

Tien redenen om Lelystad Airport niet te openen.

1. Onmogelijke locatie

Vanaf het begin was duidelijk dat de locatie van Lelystad Airport (LA) een hele slechte keuze was. Met name door het feit dat de vliegtuigen vanaf en naar die locatie onder het vliegverkeer van en naar Schiphol zouden moeten blijven, met [100 kilometer lange laagvliegroutes](#) als gevolg.

Belangrijke rapporten, onder andere van Luchtverkeersleiding Nederland en Alterra uit 2009, waarin grote bedenkingen werden geuit, werden de Tweede Kamer onthouden. Daardoor is er geen sprake geweest van een integere afweging en is er met het plan Lelystad Airport een probleem gecreëerd in plaats van een oplossing. Toezeggingen van de minister dat de laagvliegroutes tijdelijk zouden zijn en volledig opgelost vóór de herindeling van het luchtruim zijn bovendien niet gestand gedaan, omdat de luchtverkeersleiders die de routes moeten ontwerpen zich moeten houden aan de gewraakte routeset B+. Tegelijkertijd geven ambtenaren van het ministerie signalen af dat ze een loopje nemen met aan Kamer en samenleving gedane beloften dat de LA-routes, inclusief B+, geen uitgangspunt zijn bij de herindeling. Alles wijst erop dat er laagvliegroutes blijven bestaan, als LA wordt geopend voordat is *bewezen* dat [de beloften](#) zijn waargemaakt.

2. Onhoudbare Verkeers Verdelings Regel (VVR)

In 2008 is uitdrukkelijk bepaald dat LA alleen mocht uitbreiden als aan de volgende voorwaarde kon worden voldaan: *uitsluitend* dienst doen als opvang van vakantievluchten die blijvend van Schiphol worden uitgeplaatst, waarna mainport Schiphol de vrijgekomen ruimte één-op-één opvult met economisch interessanter geachte intercontinentaal hub-verkeer. Autonome groei op LA was met andere woorden uitgesloten. Deze samenhangende afspraken vormden de ruggengraat van het hele Nederlandse luchtvaartbeleid. En hoe belangrijk de Tweede Kamer ze vond, blijkt wel uit drie moties tegen autonome groei, die in de jaren 2014-2018 zijn aangenomen. Alle drie op initiatief en/of met steun van CDA, CU en D66. In het boek [Schiphol Regeert](#) heeft SATL inmiddels onomstotelijk aangetoond dat al vanaf 2007 bij de top van het ministerie en de Schiphol Groep bekend was dat Brussel nooit zou accepteren dat een Verkeersverdelingsregeling (VVR), nodig om de onwillige vliegmaatschappijen tot verhuizen te bewegen, dwang zou bevatten en nieuwkomers en autonome groei zou uitsluiten. Bovendien dat deze cruciale informatie bewust niet met het parlement is gedeeld. Het project-Lelystad Airport mocht niet in gevaar komen, want dan zou het spiegelpaleis van het luchtvaartbeleid in scherven liggen. Eerst zorgen dat Lelystad klaar is en dan kijken of de Kamer voet bij stuk houdt, was het parool.

Zoals binnenskamers voorspeld, blokkeerde de Europese Commissie in 2017 een beleidsconforme VVR zonder autonome groei. Maar omdat Lelystad Airport 'er nu eenmaal kant en klaar bijligt', maakte VVD-minister C. van Nieuwenhuizen in 2019 een draai van 180 graden. De essentie van haar laatste VVR is namelijk dat vliegmaatschappijen niet tot verhuizen gedwongen kunnen worden en autonome groei en nieuwkomers op LA wél toegestaan zijn. Bovendien zette zij de Kamer buitenspel door geen debat over haar met Brussel uit-onderhandelde ontwerp aan te gaan en publiceerde ze haar regeling. Wel heeft de Kamer bij motie afgedwongen dat bij de behandeling van het gewijzigde Luchthavenbesluit alsnog over de VVR kan worden gedebatteerd.

