

Feiten over

Lelystad Airport





Meer weten?

Deze uitgave is gemaakt in opdracht van burgerbeweging SATL (Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen) en heeft als doel te informeren op basis van feiten.

De informatie is samengesteld door experts op het gebied van onder andere de luchtvaart, governance en openbaar bestuur, geluid en stikstof.

Voor meer informatie en verdieping kan je terecht op www.satl-lelystad.nl.

Als je vragen hebt, of meer wilt weten, dan kan je contact opnemen met ons via communicatie@satl-lelystad.nl

Voorjaar 2024

Feiten

Hoe maken we Nederland mooier? Hoe zorgen voor een optimale leefomgeving? Dat vraagt om zorgvuldige afwegingen en feitelijk onderbouwde besluiten.

Ten aanzien van de Lelystad Airport zien we de afgelopen jaren een patroon van het steevast verkeerd of niet informeren van publiek, bestuurders en volksvertegenwoordigers. Er wordt als het ware een loopje genomen met de feiten.

Eerdere besluiten, over het onder voorwaarden openen van Lelystad Airport, zijn dan ook op verkeerde gronden genomen. Tel daarbij op de negatieve effecten van nog een vliegveld in ons kleine volle land, het onoplosbare probleem van laagvliegroutes en het tanende politieke en maatschappelijk draagvlak.

In januari van dit jaar heeft de Tweede Kamer met ruime meerderheid de motie aangenomen om Lelystad Airport NIET te openen voor groothandelsverkeer. Een verstandig besluit. De luchtvaart is er tenslotte voor Nederland en niet andersom.

Inhoud

Feiten	2
Schiphol Group en groei	3
Laagvliegroutes en overlast	4-5
Economische waarde	6-7
Vergunningen en Politiek	8-9
Tijdljn	10-11



Luchtvaartnota 2050:
Schiphol zal doorgroeien naar
730.000 vliegbewegingen

De Schiphol Group

Schiphol is een semi-publieke onderneming waarvan de aandelen in handen zijn van de Nederlandse staat (69,77%), de Gemeenten Amsterdam (20,03%) en Rotterdam (2,47%) en Groupe ADP (7,73%).

Schiphol Group bezit luchthaven Schiphol, Rotterdam Airport en Lelystad Airport en heeft belangen in de luchthavens van Eindhoven en Maastricht, bezittingen en deelnemingen in het buitenland (Korea, Parijs, New York en Australië) en bezit een omvangrijke vastgoed tak.

Verwevenheid bestuur

Verskillende rapporten, analyses en evaluaties ten aanzien van de governance en participatie structuur in de luchtvaart geven eenzelfde beeld. De manier waarop bestuur, beleid en uitvoering is geregeld in Nederland is verre van optimaal.

De verwevenheid tussen Schiphol Group en de (landelijke) overheid is te groot. Het ministerie van IenW heeft meerdere petten op. Er is geen sprake van onafhankelijk toezicht. Ook is er fundamentele kritiek op de uitzonderingspositie die Schiphol inneemt en de manier waarop de inspraak van bewoners is georganiseerd.

Meer via satl-lelystad.nl/governance

Explosieve groei luchtvaart

Schiphol Group is sinds haar ontstaan enorm gegroeid. Van 156.000 vliegbewegingen in 1970 naar 500.000 in 2019. De Luchtvaartnota 2020-2050 gaat uit van verdere groei naar 730.000 op Schiphol. 37% van de passagiers op Schiphol is 'overstapper'. Zij betalen geen vliegtax.

Geluidsnormen worden steevast overschreden, afspraken hierover niet nagekomen. Dit is jarenlang gedoogd, onder de noemer: 'anticiperend handhaven'. Handhavingsverzoeken worden terzijde gelegd, tot frustratie van omwonenden.

De rechter heeft onlangs besloten dat de jarenlange gedoogsituatie moet stoppen en dat er een wettelijke regeling moet komen, die aan het recht getoetst kan worden.

Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) spande in 2023 een rechtszaak aan tegen de Staat, waarin zij een beroep doet op het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens en vraagt om krimp van Schiphol. De rechter heeft RBV in maart 2024 in het gelijk gesteld en stelt dat de overheid te weinig doet om omwonenden te beschermen tegen geluidshinder.

Al geruime tijd wordt er door diverse experts en organisaties voor gepleit dat krimp van Schiphol mogelijk is, met behoud van bereikbaarheid en welvaart.

Minder gehinderden?

Opening Lelystad zou de overlast spreiden en minder 'ernstig gehinderden' opleveren.

Echter, als wordt gekeken naar Nederland in het totaal, dan levert opening voor juist méér Nederlanders hinder op. Want slots die mogelijk vrij zullen komen op Schiphol zullen daar worden ingevuld door grotere intercontinentale vliegtuigen.

