

Overleg actiegroepen – ministerie over Lelystad Airport

Vertrouwen nog altijd ver te zoeken



De Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) hebben in het Gelderse Hattem gesproken met topambtenaren van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De gespreksthema's waren Lelystad Airport, de herziening van het luchtruim en de ontwikkelingen in de luchtvaart in het algemeen. SATL waardeert het dat de ambtelijke top is komen praten en ook een belangrijke toezegging heeft gedaan over de herziening van het luchtruim. Het gebrek aan vertrouwen in het beleid van minister Cora van Nieuwenhuizen

blijft echter onverminderd groot. De minister kan dat alleen wegnemen als zij afstand neemt van de fouten van haar voorgangers en alsnog besluit om eerst de integrale herziening van het luchtruim te voltooien en dan pas te besluiten of Lelystad open kan. Vasthouden aan opening in 2020 met laagvliegroutes over honderden kilometers boven Noord- en Oost-Nederland levert het tegenovergestelde effect.

B+ van tafel

Tijdens het overleg in Hattem hebben directeur-generaal Luchtvaart J.H. Dronkers en programmadirecteur Herziening Luchtruim R. Vrugt verzekerd dat IenW een integrale herziening van het luchtruim beoogt. Daarbij zal met twee volledig schone leien worden gewerkt: voor de luchtruimherziening en voor de ontwikkeling van vliegroutes en vliegprofielen. De topambtenaren garanderen dat de routeset B+, die eerder voor Lelystad Airport is ontwikkeld, en de daaraan gekoppelde lage aansluitroutes geen uitgangspunten zullen zijn. Alle opties staan dus open.

Voor SATL is het loslaten van de gewraakte B+ en bijbehorende aansluitroutes een basiseis. Zij vragen de Kamer te bewerkstelligen dat minister Van Nieuwenhuizen deze ambtelijke toezegging ook officieel bekrachtigt en garandeert dat tijdens het herzieningsproces werkelijk en transparant met schone leien wordt gewerkt.

Nog steeds wantrouwen

De tegemoetkoming heeft bij SATL het wantrouwen in het beleid van minister Van Nieuwenhuizen niet weggenomen. De essentie van de vertrouwenskwestie is dat de minister nog steeds niet de consequenties trekt uit de politieke en bestuurlijke fouten die haar voorgangers hebben gemaakt en doorgaat op de verkeerde weg die zij zijn ingeslagen. Haar voorgangers hebben immers niet gedaan wat vanaf het begin door alle deskundigen met klem is geadviseerd en wat zij zelf uitdrukkelijk hebben toegezegd: eerst het zwaar verouderde luchtruim herzien om goede vliegroutes en vliegprofielen van en naar de luchthaven Lelystad mogelijk te maken. Luchthaven Lelystad is op zichzelf genomen al uiterst ongelukkig gesitueerd en met de huidige luchtruimindeling nooit goed bereikbaar. Ook voor Schiphol is een structurele herziening noodzakelijk.

Pas eind 2017 is met de herziening een begin gemaakt en naar verluidt zal zij eerst eind 2023 op de tekentafel zijn afgerond, waarna – met een open einde - de implementatie zou moeten beginnen. Sceptis bij experts over de haalbaarheid van 2023 en de 'open-eind-benadering' die IenW voorstaat, stemmen niet alleen SATL, maar ook de provinciebesturen en vele gemeentes ongerust. Zij passen voor een sprong in het duister en waarschuwen met klem dat Lelystad Airport, eenmaal geopend, nooit meer dicht gaat - wat er dan ook nog maar aan afwijkingen, rekenfouten, 'schiphollen' en onhaalbare beloften boven water komt.

Failiete boedel van Alders

SATL vindt het onbegrijpelijk dat IenW de toezegging om B+ los te laten niet meteen koppelt aan opschorting van de besluitvorming over de opening van Lelystad Airport. Want het loslaten van B+ zal onvermijdelijk leiden tot nieuwe routes, nieuwe vliegprofielen, een nieuwe MER, een nieuwe MKBA, nieuwe veiligheids- en uitstootanalyses, een nieuw luchthavenbesluit, aanpassing van automatiseringssystemen, nieuwe trainingsprogramma's et cetera. Nog meer tijd, energie en maatschappelijk vertrouwen opofferen aan het oplappen van de failiete boedel van Alders en doormodderen op de verkeerde weg is volgens SATL niet alleen doodzonde, maar ook contraproductief omdat dit het vertrouwen steeds verder ondermijnd.

De samenwerkende groepen vinden het onbegrijpelijk en onverantwoord als voor een paar jaar met een paar duizend, veel te goedkope pretvluchten en een onherroepelijk onrendabele vliegveldonderneming zo veel maatschappelijk, economisch en politiek onheil wordt aangericht. Voor de omwonenden van Schiphol biedt het geen enkel soelaas. Dat zal Lelystad Airport *sowieso* niet doen!

Lessen

Bijkomende overweging is dat de ambtelijke top zegt lering te trekken uit de gemaakte fouten. Bijvoorbeeld uit de discrepantie tussen de MER-berekeningen en de metingen tijdens belevingsvlucht. In de toekomst gaat IenW het beter doen door én te meten én te berekenen. Maar aan verbeteringen in de toekomst hebben Oost- en Noord-Nederland niets, als op basis van oude methodieken en discutabele MER-berekeningen de opening van Lelystad Airport in 2020 wordt doorgezet en jarenlang laag boven hun hoofd wordt gevlogen.

Mobiliteitsbeleid

Vanuit IenW is gezegd dat, mede onder druk van de actiegroepen, de nieuwe luchtvaartnota 2020-2050 het karakter krijgt van een meer omvattende 'mobiliteitsnota'. SATL juicht dit toe. Klimaat en ongebreidelde groei van de schadelijke luchtvaart vragen om een fundamentele, ambitieuze herijking van het totale mobiliteitsbeleid.

SATL ziet dit als een reden te meer om de besluitvorming over Lelystad op te schorten. Een groeistop voor de luchtvaart achten de groepen in dit verband eveneens niet meer dan logisch.

Aanbevelingen

De besprekingen en andere ontwikkelingen overziend, beveelt SATL puntsgewijs het volgende aan:

1. Bevestigen door de minister dat bij de integrale herziening van het luchtruim B+ en de daarop aansluitende laagvliegroutes geen uitgangspunt zijn.
2. Opschorten van de besluitvorming over Lelystad Airport.
3. Afkondigen van een groeistop voor de luchtvaart.
4. Vaststellen van de Mobiliteitsnota 2020 – 2050.
5. Heroverwegen, op basis van de nieuwe Mobiliteitsnota, van nut en noodzaak van Lelystad Airport.
6. Integraal herzien van het luchtruim en ontwerpen van nieuwe vliegroutes en eigentijdse vliegprofielen op basis van schone leien en met bijbehorende nieuwe MER's en MKBA's . (Concepten en tijdpaden op papier en 'open einden' zijn echt niet genoeg. Bewijs dat wat ten aanzien van laagvliegen en ontzien van mens en leefmilieu wordt voorgespiegeld daadwerkelijk en binnen de gestelde termijnen kan en ook gebeurt.)
7. Pas als aan 6. is voldaan en een en ander daadwerkelijk is geïmplementeerd, besluiten of Lelystad Airport open kan.

Hattem, 12 november 2018.

Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL):

contact : info@satlonline.nl

www : <https://satlonline.nl/>

twitter : <https://satlonline.nl/Twitter>