Het laatste woord is dus nog niet gezegd. En dat is maar goed ook, want deze VVR staat haaks op alle gemaakte afspraken en Kameruitspraken door de weg te banen naar grootschalige autonome groei die maar één doel dient: niet het afgesproken luchtvaartbeleid, maar groei van de Schiphol Groep. Als Lelystad Airport in Coronatijd wordt geopend is de kans bovendien groot dat dit vliegveld vanaf het begin grotendeels of zelfs volledig met nieuwe prijsvechters wordt vol gevlogen. Die blokkeren dan niet alleen de overloop, maar bedreigen vanuit de achtertuin ook de concurrentiepositie van de KLM.

3. Milieuschade is veel groter dan "berekend"

Openstellen van Lelystad Airport resulteert in schadelijke gevolgen die tot nu toe niet meegenomen zijn in het kostenplaatje. Vooral kosten die het gevolg zijn van een verdere verspreiding over het land van [geluidsoverlast](#), uitstoot van [stikstof](#) en [\(ultra\) fijnstof](#) en de effecten daarvan voor [gezondheid](#), [natuur](#) en klimaatschade. Er zijn cruciale fouten gemaakt in rapportages als de MER, onder meer voor [geluid](#). De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) adviseert sinds 2018 dringend om 45 dB(A) als drempelwaarde te

hanteren. Dat is 5 dB(A) lager dan de 50 dB(A) die het ministerie van IenW als norm hanteert. Een groot verschil: 5 dB(A) meer betekent namelijk bijna 3 keer meer geluidsoverlast. Belangrijk is dat zowel de GGD's als het RIVM zich achter het WHO advies scharen en bij de regering aandringen hetzelfde te doen. Bovendien is in de aanvraag voor de [Natuurvergunning](#) en de daarvoor gebruikte depositieberekeningen sprake van fouten en verkeerde uitgangspunten met verregaande consequenties voor mens, natuur en milieu, met name ook voor Natura 2000 gebieden zoals de Veluwe, de Weerribben en het Vecht dal. Een goed voorbeeld is het feit dat in het verdienmodel van Lelystad Airport parkeren de grootste bijdrage gaat leveren, zo'n 25% van de te verwachten inkomsten (zie [Ondernemingsplan Lelystad Airport](#)). Gezien de discussie over de natuurvergunning van LA, waarbij uitstoot van stikstof van wegverkeer door een afkapgrens van 5 kilometer veel te laag is berekend (bevestigd door de Raad van State), heeft dit extra wegverkeer grote negatieve gevolgen. Hierop gecorrigeerd, zal een natuurvergunning nooit verleend kunnen worden. Het vergroot bovendien de druk op (bouw-)ondernemers, boeren, burgers en bestuurders om de problemen van de stikstofcrisis op te lossen. SATL is tot de conclusie gekomen dat de stikstofcijfers in de diverse rapporten gemanipuleerd zijn en heeft daarom in juni 2020 [aangifte gedaan](#) tegen ambtenaren van I&W, adviesbureaus en de directie van Schiphol wegens valsheid in geschrifte, misbruik van gezag en verduistering van bewijs rondom stikstofberekeningen voor Lelystad Airport.

4. **De Luchtvaartnota 2020-2050 is niet realistisch; herijking is noodzakelijk**

De Corona crisis heeft onontkoombaar gevolgen voor de luchtvaart. Die zijn echter niet in de Luchtvaartnota meegenomen (zie de [SATL zienswijze op de Ontwerp Luchtvaartnota](#)). Tegelijkertijd is het maatschappelijk draagvlak voor uitbreiding van vliegverkeer tanende in verband met milieu- en klimaateffecten en overlast door het overvolle luchtruim. Treinverbindingen binnen Europa verdienen de grote voorkeur in de lange termijn visie op mobiliteit – als *vervanging* van vliegverkeer en niet om ruimte te scheppen voor intercontinentaal vliegverkeer, zoals de sector wenst.