Bovendien rekent de luchtvaart met de ingewikkelde rekenmethode Lden. Dit is gemiddeld geluidsniveau over 24 uur. Dit zegt niets over 'piek-geluid' en het zijn juist de pieken die zorgen voor overlast.

Meer via satl-lelystad.nl/geluid

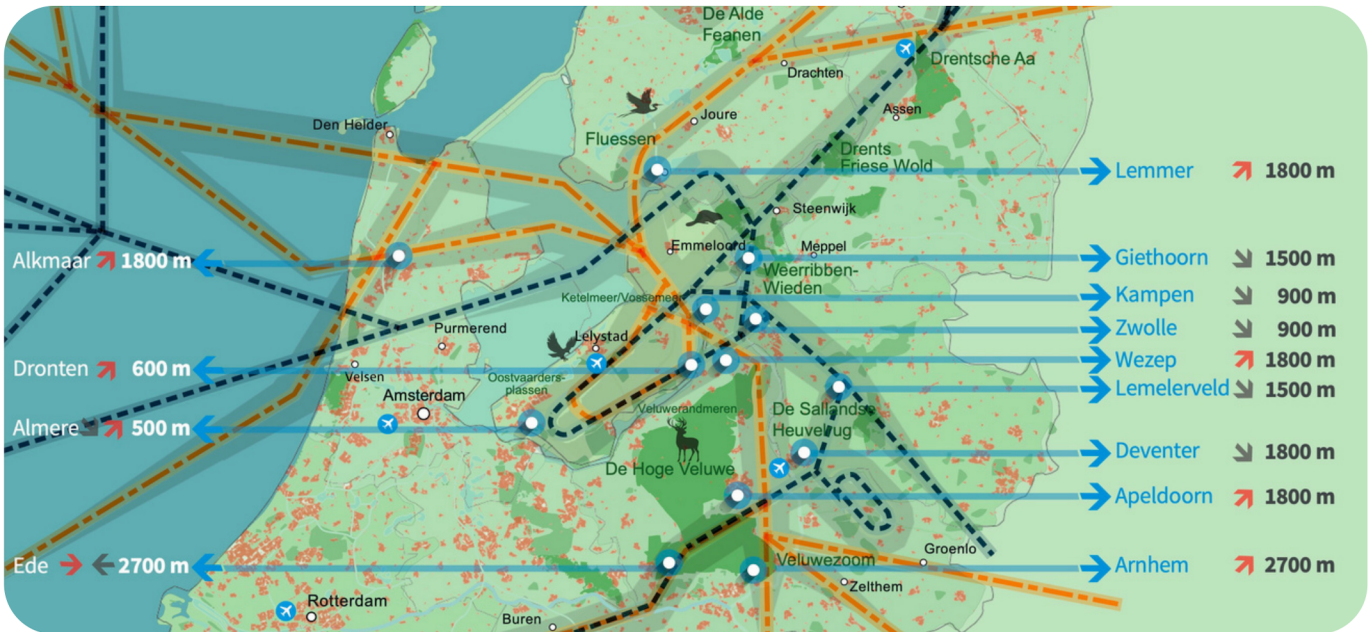
Lelystad Airport: méér groei

Lelystad Airport is vanaf het begin gepresenteerd als 'overloop luchthaven'. Maar het doel voor opening van Lelystad Airport is vanaf het begin af al duidelijk: groei accommoderen. Zo staat het letterlijk in de plannen. Het plan heeft nóóit de voorwaarde of de consequentie gehad om minder op Schiphol te vliegen.

Het verplaatsen van vluchten naar Lelystad is niet af te dwingen. De functie 'overloop luchthaven' is verzonnen om de opening van de luchthaven te rechtvaardigen richting (lokaal) bestuur en politiek.



Laagvliegroutes



Wat zijn 'laagvliegroutes'?

Het Nederlandse luchtruim is vol. Routes mogen elkaar niet kruisen in dezelfde luchtlaag, daarom moet al het verkeer van en naar Lelystad Airport al op grote afstand dalen zodat ze ruim onder de routes van Schiphol blijven.

Vliegtuigen vliegen dan laag over op ca. 1.800 meter over een groot deel van Nederland. Over 23 Natura2000-en stilte- gebieden, over dorpen en steden en over ca. 900 campings, vakantieparken en hotels.

Het voorlopige doel is jaarlijks 45.000 vluchten en met vliegtijden tussen 06.00 uur en 00.00 uur betekent dat gemiddeld elke 8 à 9 minuten een laagvliegend vliegtuig.

