

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.

2. Onhoudbare Verkeers Verdelings Regel (VVR)

Het exclusieve doel was om LA als een overloophaven voor Schiphol te laten fungeren waarbij toeristisch verkeer uitgeplaatst zou worden ten gunste van mainport gebonden verkeer. Dit zou geregeld moeten worden door middel van een zogenaamde Verkeers Verdelings Regel (VVR).

Tegen alle plannen en beloften in laat de huidige AMvB-VVR echter autonome groei toe. Later bleek dat al in een vroeg stadium bekend was dat Europese regelgeving dit resultaat zou hebben. Informatie die niet met Tweede Kamer gedeeld is, terwijl die in 2018 nog een motie aannam tegen autonome groei in die VVR (zie het SATL-boek "[Schiphol regeert](#)"). Als het vliegverkeer weer aantrekt en Lelystad Airport op korte termijn geopend wordt, zal de consequentie zijn dat LA vol gevlogen zal worden door nieuwe prijsvechters (Ryanair, Whizz Air etc.). De overloophaven voor Schiphol zal dan *sowieso* verloren gaan, waarmee het oorspronkelijk doel helemaal voorbij geschoten wordt.

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](#). 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 de 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 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 [‘Verkennde 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 verblijfsrecreatielocaties, 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 onrendabel (zie [Ondernemingsplan Lelystad Airport](#)). Er moeten elk jaar miljoenen euro's bij.

- 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 zich 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 terugverdiëntijd 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.

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 doorgegaan, zelfs als het al duidelijk is dat dit zinloos is.

In dit geval kan een deel van die investeringen echter alsnog renderen in alternatieve scenario's voor Flevoland. Zie 9.

9. Er zijn andere prioriteiten

Het niet openen van Lelystad Airport helpt bij het terugdringen van de stikstofproblematiek waardoor bijvoorbeeld de hoognodige huizenbouw gestimuleerd kan worden. Hier kan een deel van de investeringen in Lelystad Airport alsnog gebruikt worden. Een voorbeeld is de onlangs geopende afslag Lelystad Airport. Een dergelijke infrastructurele voorziening is een absolute voorwaarde voor een bouwlocatie. Aangezien daar op deze manier aan voldaan is, kan daar nu huizenbouw op grote schaal plaatsvinden.

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 een groei van de luchtvaart en uitbreiding van luchthavencapaciteit. Dat besef 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/>".
