



Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen
Om de Landskroon 3
7722 VG Dalfsen

Zijne excellentie de heer M.G.J. Harbers
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Lelystad Airport

Dalfsen, 29 september 2022.

Hooggeachte heer Harbers,

Naar aanleiding van uw Kamerbrief 31936 nr. 987 d.d. 11 juli jl. aan de voorzitter van de Tweede Kamer vragen wij graag uw aandacht voor het volgende.

In de Kamerbrief memoreert u het kennismakingsgesprek dat u op 27 juni jl. met een kleine delegatie van SATL hebt gehad. U kwalificeert deze bijeenkomst als 'open en informeel', een typering die wij onderschrijven. SATL streeft naar uitwisseling van kennis en inzichten en waardeert uw bereidheid tot deze eerste open dialoog over visies en standpunten. Met voldoening stelde onze delegatie tevens vast dat u aan het eind van de bijeenkomst te kennen gaf dat naar uw idee een vervolg in de rede ligt en de indruk was dat dit voor u geen gratuite gemeenplaats is.

Wij voelen ons daarom vrij u aan deze afsluitende woorden te herinneren. Mét het verzoek om op afzienbare termijn een inhoudelijk vervolg te plannen. Onze inzet is om de verzamelde kennis en inzichten van SATL daadwerkelijk mee te laten wegen in de besluitvormingsprocessen over Lelystad Airport.

Zo'n vervolg is naar ons idee echt nodig. Veel van de aandachts- en agendapunten die wij in onze brief aan u van 6 mei jl. noemden, konden immers niet of anders hooguit in hoofdlijnen worden besproken. (Reden om ze hier als bijlage opnieuw op te nemen.)

Zo noemt u in uw Kamerbrief de kwestie van het laagvliegen, maar daarover is, wat SATL betreft, het laatste woord nog niet gezegd. Voor besturen van betrokken gemeenten en provincies evenmin. Anders dan wat uw ministerie beweert, beperkt het laagvliegen zich namelijk niet tot een laatste stukje boven het Overijsselse Vechtdal. Wij kunnen aantonen dat het zich op veel meer plaatsen zal voordoen, vooral boven Flevoland, NO-Gelderland, NW-Overijssel en ZW-Drenthe. Grondige analyses hebben ons de afgelopen vijf jaar geleerd dat een opening van Lelystad Airport in combinatie met de huidige B+ routes altijd tot laagvliegen zal leiden.

De ligging van Lelystad Airport ten opzichte van Schiphol is zodanig, dat relatief veel mensen en natuur hinder zullen ondervinden van dit laagvliegen. Uw formulering dat de laagvliegroutes 'moeten kunnen worden opgelost', wijkt bovendien af van de garantie die de provincies Overijssel en Gelderland al jaren verlangen, namelijk dat vóór een eventuele opening het laagvliegen *daadwerkelijk is opgelost*.

Voor het andere door u genoemde gesprekstema van de natuurvergunning geldt mutatis mutandis hetzelfde.

Graag vernemen wij of u ons voorstel voor spoedig inhoudelijk vervolgoverleg steunt en, als dat zo is, hoe en wanneer u hieraan invulling wenst te geven.

Een afschrift van deze brief gaat naar de leden van de Eerste en Tweede Kamer en naar regionale en provinciale instanties.

Met hoogachting en vriendelijke groet, namens SATL,

dr. ir. Leon Adegeest (voorzitter)
voorzitter@satl-lelystad.nl

Bijlage: Agendapunten genoemd in brief van 6 mei 2022.



Agendapunten genoemd in de brief d.d. 6 mei 2022 van SATL aan minister M.G.J. Harbers

- 1. Verkeersverdelingsregeling (VVR).** Recente uitlatingen van woordvoerders van vliegmaatschappijen die geacht worden naar LA te verhuizen, bevestigen het failliet van het sinds 2007 gevoerde selectiviteitsbeleid: op basis van de door uw ambtsvoorganger C. van Nieuwenhuizen ontwikkelde VVR wordt LA een vrijplaats voor ongewenste autonome groei. In drie moties heeft de Tweede Kamer zich daartegen uitgesproken. (Zie uitvoerig ons bijgevoegde boek *Schiphol Regeert* over de gang van zaken rond de VVR.¹⁾
- 2. Nachtvluchten.** In strijd met de toezegging van uw ambtsvoorganger C. van Nieuwenhuizen en de generieke ambities van de Luchtvaartnota 2020-2050 zullen de openingstijden van LA wél leiden tot ongewenste nachtvluchten en tot dito verplaatsing van dag- en nachtvluchten van Schiphol en elders (!) naar vluchten in de randen van de nacht bij LA.
- 3. Laagvliegen.** Het probleem met het laagvliegen is omvangrijker dan uw ministerie wil doen voorkomen. Zolang de onmogelijke routeset B+ van kracht blijft, zal het zich blijven voordoen boven Salland, West-Overijssel, Gelderland en Flevoland. Boven de Noordoost-Veluwe (Wezep, Hattem, Wapenveld, Heerde, Epe) zal doorstijgen zelfs tot aanzienlijk verslechtering leiden.
Bovendien zijn er geen garanties dat de luchtruimherziening tot wezenlijke verbetering zal leiden. Een grondige studie naar varianten voor de B+ routeset zal hier duidelijkheid over moeten geven. Een heroverweging van de B+ routeset is door uw ministerie toegezegd.
- 4. Natuurvergunning.** Nu de eerdere PAS-melding is afgevlagd, heeft LA in tweede instantie een natuurvergunning aangevraagd, naar verluidt voor 10.000 vliegbewegingen per jaar. Dit is in strijd met (Europese) regelgeving, die voorschrijft dat een vergunning voor 'het gehele project' dient te worden aangevraagd, i.c. 45.000 vliegbewegingen. Voor salamipolitiek is dus wettelijk geen ruimte. Zoals in onze zienswijze is aangegeven, zijn bovendien de berekeningen van de stikstofdepositie nog steeds onvolledig en onjuist. (Zie ook 5.)
- 5. Strafrechtelijke aanklacht.** In juni 2020 is een grondig gedocumenteerde aangifte gedaan bij het OM wegens een ernstig vermoeden van strafbare feiten in verband met het stikstofdossier van LA. Voorafgaand zijn uw ministerie, Schiphol en enkele betrokken adviesbureaus in de gelegenheid gesteld onze bevindingen op eventuele onjuistheden te controleren, maar daarvan is geen gebruik gemaakt. Het onderzoek door het OM is inmiddels gestart.