Geluidsoverlast is schadelijk

Geluidsoverlast is schadelijk voor de gezondheid en het heeft een negatieve impact op de kwaliteit van leven. Denk aan prettig buiten zitten, slapen met open ramen, het kunnen concentreren op (huis)werk en een gezonde nachtrust. Dit leidt tot klachten door stress en vermoeidheid, hart- en vaatziekten en cognitieve functiestoornissen bij kinderen.

Geluidsoverlast boven het hoofd, zoals door laagvliegende vliegtuigen, wordt als extra stressvol ervaren, evenals slaapverstoring in de nacht of vroege ochtend.

Meer via satl-lelystad.nl/geluid

Laagvliegen opgelost? Nee

Helaas kunnen de laagvliegroutes van en naar Lelystad Airport niet worden opgelost. Alle uitspraken dat laagvliegen zou zijn opgelost, zijn pertinent onwaar. Er wordt geen enkele bindende en haalbare oplossing geboden.

In de Luchtvaartnota 2050 is opgenomen dat vliegtuigen boven een hoogte van 1.800 meter moeten kiezen voor de kortste route. Geluidsoverlast speelt dan geen rol meer. Op papier wordt tevens gesteld dat waar mogelijk hoger moet worden gevlogen dan 1.800 meter hoogte, maar dit biedt geen enkele garantie. Met deze truc wordt in één keer in heel Nederland laagvliegen gerechtvaardigd.

Ten onrechte claimt Schiphol Group dat met enkele aanpassingen laagvliegen voor Lelystad Airport is opgelost en dat er alleen voor **Lemelerveld** nog een oplossing gevonden moet worden.

Er is géén oplossing geboden voor vele gemeentes die overlast gaan ervaren zoals: Wezep/Oldebroek (24.264 inwoners), Hattem (12.563), Heerde (19.214), Dalfsen (29.612), Zwolle (132.411) Dronten (43.593) Kampen (55.614), Steenwijkerland (45.376),

Meer via satl-lelystad.nl/laagvliegroutes



Lelystad Airport

Op papier minder geluid

Met het bekend worden van de aanvliegeroutes voor Lelystad Airport ontstonden bij omwonenden in de wijde regio grote zorgen over geluidsoverlast.

Vanuit de overheid en het ministerie en Schiphol wordt steevast beweerd dat het met de geluidsoverlast van Lelystad Airport wel mee valt. In 2017 toont dr. ir. Leon Adegeest structurele fouten aan in de berekeningen. De foute berekeningen zorgen voor veel minder geluidshinder op papier, dan realistisch te verwachten is.

Bij de zgn 'Belevingsvlucht' in 2018, bedoeld om een realistische indruk te geven van de te verwachten geluidsoverlast, bleek het daadwerkelijke geluidsniveau (zelfs met een relatief licht toestel zonder lading) substantieel hoger dan de berekening.

Tot op de dag van vandaag blijven de geluids-berekeningen zeer discutabel. Zo blijken ze niet extern gevalideerd te zijn en is geen optelsom gemaakt met de bestaande geluidsoverlast.

Meer via satl-lelystad.nl/geluid

'Stillere vliegtuigen'

Het klopt dat vliegtuigmotoren efficiënter en minder lawaaiig worden. Echter, technologische vernieuwingen om geluid te reduceren, worden teniet gedaan doordat vliegtuigen steeds groter (en zwaarder beladen) worden. Uit onderzoeken blijkt dat de absolute geluidsniveaus juist toenemen.

Vliegtuigen die nu worden aangekocht, gaan 20 tot 30 jaar mee. In die periode wordt geen afname van geluid verwacht.

Schonere vliegtuigen

De zo genoemde "schone en stillere" vliegtuigen gaan efficiënter met brandstof om (minder CO2), maar zij produceren door een hogere verbrandingstemperatuur meer stikstof en schadelijke stoffen, waaronder (ultra)fijnstof.

Meer via satl-lelystad.nl/stillere-vliegtuigen

Lelystad Airport: nachtvluchten

WHO: recht op
minimaal 8 uur nachtrust

Nachtvluchten

Vanwege de negatieve effecten van slaapverstoring op kinderen en volwassenen, hanteert de WHO (World Health Organization) duidelijke richtlijnen, zoals het recht op nachtrust van (minimaal) 8 uur. De minister van lenW beloofde de Tweede Kamer meermaals: géén nachtvluchten op Lelystad Airport. Dit is op papier ook het beleid van het kabinet.

Echter, de vastgelegde openingstijden zijn van 06.00 tot 23.00 uur, met uitloop naar 00.00 uur. Dat betekent wel degelijk nachtvluchten.

Waarom dan toch nachtvluchten vraag je je af? Dat antwoord wordt gegeven in de Luchtvaartnota 2050. '... juist de randen van de nacht zijn bedrijfseconomisch van belang voor luchtvaartmaatschappijen ...'. Immers low-cost carriers willen zo vaak mogelijk op een dag vliegen voor een zo hoog mogelijke opbrengst. Een keuze voor economisch gewin van de luchtvaart-industrie boven gezondheid van mensen.

