

Lelystad Airport, waar ging het bestuurlijk mis? Terugblik om vooruit te zien

De voorgenomen uitbreiding van Lelystad Airport is voorafgegaan door tunnelvisie en een reeks bestuurlijke dwalingen. Resultaat: een overheid die tegenover de burger kwam te staan en een vliegveld dat nooit geopend mag worden. Een reconstructie:

1. Systematisch negeren van onwelgevallige signalen

Al jaren voor de besluitvorming tot uitbreiding aan de orde kwam, wisten de insiders bij Schiphol en het ministerie, dat het exclusieve doel waarvoor Lelystad Airport was bedacht – alléén overnemen van vluchten van Schiphol en géén autonome groei - niet op goedkeuring van de Europese Commissie kon rekenen. De Commissie zou een verbod op autonome groei namelijk nimmer accepteren. Daarmee verviel iedere garantie voor de overloopfunctie. Uit onderzoek van SATL, neergelegd in het boek [Schiphol regeert](#), blijkt dat deze kennis bewust is achtergehouden. Kennelijk met de bedoeling dat het parlement Lelystad Airport, zodra dat eenmaal klaar was, toch wel als voldongen feit zou accepteren. En dus ging men door alsof er niets aan de hand was.

De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) had in 2008 al aangegeven, dat Lelystad Airport een heel slecht idee was, omdat de ligging altijd zou leiden tot hinder voor het Schipholverkeer. Om het Schipholverkeer niet te hinderen moest over lange afstanden laag over Nederland worden gevlogen. Het laagvliegen was geboren. Het LVNL-rapport verdween in de la. En men ging gewoon door met plannen maken.

2. Systematisch aantasten van burgerrechten

In 2011 vernietigt de Raad van State de aanwijzing luchthaventerrein Lelystad Airport, met als voornaamste motief het ontbreken van luchtroutes. Naar aanleiding daarvan wordt de Luchtvaartwet herzien, in die zin dat bij kleinere luchthavens zoals Lelystad Airport dergelijke routes niet meer nodig zijn om een luchthavenbesluit te kunnen nemen. Bovendien wordt in de nieuwe Wet Luchtvaart het procederen via de bestuursrechter uitgesloten. Dit maakt voor burgers de gang naar de Raad van State in het vervolg onmogelijk.

3. Systematisch beperken van handhavingsmogelijkheden

In de gebieden op het Oude Land waar de meeste geluidsoverlast wordt verwacht, liggen geen geluidsmeeptunten die juridisch handhaafbaar zijn. M.a.w. het ontbreekt bewoners aan middelen om geluidsoverschrijdingen tegen te gaan. Net zoals het burgers ontbreekt aan middelen om zich te verweren tegen willekeurige verschuivingen in vliegroutes, want die gaan via een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Van de situatie rond Schiphol weten we, dat zelfs als er wel handhavingsmogelijkheden zijn, die niet worden ingezet. Zoals rond de onvolledige stikstofvergunning en het “anticiperend handhaven” op geluid, wat in de praktijk neerkomt op jarenlang gedogen. Een situatie die schril contrasteert met de handhaving waar burgers in bijvoorbeeld de sociale sector mee te maken hebben. Ook dit schaadt het vertrouwen in de overheid.

4. Systematisch niet nakomen van afspraken

Bij monde van minister Van Nieuwenhuizen is bezworen dat Lelystad Airport beslist “geen nacht, geen vracht” zal krijgen. En dat in 2023 het laagvliegen zal zijn opgelost. Inmiddels is gebleken, dat het niet mogelijk is vracht juridisch handhaafbaar uit te sluiten, en dat de beoogde openingstijden wel degelijk nachtvluchten toestaan En het laagvliegen is helemaal niet opgelost. Integendeel. De nieuwe Luchtvaartnota maakt van de bekritiseerde laagvlieghoogte het nieuwe normaal.

5. Systematisch negeren van inbreng uit burgerparticipatie

Zowel met de [zienswijze van SATL over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad](#) als de inbreng voor de [Luchtvaartnota 2020-2050](#) is weinig tot niets gedaan. Zo is het logische voorstel om ook een krimpscenario in de analyses te betrekken totaal genegeerd. Wat tot een onrealistische

Luchtvaartnota heeft geleid met alleen groeiscenario's. Inmiddels lijkt een krimpscenario realiteit te worden, waarmee de noodzaak om de luchtvaartnota aan te passen wordt onderstreept.

6. Systematisch doel-redeneren

Lelystad Airport moest er komen om verdere groei van de luchtvaart mogelijk te maken, omdat deze groei de economie sterk zou bevorderen. Uit diverse maatschappelijke kosten baten analyses (MKBA's), o.a. van [Bus en Manshanden](#) en [CE Delft](#), blijkt echter dat juist krimp zowel economisch als maatschappelijk het gunstigste scenario voor Nederland is en bijgevolg Lelystad Airport volmaakt overbodig is.