De verwachting is dat het minimaal tot 2025 gaat duren voordat de luchtvaart weer op het niveau van 2019 is, als dat überhaupt gaat gebeuren. Op 24 mei jl. gaf Willie Walsh, topman van de IATA, dus de luchtvaartsector zelf, aan dat de luchtvaartsector blijvend kleiner uit de Corona crisis zal komen. De wal heeft het schip gekeerd en de bodem onder de Luchtvaartnota, met als onderdeel de opening van Lelystad Airport, is definitief weggefallen. Daarmee ontstaan de tijd en de mogelijkheid om voorwaarden te gaan scheppen waarmee het danig verstoorde evenwicht tussen economische en maatschappelijke belangen hersteld kan worden. Daarbij moet gekeken worden naar onderwerpen als:

- Hoeveel luchtvaart past er in Nederland ?
- Hoeveel luchtvaart heeft Nederland écht nodig?
- Hoeveel luchthavencapaciteit past daarbij?
- Hoe kan het luchtruim daarvoor worden ingericht?

Dit zijn essentiële vragen die nu eerst beantwoord moeten worden. De tijd van blinde, ongebreidelde groei als uitgangspunt is echt voorbij.

5. **Lelystad Airport draagt negatief bij aan de economie**

In tegenstelling tot wat Schiphol, I&W en gelieerde partijen beweren, levert opening van Lelystad Airport zowel nationaal als regionaal geen positieve maar juist een negatieve economische en maatschappelijke bijdrage. Het belang van de luchtvaart voor de economie wordt al lang zwaar overdreven, zoals o.a. blijkt uit het rapport "[Mainports voorbij](#)" van de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur uit 2016. Uit diverse Maatschappelijke Kosten Baten Analyses (MKBA) is gebleken dat op nationaal niveau de kosten van het vliegverkeer inmiddels veel hoger zijn dan de baten en dat uitbreiding van de vliegveldcapaciteit dus niet aan de orde zou moeten zijn. We verwijzen in dit verband onder andere naar het [rapport 'Second Opinion Verkennende MKBA beleidsalternatieven Luchtvaart'](#), dat door bureau Bus en Manshanden is opgesteld. Hun conclusie is dat krimp voor de hand ligt. Naar schatting is een kwalitatief bijdragende luchtvaart nog niet de helft van de 500.000 vluchtbewegingen die we in 2019 hadden.

De oorspronkelijke economische onderbouwing van LA was onzorgvuldig. Deze is bijvoorbeeld veel te optimistisch over banengroei. Uiteindelijk blijkt het te gaan om 60 banen additioneel en ook nog eens ná 2030. In het rapport "[Verkennende MKBA beleidsalternatieven](#)" van 2018 komen Decisio en SEO tot dezelfde conclusie.

Negatieve gevolgen voor de werkgelegenheid in bijvoorbeeld de toeristische sector onder de laagvliegroutes zijn daarentegen niet meegerekend. Deze branche is belangrijk voor de economie in het oosten en noorden van het land en draagt daarmee tevens bij aan de nationale economie. Haar belang wordt opgeofferd aan dat

van niet bijdragende prijsvechters en vakantievliegers, die hun vluchten vanaf 6.00 uur 's morgens (een anomalie!) tot 23.00 uur 's avonds en met een extensie zelfs tot 24.00 uur mogen uitvoeren. Daardoor is de facto sprake van nachtvluchten, terwijl dat uitdrukkelijk niet de bedoeling is. Daarenboven zal onwenselijk veel in de randen van de nacht gevlogen gaan worden., wat extra afbreuk doet aan de kernwaarden voor de recreatie-economie onder de laagvliegroutes: rust, stilte en natuurbeleving.

Onderzoek door SATL heeft uitgewezen dat de schade direct betrekking heeft op 900 verblijfsrecreatie-locaties, samen goed voor 5.000 banen met jaarlijks zo'n 250 miljoen euro aan bestedingen (zie ["Analyse van de economische schade onder de laagvliegroutes van Lelystad Airport"](#) uit 2018).