Meer via satl-lelystad.nl/nachtvluchten

Vrachtvluchten?

'Geen nacht, geen vracht' beloofde de minister van lenW in 2018 aan de Tweede Kamer. 'Lelystad Airport is voor vakantievluchten'. Toch heeft het ministerie van lenW, ondanks uitdrukkelijke verzoeken, vrachtvluchten niet formeel willen uitsluiten.

Dit gegeven leidt tot zorgen bij SATL, want vrachtvluchten zorgen doorgaans voor nog meer overlast.



Wordt Nederland economisch

Economisch bijdrage marginaal

Het economische belang is het belangrijkste argument voor de opening van Lelystad Airport. Want, zo wordt gesteld: *De groei van de luchtvaart is de 'motor van de economie'*.

Er zijn verschillende onderzoeken gedaan, die bovengenoemde stelling weerleggen. Oa. door de Raad voor de Leefomgeving in 'Mainports voorbij' (2016) en CE Delft 'Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden?' (2019). Het verband lijkt eerder andersom: de economie jaagt de groei van de luchtvaart aan en er is geen economische schade te verwachten bij matiging van de groei of zelfs krimp.

Kosten luchtverkeersleiding:

€4.8 miljoen per jaar

Kosten hoger dan de baten

Voor Lelystad Airport is door Schiphol Group nooit een MKBA (Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse) opgesteld. Er kwam, op verzoek van het ministerie van IenW, enkel een rapport beleidsalternatieven luchtvaart. Dit bleek onvolledig en gestoeld op verkeerde aannames.

Twee luchtvaart economen Manshanden en Bus publiceerden in 2019 'Second Opinion kosten-batenanalyse Lelystad Airport'. Door *alle* gevolgen zorgvuldig op te nemen, blijkt dat de feiten anders liggen. Zo is het effect op de werkgelegenheid minimaal, zal een aanzienlijke waardedaling van woningen onder de laagvliegroutes optreden, zullen de gezondheidskosten oplopen en loopt de toeristische sector grote schade op.

De economische effecten zijn niet zo gunstig als wordt voorgespiegeld. Sterker nog: het scenario 'Niet open' blijkt het meest gunstig voor de Nederlandse economie.

Onrendabel

In 2014 heeft Schiphol Group een business case gemaakt voor Lelystad Airport. Deze is niet goed onderbouwd en niet meer actueel, de kosten zijn immers flink gestegen. De baten worden structureel te positief voorgespiegeld. De business case is nooit geupdated.

Kortgezegd is de conclusie dat Lelystad Airport vrijwel zeker nooit rendabel kan worden. Er zal dus altijd belastinggeld bij moeten.

Verdienmodel = parkeren

Parkeren blijkt het verdienmodel van Lelystad Airport met ca. 25% van de te verwachten inkomsten. Er wordt grond vrijgemaakt voor maar liefst 14.000 parkeerplaatsen. Dit verdienmodel biedt geen prikkel om te verduurzamen.

Om parkeerinkomsten veilig te stellen, is met gemeente Lelystad afgesproken dat er geen andere parkeerterreinen in de buurt mogen worden ontwikkeld.

Onnodige kosten

Sinds 2019 zijn luchtverkeersleiders en een brandweercorps gestationeerd op Lelystad Airport. Tegen de wil van de huidige gebruikers, die met de overbodige luchtverkeersleiding en allerlei onnodige extra handelingen worden opgezadeld.

De exploitatiekosten van alleen de luchtverkeersleiding (salaris, apparatuur, huur vastgoed) bedragen €4.8 miljoen per jaar. Sinds 2019 is hier onnodig circa €20 miljoen aan uitgegeven.



beter van een nieuw vliegveld?

Extra werkgelegenheid marginaal

Lelystad Airport moet veel extra banen opleveren, maar is dat wel zo? Uit onderzoek van economen Manshanden en Bus uit 2019 blijkt dat het aantal écht nieuwe banen rond de 60 zal liggen, dat is verwaarloosbaar. Bovendien zijn arbeid en huisvesting schaars.