Daar komt bij dat de 'enorme toegevoegde waarde' van KLM voor de bereikbaarheid van Nederland en dus 's lands economie danig wordt overschat. Uit de [vijfde rapportage van de staatsagent voor KLM](#) blijkt bijvoorbeeld dat maar liefst 150.000 vluchten die KLM op Schiphol uitvoert dubblures zijn van vluchten die andere maatschappijen op dezelfde bestemmingen uitvoeren. Dubblures die vanwege het KLM-hub/spoke-systeem bovendien onnodig belastend zijn voor de wijde omgeving, omdat ze gepaard gaan met talrijke aan- en afvoervluchten van transfer-passagiers uit heel Europa. Nederland is met andere woorden beter af met een kleiner Schiphol en een afgeslankte KLM en heeft Lelystad Airport niet nodig.

7. Systematisch negeren van de negatieve gevolgen voor regionale economie en leefbaarheid

Opening van Lelystad Airport heeft in een brede zone, vooral in het oosten van het land, grote negatieve economische gevolgen. Met name voor de (verblijf)-recreatie die gebaseerd is op de kernwaarden van rust, stilte en natuur. In combinatie met de onvermijdelijke uitstralingseffecten naar middenstand, horeca etc., heeft dat ernstige consequenties voor de leefbaarheid in die gebieden.

Uit onderzoek van de [Rijks Universiteit Groningen](#) is gebleken dat regionale vliegvelden helemaal geen extra bijdrage aan de regionale economie leveren. [Lelystad Airport zal daarnaast na opening verliesgevend blijven.](#)

8. Systematisch negeren van de aantasting van de leefomgeving en de gezondheid van burgers

De schadelijke gevolgen voor gezondheid en natuur door geluidsoverlast en uitstoot van stikstof en ander kwalijke stoffen zijn onderhand genoegzaam bekend. Burgers worden onvoldoende beschermd.

Zo werd, tegen het advies van de World Health Organization in om 45 decibel als drempelwaarde te hanteren, door het ministerie van I&W in haar nieuwe "[Werkwijzer](#)" met 50 decibel gewerkt. Een groot verschil.

Stikstofuitstoot door de luchtvaart wordt gebagatelliseerd door uitstoot boven 900 meter en een groot deel van de depositie niet mee te rekenen. Dit ondanks alarmerende rapportages als die van [TU Delft](#).

In het laatste jaar is veel bekend geworden over de gevolgen van [de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen \(ZZS\)](#) in de wijde omgeving van vliegvelden. Voor Lelystad Airport is hier nog niet eens naar gekeken.

9. Systematisch maken van fouten

Door burgerinitiatief bleek, dat [de geluidsberekeningen voor Lelystad Airport niet konden kloppen](#). Ondanks forse tegenwerking door het ministerie van I&W in de richting van die burgers, moest dit ministerie uiteindelijk de fouten erkennen. Daarmee opgelost? Nee, ook de "gerepareerde" berekeningen bevatten nog steeds fouten. Uniek voor geluidsberekeningen? Nee, de stikstofberekeningen volgden hetzelfde patroon: stelselmatig proberen de negatieve effecten af te zwakken. Meest schokkend is dat de cijfers voor de uitstoot van stikstof door vliegtuigen aantoonbaar zijn gemanipuleerd, mogelijk om onder de verplichting van een natuurvergunning uit te komen. [Daarom heeft SATL aangifte gedaan](#) wegens valsheid in geschrifte, misbruik van gezag en verduistering van bewijs rondom stikstofberekeningen Lelystad Airport door ambtenaren en adviesbureaus. Na uitgebreid vooronderzoek heeft het Openbaar Ministerie een onderzoek geopend.

10. Systematisch negeren van de klimaatdoelstellingen

De klimaatgevolgen van de luchtvaart zijn evident. De doelstellingen voor CO₂ reductie, vastgelegd in de akkoorden van Parijs en bevestigd door de Urgenda uitspraak, zijn van het grootste belang. Burgers worden door de overheid dwingend opgeroepen om te verduurzamen. Diezelfde overheid gaat toch voor groei van de luchtvaart en uitbreiding van luchthavencapaciteit. Dat maakt die overheid ongeloofwaardig. Andere landen nemen op dit gebied wel serieuze stappen zoals Frankrijk waar, om die reden, een streep ging door de [uitbreiding van vliegveld Charles de Gaulle](#).

Over SATL

SATL staat voor Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen. SATL is een burgerbeweging die 26 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/>".
