

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

Betreft: Lelystad Airport en kennismaking

Dalfsen, 6 mei 2022.

Hooggeachte heer Harbers,

Op 12 januari jl. stuurden wij u een felicitatie met uw benoeming tot minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Van de gelegenheid maakten wij tevens gebruik u voor te stellen om - in het kader van uw inwerken in de dossiers - op korte termijn een kleine delegatie van SATL te ontvangen voor een nadere kennismaking en voor het uitwisselen van kennis, ervaringen en visies. Bovendien voor herstel van het vertrouwen en de constructieve communicatie. Zoals wij schreven, is daaraan in de voorbije jaren veel gaan schorten.

Wij zien dat u inmiddels met tal van personen en instanties overleg hebt gehad, ook over Lelystad Airport (LA). Tot een uitnodiging aan ons is het evenwel nog niet gekomen. Helaas, want er zijn naar ons idee veel urgente kwesties te bespreken. Een greep:

- 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.

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 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. Naar verwachting komt het OM een dezer dagen met een reactie.
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!
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. 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.

Graag herhalen wij dus ons verzoek om een inhoudelijk gesprek op korte termijn en uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

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

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>.