Meer via satl-lelystad.nl/economie

Schade recreatiesector

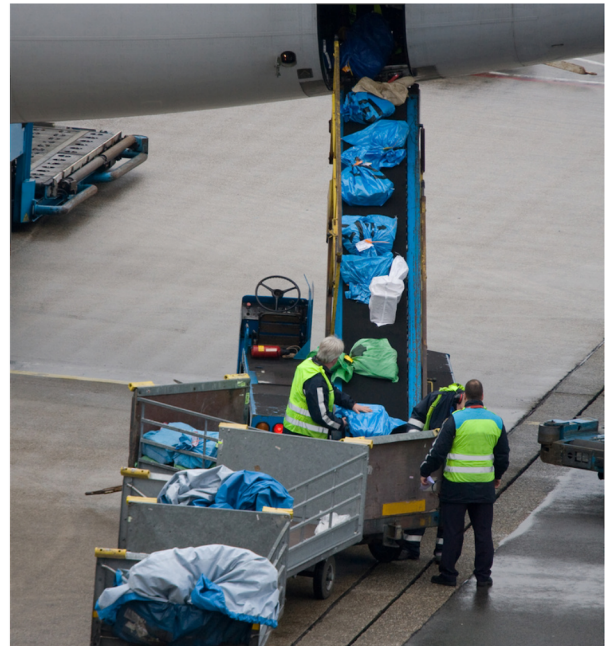
De toeristische sector verwacht grote economische schade door de laagvliegroutes. Rust is tenslotte een cruciale kernwaarde voor deze sector. Dit betekent verlies van omzet en banen voor 900 recreatie locaties onder de laagvliegroutes in Gelderland, Overijssel en Friesland. Een sector goed voor jaarlijks miljoenen euro omzet en duizenden banen.

In de door Schiphol Group opgestelde doorrekeningen is deze schade ten onrechte niet meegenomen.

Anderen ook verliesgevend

De RU Groningen onderzocht in 2019 het bestaansrecht van regionale luchthavens in Nederland.

Conclusie: regionale luchthavens worden vaak gezien als aanjagers van de regionale economie. Maar dat beeld klopt niet. De financiële resultaten (de meeste regionale luchthavens zijn fors verlieslatend) ondersteunen deze conclusie.



'Er is nu al zoveel geïnvesteerd, zonde om het niet te gebruiken'
Is dat zo?

In 2023 werd berekend dat er rond 243 miljoen euro is geïnvesteerd, inbegrepen de kosten voor infrastructuur die sowieso waarde heeft. Follow The Money deed hier onderzoek naar. Maar hiermee zijn we er nog niet. De volgende fase, om naar de 45.000 vluchten te kunnen groeien, vraagt om nog tientallen zonet honderden miljoenen euro's voor werkzaamheden aan oa. startbanen en parkeerterreinen.

Het feit dat er al geld is uitgegeven, is geen argument om geld uit te blijven geven. Dit is een economische valkuil en heet ook wel 'Sunk cost fallacy' of 'Concorde-effect'. Genoemd naar het vliegtuig waar overheden miljarden in bleven investeren omdat er nu eenmaal al zoveel geld in zat, terwijl duidelijk was dat het nooit rendabel zou worden.

In goed Hollands: *'Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald'*.



Vergunningen, stikstof

Natuurvergunningen discutabel

Schiphol opereert al jaren zonder natuurvergunning. Het kabinet gedooft deze situatie. De Tweede Kamer nam de motie aan dat de luchtvaart eerlijk dient bij te dragen aan het oplossen van het stikstofprobleem. Dit is ook het advies van commissie Remkes in 2020. Ook werd een motie aangenomen om te voorkomen dat boerderijen werden opgekocht door Schiphol.

Het had geen effect. Eind 2023 verleende het kabinet Schiphol een natuurvergunning. De juridische basis van de vergunning is zeer wankel en er zijn 6 beroepen ingediend door natuurorganisaties en lokale overheden.

Schiphol Group poogde voor Lelystad Airport een natuurvergunning te verkrijgen via een PAS-melding. Maar dit geitenpaadje liep dood omdat SATL in 2019 aantoonde dat de stikstofuitstoot te laag werd berekend.

Salami-tactiek

Schiphol Group vroeg eind 2023 voor Lelystad Airport een natuurvergunning aan voor 10.000 vliegbewegingen, terwijl het doel 45.000 is.

Volgens de Europese richtlijnen is het niet toegestaan om een vergunning aan te vragen, met berekende schadelijke effecten voor mens en natuur, voor een deel van het te realiseren project, als duidelijk is dat het doel is om het gehele project te realiseren, dit heet 'salami-tactiek'.

Uitstoot boven 900 meter

Sinds 2001 verzuimt Nederland de emissies van de luchtvaart boven de 900 meter te rapporteren. Nederland handelt hiermee in strijd met de Europese richtlijnen en is hiermee een uitzondering in de EU.

Als álle uitstoot wordt meegeteld, komt het aandeel van de stikstof-uitstoot van de luchtvaart op 11% in plaats van de gerapporteerde 1%.

Hetzelfde geldt voor de CO₂-uitstoot en de uitstoot van de zogenaamde 'zeer zorgwekkende stoffen' (ZZS). Een alarmerende rapportage van TU Delft uit 2022 laat de gevolgen zien van de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen in de wijde omgeving van vliegvelden.

