

Tegen beter weten in: Opening Lelystad Airport opnieuw van stal gehaald

Minister negeert talloze rode vlaggen in een nieuwe poging om het vliegveld geopend te krijgen.

Opnieuw probeert minister Madlener, in nauwe samenwerking met de luchtvaartlobby, Lelystad Airport open te krijgen voor vakantievluchten. Dit terwijl ambtenaren en experts in interne overheidsstukken ook recent weer duidelijk maken dat het plan juridisch wankelt, ecologisch riskant is en maatschappelijk draagvlak mist. Toch wordt het dossier hardnekkig in leven gehouden.

Negeren van waarschuwingen

Een reeks interne waarschuwingen van ambtenaren en adviseurs schetst een zorgwekkend beeld: cruciale vergunningen ontbreken, eerdere milieubeoordelingen zijn ongeldig en een onafhankelijke veiligheidsanalyse is nooit uitgevoerd. Juridisch zal de opening dan ook niet standhouden, nog even los van het ontbreken van politiek draagvlak en maatschappelijke bezwaren.

Misbruik van Defensie

De koppeling van het stationeren van F-35's door Defensie aan het openen van een nieuwe luchthaven voor vakantievluchten is een communicatieframe van minister Madlener en de Schiphol group. Provincie Flevoland gebruikt het zelfs als chantagemiddel. Feitelijk en in basis zijn het twee heel verschillende kwesties die los van elkaar staan.

Zie ook [Poging om defensie te misbruiken voor opening Lelystad Airport](#).

Belangrijkste waarschuwingen

Hieronder hebben we een aantal van de belangrijkste waarschuwingen van ambtenaren en adviseurs op een rij gezet. De documenten waaruit dit blijkt, zijn in handen van SATL, zijn te vinden op onze website en/of kunnen desgewenst worden gedeeld.

→ *Verkeersverdelingsregel (VVR) vervallen*

De oorspronkelijke functie van Lelystad Airport was het ontlasten van Schiphol, door vluchten te verplaatsen. De zogeheten VVR – noodzakelijk om verkeer van Schiphol naar Lelystad te mogen verplaatsen – blijkt juridisch niet langer geldig. Ambtenaren waarschuwen dat een nieuwe regeling juridisch “onmogelijk” lijkt. Zonder geldige VVR zal Lelystad Airport geen of amper vluchten overnemen van Schiphol en voldoet daarmee niet aan de eis van de kamer; geen autonome groei. ([Lees meer over de VVR](#)).

→ *Milieu-effectrapportage (MER) achterhaald*

De laatste MER dateert uit 2018. Uit interne documenten blijkt dat de berekeningen niet meer te controleren zijn omdat de bronbestanden zoek zijn. Daarnaast zijn de uitgangspunten van de MER inmiddels in strijd met recente rechtspraak. Ambtenaren concluderen dat het MER-traject volledig over moet – zonder actuele MER is opening uitgesloten. Gezien de complexiteit van het dossier, is dit een langdurig proces.

→ *Geen natuurvergunning*

Lelystad Airport beschikt nog altijd niet over een natuurvergunning, ondanks een aanvraag uit 2020. Het ministerie van LNV geeft aan dat aanvullende herstelmaatregelen nodig zijn. Recente uitspraken van de Raad van State maken duidelijk dat dit niet snel opgelost zal zijn. Ook de speciale Ministeriële Commissie Stikstof heeft hier geen doorbraak in kunnen forceren. Wanneer er wordt besloten F-35 vanaf Lelystad Airport te laten vliegen zal de stikstof ruimte hiervoor, vanwege het landsbelang, voorrang krijgen op eventuele vakantievluchten en is een natuurvergunning nog verder uit beeld. ([Lees meer over de natuurvergunning voor Lelystad Airport](#)).

→ *Luchtruim fysiek te krap, veiligheidsrisico's*

De herziening van het Nederlandse luchtruim, die al sinds 2018 loopt, toont aan wat de luchtverkeersleiding in een rapport uit 2009 (!) al voor waarschuwde: Lelystad ligt te dicht bij Schiphol. Er is simpelweg niet genoeg ruimte in de lucht. Het plan voor [laagvliegroutes](#) (introduktie tweede luchtlaag, laag vliegen onder het vliegverkeer van Schiphol), is niet aangepast. Voor laagvliegroutes is nog geen enkele oplossing geboden. Ondanks toezeggingen en het op papier negeren van het probleem van de laagvliegroutes, is hiervoor nog geen enkele haalbare oplossing gevonden. Met de komst van F-35's van Defensie wordt het luchtruim nog voller.

Volgens de Luchtvaartnota is bij grote wijzigingen in het luchtruim een onafhankelijke veiligheidsanalyse verplicht. Die analyse is er niet, terwijl zowel de F-35 als vakantievluchten het luchtruim rond Lelystad ingrijpend veranderen. Zonder veiligheidsonderzoek kan de luchthaven niet open.

→ *MKBA onvolledig en misleidend*

Ondanks het feit dat het ministerie het tegendeel beweert is een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor een opening van Lelystad Airport nooit gemaakt. Het ministerie baseert zich op een "quick scan" uit 2008 en een actualisatie daarvan in 2014. Deze was gebaseerd op een businesscase uit 2014 waarbij LA in 2016 geopend zou worden. Deze business case was een te positieve voorspiegeling van zaken en voldoet bovendien niet meer anno 2025.

Onlangs is er een nieuwe businesscase gemaakt voor 10.000 vluchten. De uitkomst van deze, veel bekritiseerde berekening, was marginaal positief. De verplichte vervolgstap is nu om een MKBA te maken (zie [Luchtvaartnota 2020-2050](#), pagina 82). Tot op heden is dat niet gebeurd.

→ *De natuurvergunning is opgeknipt – deze 'salami-tactiek' is niet houdbaar*

Er ligt conceptbesluit waarin een omgevingsvergunning wordt toegekend voor milieuactiviteit voor 10.000 vliegbewegingen groothandelsverkeer op Lelystad Airport. Iedereen weet dat alles is gericht om Lelystad Airport te openen voor 45.000 vliegbewegingen. Het aanvragen van vergunning voor een klein deel van de beoogde activiteiten, heet ook wel salamitactiek en is tegen de richtlijnen van de EU. Dit is bekend bij het ministerie van IenW. Landsadvocaat Pels-Reijken schreef er al meermaals een [advies](#) en was er glashelder over.

Noot voor de redactie. Niet voor publicatie.

Wil je meer informatie of heb je vragen? Neem contact op via communicatie@satl-lelystad.nl of via 06-53722594.

Over SATL

SATL staat voor Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen. En is een burgerbeweging die 21 actiegroepen verenigt en Nederland wil behoeden voor de schadelijke laagvliegroutes over grote delen van Nederland.

De mensen betrokken bij SATL gaan obv feiten het gesprek aan en geven voorlichting aan politici, ambtenaren en burgers. We houden de overheid bij de les, door calculaties, vergunningen en rapporten te toetsen. En we werken 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 oa. de luchtvaart, geluid, stikstof, natuurbescherming en bestuursrecht. Daarnaast wordt nauw samengewerkt met diverse experts. SATL is politiek neutraal en ongebonden .

Meer informatie over de feiten rondom Lelystad Airport, standpunten, onderzoeken en activiteiten vind je op www.satl-lelystad.nl.