Daarnaast dient het belang van de Nederlandse burger gewaarborgd te blijven met het behoud van de mogelijkheid van waardevolle binnenlandse recreatie in de rust- en natuurgebieden van het land. Het oosten is de tuin van de Randstad, waar het ook goed wonen is, en dat mag de burger niet nodeloos ontnomen worden. Interessant is daarbij ook het recent verschenen CBS rapport 'Monetair waarden van ecosysteemdiensten voor Nederland' over de [economische waarde van de natuur](#). Daarin wordt de grote economische waarde van aan de natuur gerelateerde recreatie belicht, in juist de gebieden onder de geprojecteerde laagvliegroutes.

6. **Waardedaling van woningen onder de laagvliegroutes niet meegenomen**

Zie het onderzoek ["Risicoanalyse vliegveld Lelystad"](#) dat het gerenommeerde bureau Langhout en Wiarda in 2019 op verzoek van SATL heeft uitgevoerd. Hun voorzichtige inschatting is dat de waardedaling onder de routes neerkomt op circa 100 miljoen euro. Hun berekeningen zijn gebaseerd op de geluidscontouren zoals afgegeven door I&W, waarvan inmiddels is aangetoond dat ze niet correct zijn en minimaal een factor 2 hoger liggen. De waardedaling zal navenant oplopen. Inmiddels zijn er [13.000 stuitingsbrieven](#) verstuurd om het recht op schadevergoeding te behouden.

7. **Het zakelijk model voor Lelystad Airport is (en blijft) verliesgevend**

De business case voor Lelystad Airport is niet alleen in strijd met het officiële beleid (geen autonome groei met nieuwe vliegmaatschappijen), maar inmiddels ook onrendabel gebleken (zie [Ondernemingsplan Lelystad Airport](#)).

In tegenstelling tot wat steeds beweerd wordt, is LA helemaal niet af. Voor de aanleg van het vliegveld zijn namelijk drie investeringsfasen voorzien. N1 (tot 10.000 vluchten), N2 (tot 25.000 vluchten) en N3 (tot 45.000 vluchten). Op dit moment is slechts de eerste fase N1 afgerond. Onderzoek van [Follow The Money](#) heeft uitgewezen dat alleen in deze fase al 214 miljoen euro is besteed. Terwijl de totale investering voor N1 t/m N3 was geraamd op 90 miljoen euro!

Naast deze en onvermijdelijk nog volgende budgetoverschrijdingen zijn er nog andere factoren die het oorspronkelijke zakelijke plan onhoudbaar maken:

- Het *break even* punt, zoals dat is berekend in het ondernemingsplan (2014), ligt bij ca 16.000 vliegtuigbewegingen, circa 12 jaar na opening. Maar terugkeer naar het peil van 2019 gaat zeker 4 tot 5 jaar duren, als dat dan al gehaald wordt en gewenst is. Daardoor wordt de oorspronkelijk berekende verliesgevende periode verlengd tot 16 of 17 jaar, bij opening in 2022 dus tot bijna 2040.
- Onlangs is een vergunning aangevraagd voor 10.000 vliegtuigbewegingen, als een eerste stap voor uiteindelijk 45.000 vliegbewegingen. (Op zichzelf genomen al een bedenkelijke [salamitactiek](#), die wettelijk niet is toegestaan.) Het is zeer de vraag of, in een later stadium, een vergunning voor 25.000 en uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen verleend zal worden. LA zou in dat geval blijven steken op 10.000 vliegtuigbewegingen. De operationele kosten liggen bij 10.000 vliegtuigbewegingen op 25,6 miljoen euro, tegen een opbrengst van 19,2 miljoen. Dus een terugkerend verlies van minimaal 5 miljoen vanaf het bereiken van dat aantal vliegtuigbewegingen en vóór die tijd nog meer.
- De terugverdientijd is berekend op 20 jaar. Die periode is gebaseerd op uiteindelijk 45.000 vluchten. Als de vergunningen voor 25.000 en/of 45.000 vliegtuigbewegingen niet verleend worden, en die kans is reëel, dan zullen de investeringen nooit meer terugverdiend worden.