Stikstof depositie

De werkelijke uitstoot van stikstof is vele malen hoger dan wordt gebruikt bij de berekening van de 'depositie' (dat wat op de grond terecht komt) die voor de luchtvaart wordt gebruikt.

Om de depositie te berekenen wordt in Nederland gekeken naar de uitstoot tot 3000 voet (900 meter), hierdoor wordt 80% van de uitstoot van vliegtuigen niet meegenomen.

Geetacs berekende de depositie als de uitstoot tot 6000 meter zou worden meegenomen en vergeleek dit met stikstof deposities van veeteelt en woningbouw.

In de afbeelding hieronder zie je hoeveel de luchthaven zou moeten compenseren als de uitstoot tot 6000 meter wordt meegenomen. [Volg deze link voor de berekeningen.](#)

Lelystad Airport claimt dat het uitkopen van 3 boerderijen voldoende compensatie is voor de stikstof depositie van het vliegveld. Onderstaand figuur laat zien dat alleen de vliegbewegingen al vele malen meer depositie veroorzaakt en daar moet dan ook nog het wegverkeer naar de luchthaven bijkomen.

STIKSTOF DEPOSITIE 453 TON NO_x



45.000 vliegbewegingen genereren 360 ton stikstof(NO_x) depositie. Luchthaven operatie plus het vervoer van vracht passagiers en kerosine naar de luchthaven ruim 93 ton, samen is dit 453 ton.

EVENVEEL ALS 13.700 MELKOEIEN

Een melkkoe stoot omgerekend 13 kg stikstof uit.

Je kunt met dezelfde uitstoot **121 boerenbedrijven** in stand houden (gemiddelde bedrijfsgrootte is 113 koeien).



NET ZOVEEL ALS 151.000 HUIZEN



Bij het bouwen van een huis komt zo'n 3 Kg Stikstof vrij. Je kunt dus met dezelfde uitstoot **jaarlijks** in Flevoland 151.000 woningen bouwen.

... en de politiek

Onderzoek naar stikstoffraude

Het Openbaar Ministerie onderzoekt de zaak rondom stikstoffraude Lelystad Airport. Dit naar aanleiding van onderzoek en aangifte door SATL. Het betreft onder andere verdenking van valsheid in geschrifte, misbruik van gezag en verduistering van bewijs.

SATL ontdekte in 2019 dat de stikstofberekeningen voor Lelystad Airport niet correct waren, bevestigd door commissie m.e.r. en het RIVM. Uit een reconstructie van SATL blijkt tevens dat door mogelijk gemanipuleerde aannames, de stikstofwaarden opvallend laag zijn. Zó laag dat Lelystad Airport geen natuurvergunning hoefde aan te vragen.

Meer via satl-lelystad.nl/aangifte

Misleiding Tweede Kamer

De Tweede Kamer is meerdere keren bewust verkeerd geïnformeerd. Dat is de conclusie na een zorgvuldige reconstructie van historicus dr. Paul Werkman.

In 2008 ging de Tweede Kamer er mee akkoord dat er vakantievluchten naar Lelystad Airport verplaatst zouden worden. Dit onder één voorwaarde: een verkeersverdelingsregel (VVR) met alleen verplaatsing van vluchten, géén autonome groei voor Lelystad Airport. Met drie keer een aangenomen motie, was de Kamer daar heel duidelijk over. Werkman ontdekte echter dat het ministerie van IenW en Schiphol Group al in 2007 wisten dat Europa niet akkoord zou gaan met een VVR die autonome groei uitsluit, vanwege concurrentievoordelen. Deze informatie is achtergehouden voor de Tweede Kamer.

De EU ging in 2019 akkoord met opening Lelystad Airport, zonder een verbod op autonome groei. Deze beslissing maakte autonome groei dus mogelijk. In 2020 verscheen over dit onderwerp het boek 'Schiphol Regeert'.

Zie ook satl-lelystad.nl/schiphol-regeert

Geen politiek draagvlak

Er is breed en groeiend verzet tegen laagvliegroutes. Ook is geen politiek draagvlak meer voor het openen van een nieuw vliegveld. Bijna alle politieke partijen spreken zich intussen expliciet uit tegen het openen van Lelystad Airport. In januari 2024 nam de Tweede Kamer een motie aan om, omwille van het klimaat, de volksgezondheid en de schaarse stikstofruimte, Lelystad Airport *definitief niet* te openen. Een belangrijke mijlpaal.

Eerder al bleken meerdere gemeenten en de provincies Gelderland en Overijssel zich ferm tegen laagvliegroutes te verzetten. Een aantal burgemeesters spreekt zich nadrukkelijk uit tegen Lelystad Airport ('niet uit te leggen') en zijn woedend over de gang van zaken ten aanzien van de uitkoop van boeren door de Schiphol Groep ('amoreel').