- 6. Blokkade 70.000 woningen, jaar op jaar.** Berekeningen in de Passende Beoordeling t.b.v. de aanvraag natuurvergunning laten zien dat de stikstofuitstoot van LA op termijn elk jaar opnieuw 334.000 kilo NO_x bedraagt (waarbij nota bene emissies alleen zijn berekend tot 1.000 m hoogte en het netwerkeffect van wegverkeer te beperkt was). Ter vergelijking: de realisatie van een typische woonwijk van 150 woningen kost 718 kg NO_x.² In plaats van LA kunnen dus 70.000 woningen gebouwd worden. Elk jaar opnieuw! En uit het EASA-rapport Europees Luchtvaart Milieurapport 2022 blijkt opnieuw, dat juist bij vernieuwing van de vliegtuigen de stikstof-emissies naar verwachting onevenredig sterk toenemen.
- 7. Oosterwold.** In Almere en Zeewolde is het grote woongebied Oosterwold in ontwikkeling. Hier botsen drie overheidsdoelstellingen: woningbouw, duurzame energie en de B+ routes van LA. De inkomende vliegroute 05 maakt op 500 meter hoogte een bocht van 180° boven het woongebied waar ook windturbines van 220 meter staan. De uitgaande vliegroute 023 is eveneens boven het gebied gepland. Hier is kortom een probleemgebied in wording, qua rampscenario's, schadelijke emissies en piekbelasting van het geluid, ook in de (randen van de) nacht.
- 8. Baanlengte.** De lengte van de baan van LA voldoet niet aan de internationale standaarden vastgelegd in het Verdrag van Chicago. De overtredingen hebben betrekking op schending van de veiligheidsnormen ten aanzien van een aantal onderdelen van de luchthaven, waaronder de veiligheidszones aan de uiteinden van de baan ('Runway and safety areas'). SATL e.a. hebben hierover een handhavingsverzoek ingediend bij de ILT. De ILT heeft het handhavingsverzoek afgewezen omdat de indieners niet ontvankelijk zouden zijn. Inhoudelijk heeft de ILT niet gereageerd.
- 9. Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA).** De laatste jaren is in diverse onafhankelijke MKBA's aangetoond dat de op groei gebaseerde uitgangspunten van het luchtvaartbeleid en de plaats van LA daarin achterhaald zijn. Boven circa 350.000 vliegbewegingen leiden steeds kleinere toevoegingen aan de winst- en verliesrekening van de Schiphol Groep tot steeds grotere (maatschappelijke) kosten, die echter in de berekeningen van uw ministerie en Schiphol niet of onvoldoende worden meegenomen. Een goed voorbeeld is het veronachtzamen van de schade aan de belangrijke, op rust en natuurbeleving gebaseerde toeristische en aanverwante sectoren onder de geprojecteerde vliegroutes van LA. Gezonde sectoren die in tegenstelling tot de toeristische vliegsector wel substantieel bijdragen aan de Nederlandse economie.
- 10. Business case LA.** LA is nog helemaal niet klaar. Alleen de eerste van drie investeringsfases is afgerond en daarbij is nu al het totaal van de geraamde kosten voor de complete aanleg ruim overschreden (ruim € 200 mio in plaats van de geraamde investering van ca € 90 mio). Ook de jaarlijkse operationele kosten hebben zich inmiddels opgestapeld.

Bovendien kan LA als gevolg van de stikstofproblematiek voorlopig niet open. Als dat ooit wel zou kunnen, door bijvoorbeeld salderen van stikstof, dan brengt dit wederom veel extra kosten met zich mee. Al met al is LA gedoemd een verliesgevend vliegveld te blijven. Een schoolvoorbeeld van wat in de economie 'sunk cost fallacy' wordt genoemd: willens en wetens goed geld naar kwaad geld blijven brengen. Gemeenschapsgeld wel te verstaan.

¹ Zie ook <https://satl-lelystad.nl/wp-content/uploads/2020/12/SATL-Digitaal-1120.pdf>

² <https://noordwijk.nl/dsresource?objectid=f3fdc3af-c2dd-4750-a8d3-d2f9a51cd063&type=pdf>.