Kortom, doorgaan met investeren en LA openen levert een verliesgevend vliegveld op waar jaarlijks miljoenen euro's bij zullen moeten.

8. **Gedane investeringen waren prematuur en moeten afgeschreven worden**

De investeringen in Lelystad Airport tot nu toe zijn ['sunk cost'](#). In de economie zijn dat kosten die al gemaakt zijn en niet meer ongedaan te maken zijn. Bij het nemen van economische beslissingen dient men geen rekening te houden met deze kosten om verdere verkeerde beslissingen te voorkomen. Helaas komt dat, met name bij investeringen van overheden, wel regelmatig voor. Er is dan sprake van het zogenaamde

Concorde effect: Hoe meer er in een project geïnvesteerd is, hoe groter het risico dat ermee wordt doorgedaan, zelfs als het al duidelijk is dat dit een blijvend verliesgevend resultaat oplevert.

9. Er zijn andere prioriteiten

Niet openen van Lelystad Airport helpt bij het terugdringen van de stikstofproblematiek waardoor bijvoorbeeld de hoognodige huizenbouw gestimuleerd kan worden. Juist Flevoland biedt de ruimte voor huizenbouw op grote schaal. Daarbij moet men zich realiseren dat een luchthaven als Lelystad Airport met zijn stikstofuitstoot niet eenmalig, maar jaar-in-jaar-uit de bouw van duizenden woningen blokkeert. Gesloten blijven van LA voor groot handelsverkeer voorkomt bovendien dat nieuwe woningbouwprojecten in overlastgebieden, komen te liggen. Een problematiek die nu al speelt bij de verdere uitbreiding van de wijk [Oosterwold](#) bij Almere.

10. De klimaatdoelstellingen

De klimaatgevolgen van de luchtvaart zijn inmiddels evident en dus zijn de doelstellingen m.b.t. [CO₂ reductie](#) van het grootste belang. Zoals die ook zijn vastgelegd in de akkoorden van Parijs en bevestigd door de Urgenda uitspraak. Die worden niet bereikt met groei van de luchtvaart en uitbreiding van luchthavencapaciteit. Dat beseft is in veel Europese landen al ingedaald. Zie bijvoorbeeld Frankrijk waar de overheid op 11 februari jl. bekend maakte te stoppen met het uitbreiden van de nationale luchthaven Roissy-Charles de Gaulle. [Reden: verouderd in het licht van de klimaatproblematiek.](#)

SATL staat voor Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen. SATL is een burgerbeweging die 23 actiegroepen verenigt en Nederland wil behoeden voor schadelijke laagvliegroutes over grote delen van Nederland.

Van een regering en haar ambtenaren mag je verwachten dat ze burger, gezondheid, woonplezier, milieu en klimaat centraal stellen. Wij roepen de regering daarom op om niet de luchtvaartindustrie, maar mens en natuur centraal te stellen in de plannen. Dat betekent géén schadelijke laagvliegroutes.

De mensen betrokken bij SATL gaan het gesprek aan en geven voorlichting aan politici en burgers. We proberen de overheid bij de les te houden, door calculaties en rapporten te toetsen. Daarnaast werken we goed onderbouwde verbetervoorstellen en alternatieven uit. Juridische middelen zetten we in als dat echt noodzakelijk is.

De mensen betrokken bij SATL beschikken over grote expertise op het vlak van o.a. de luchtvaart, geluid, stikstof, natuurbescherming en bestuursrecht. Ook wordt nauw samengewerkt met diverse experts. SATL is politiek neutraal en ongebonden .

Meer informatie over de feiten rondom Lelystad Airport, standpunten, onderzoeken en activiteiten is te vinden op "<https://www.satl-lelystad.nl/>".