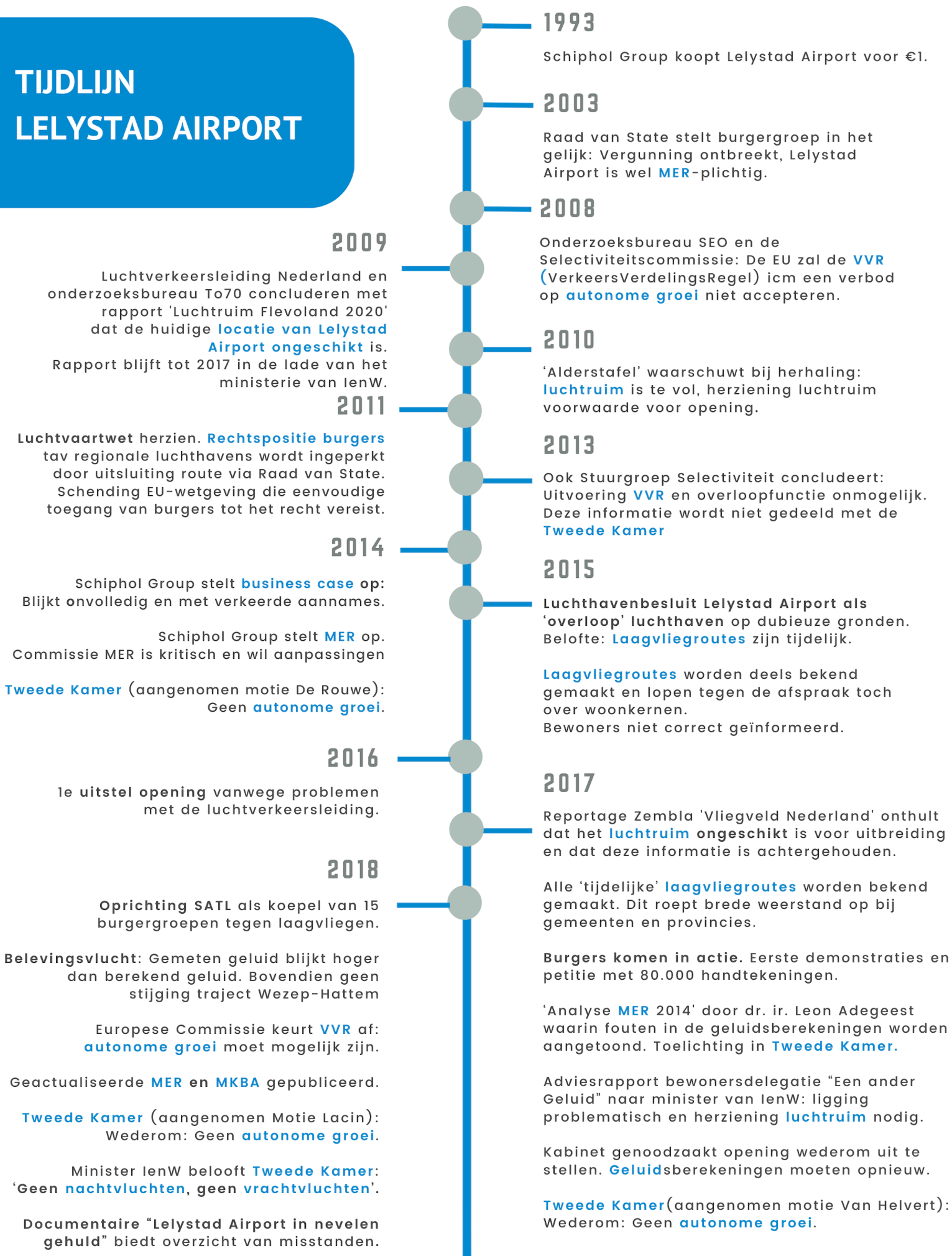
Na 1980 minder geluid van Schiphol

AMSTERDAM, 16 mei — De totale geluidsbelasting rondom Schiphol zal een maximum vertonen in de periode tot 1980 en daarna geleidelijk afnemen. Dit is een van de conclusies van een nota van de Rijksluchtvaartdienst (RLD) over het plan Schiphol uit te breiden met een vijfde start- en landingsbaan. De aanleg van een vijfde baan betekent een belangrijke verbetering van de hindersituatie in Zwanenburg, zo staat in de nota. De RLD acht de aanleg van een vijfde baan bij Schiphol gerechtvaardigd wanneer niet wordt besloten tot de aanleg van een tweede nationale luchthaven.

