een meer duurzame luchtvaart is noodzakelijk. De keuze voor een bepaalde richting op middelbaar onderwijs en op hoger of universitair onderwijsniveau wordt voor een belangrijk deel ingegeven door eerder opgedane positieve ervaringen.

Het betrekken van de jeugd bij techniek en in het bijzonder bij technische innovaties is een wezenlijke opgave voor ons land.

Wanneer Nederland een voortrekkersrol in de luchtvaart wil spelen, is een constante aanwas van talent noodzakelijk. Voor een belangrijk deel zijn voorgaande ervaringen bepalend voor de beroepskeuze van een jongere. De keuze kan beïnvloed worden door deze ervaringen op onderzoekend en speelse wijze aan te bieden.

Voor het betrekken van de jeugd is het Aviodrome Lelystad op de luchthaven een logische keuze. In het Aviodrome in nauwe samenwerking met het Luchtvaart Research Instituut en het College Duurzame Luchtvaart kunnen de duurzame luchtvaart ontwikkelingen, zowel individueel als in schoolverband, aanschouwend worden gemaakt.

Zo kan het Aviodrome zich naast het zicht geven op het luchtvaartverleden verder ontwikkelen naar een Technisch Toerisme Centrum.

## 9. De rationale inzake de keuze voor Lelystad Airport

Tenslotte als sleutel motief, het geven van een extra functie aan een inmiddels volwaardig ingerichte luchthaven, die in feite bestemd is als overloophaven van Schiphol.

Het huidige Lelystad Airport wordt gekenmerkt door een aantal factoren, die een belangrijke opmaat kunnen zijn voor een nieuwe, extra functie van deze luchthaven:

- De luchthaven ligt centraal in Nederland;
- De luchthaven is goed per openbaar vervoer bereikbaar;
- De leefomgeving in Lelystad en omgeving is voortreffelijk;
- Lelystad Airport heeft een schaalgrootte, die aansluit bij de benodigde faciliteiten van een onderzoekcentrum voor duurzame luchtvaart;
- Alle luchthavenfaciliteiten voor vervoer door de lucht en vervoer op de grond zijn optimaal ingericht;
- Het onderzoeksinstituut van de NLR in Marknesse is nabij;
- Er is in voldoende mate ruimte en infrastructuur;
- Er lijken voldoende ruimten beschikbaar te zijn, die her bestemd kunnen worden;
- Lelystad is een neutrale plaats, gezien in het licht van toekomstige participanten;
- De luchthaven beschikt over een luchtvaartmuseum voor jong en oud;
- De luchthaven heeft een opslagbunker voor documenten, een speelterrein en horeca- en vergaderfaciliteiten;
- Een project NODL is in Lelystad in betrekkelijk korte tijd uitvoerbaar.

## 10. Ambitieu?

Ambities koesteren heeft onze Nederlandse mentaliteit altijd gekenmerkt. Soms noodzakelijk: het opwerpen van Deltawerken om de zee te weren. Soms uit handelsgeest: het verkopen van onze waterkennis aan andere landen. Soms uit avontuur: het aanleggen van een wereld wijd web aan vliegverbindingen.

Laten wij een nieuwe ambitie gaan koesteren: het schoner en stiller maken van de luchtvaart om op die manier nog vele jaren passagiers en vracht, maar dan schoner en stiller, te verplaatsen over deze wereld.

En laten wij een reeds gedane, hoge investering in een luchthaven in de polder koppelen aan voorgaande ambitie.