NRC handelsblad 16 mei 1975
bijna 50 jaar geleden



TIJDLIJN LELYSTAD AIRPORT



2019

Bijna 10.000 zienswijzen op de **MER**. Ook SATL dient uitgebreide zienswijze in 'Lelystad Airport voor gezien' Nota van Antwoord (ministerie IenW) onvolledig en foutief.

SATL laat de **MKBA** door luchtvaarteconomen reviewen. Hun oordeel: MKBA blijkt onvolledig, eenzijdig en veel te rooskleurig.

Minister IenW dient **VVR** in bij EC, nu wel met mogelijkheid **autonome groei**. EU gaat akkoord.

WOB-verzoek onthult: Kabinet weet al sinds 2008 dat **VVR** onhaalbaar voor EU. **Tweede Kamer** blijkt foutief geïnformeerd.

Opening wordt wederom uitgesteld: nu vanwege de **stikstof** en PAS-problematiek

Luchtverkeersleiding (kosten: circa €5 miljoen/jaar) en brandweer gestationeerd op Lelystad Airport.

Dr. ir Leon Adegeest toont aan dat de **stikstof** berekeningen incorrect zijn en een veel te rooskleurig beeld laten zien. PAS-melding volstaat niet meer.

2021

Minister IenW in de media: 'Vliegtuigen vliegen straks zo hoog dat je ze nauwelijks hoort', **laagvliegen** blijkt echter onoplosbaar.

6 Veluwe **burgemeesters** roepen op: 'Heroverweeg Lelystad Airport'.

SATL constateert dat ondanks belofte, opening wèl **nachtvluchten** betekent.

Meerdere gemeenten gaan effecten **laagvliegen** zelf onderzoeken.

2023

SATL bestaat 5 jaar. Aantal verenigde actiegroepen groeit naar 26.

Politiek draagvlak voor opening op dieptepunt, nagenoeg alle politieke partijen zijn tegen, gemeenten zetten steun stop

SATL dient klacht in bij Europese Commissie: Ministerie van IenW houdt uitstoot luchtvaart boven 900 meter uit de boeken.

Schiphol Group claimt onterecht dat **laagvliegen** is opgelost en vraagt **natuurvergunning** aan.

Verschillende (natuur)organisaties kondigen juridische stappen aan tegen **natuurvergunning**,

2020

Rapport Adviescollege **Stikstof**problematiek ('Rapport Remkes'). SATL wordt geraadpleegd.

Op advies van SATL sturen ruim 13.000 mensen het ministerie van IenW een stuitingsbrief om recht op **schadevergoeding** veilig te stellen.

Reclame Code Commissie: Lelystad Airportkrant van overheid is misleidend.

SATL presenteert boek: 'Schiphol Regeert'. Een reconstructie van de omstrede **VVR** door historicus dr. Paul Werkman.

Ministerie IenW: Luchtvaartnota 2050. **Laagvliegen** wordt nieuwe normaal. Zienswijze SATL: Grondige herziening is noodzakelijk.

SATL doet **aangifte** wegens vermeende fraude rondom de **stikstof** berekeningen Lelystad Airport.

Commissie mer en RIVM stellen SATL in gelijk: **Stikstof** berekeningen inderdaad onjuist. Minister IenW moet dit toegeven en Ministerie NensS weigert natuurvergunning.

2022

Het OM onderzoekt mogelijk gesjoemel **stikstof** berekeningen Lelystad Airport.

Provincie en gemeenten Overijssel in brief aan ministerie IenW: '**laagvliegroutes** onacceptabel'

Ministerie van IenW tuigt 'Tijdelijke Projectorganisatie Schiphol' op om Schiphol aan **natuurvergunningen** te helpen. Kosten geraamd op: €60 miljoen.

Schiphol Group koopt tegen wens **Tweede Kamer** toch boerderijen op voor de **stikstof** rechten.

Opening voor de 4e keer uitgesteld.

2024

Tweede Kamer (aangenomen motie Theunissen): Definitief niet openen Lelystad Airport.

Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) krijgt gelijk in rechtszaak tegen de staat over (geluids)overlast Schiphol.



700 hectare vruchtbare grond in Flevoland vraagt om een betere bestemming ...



SATL is een burgerbeweging en vertegenwoordigt 26 actiegroepen tegen laagvliegen. SATL gaat het gesprek aan op basis van feiten en geeft voorlichting aan politici, beleidsmakers en burgers. SATL probeert de overheid bij de les te houden, door calculaties en rapporten te toetsen door goed onderbouwde verbetervoorstellen en alternatieven uit te werken. SATL werkt onbezoldigd en is politiek neutraal en ongebonden.

Vragen of meer weten? Stuur een bericht naar communicatie@satl-lelystad.nl

Voor meer feiten, onderbouwing en achtergrond: www.satl-lelystad.nl

