



VERKIEZINGSPROGRAMMA'S STATENVERKIEZINGEN 2019

SATL, de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen uit Gelderland, Overijssel, Drenthe, Fryslân, Noord-Holland en Flevoland, roepen u op in uw verkiezingsprogramma voor de Statenverkiezingen van 20 maart 2019 aandacht te besteden aan de vliegroutes van en naar Lelystad Airport. Het huidige beleid zal de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving van

honderdduizenden inwoners ernstig schaden. De Lelystad-plannen zijn gebaseerd op onjuiste en achterhaalde uitgangspunten, op een totaal verouderde luchtruimindeling en op gedateerde visies op luchtvaart en mobiliteit. Ze zijn onnodig, onveilig, ongezond en dus onverantwoord. Het tij kan echter nog worden gekeerd. Besef daarbij dat Gelderland, Overijssel, Drenthe, Fryslân en Utrecht in een gezamenlijk schrijven d.d. 10 oktober 2018 hun aandeel claimen in het hele proces van herziening van het luchtruim en bij de ontwikkeling van de luchtvaartnota 2020-2050. De SATL-groepen achten het ondenkbaar dat in 2019 in hun provincies coalitieakkoorden worden gesloten zonder een paragraaf 'Luchtvaart – Lelystad Airport'. Neem als partij uw verantwoordelijkheid en neem actief stelling tegen de overlast op het woon- en leefmilieu van de inwoners in onze provincies. Voor de verkiezingen zal SATL in een kieswijzer de partijprogramma's tegen het licht houden.

Volgens SATL moeten in elk geval de volgende punten in de verkiezingsprogramma's staan:

1. Eerst integraal het luchtruim herzien én maatschappelijk aanvaardbare en vlieg-technisch optimale vliegroutes en –profielen ontwerpen, voordat beslist mag worden of Lelystad Airport open kan.
2. Herziening van het luchtruim en route-ontwerp uitsluitend op basis van schone leien. De B+ routeset moet hoe dan ook van tafel en voor de uit- en aanvliegeroutes van Lelystad Airport worden vanaf de startbaan geheel nieuwe vliegroutes en –profielen ontworpen.

TOELICHTING

Eerst herziening luchtruim

SATL begrijpt en respecteert dat sommige partijen om hen moverende redenen (volksgezondheid, woon- en leefmilieu, klimaat, visie op economie en mobiliteit e.d.) volledig tegen de uitbreiding van Lelystad Airport zijn. De actiegroepen delen veel van hun bezwaren, maar willen de luchthaven *vooralsnog* het voordeel van de twijfel geven. Hun voorwaarde is dat eerst onomstotelijk vast komt te staan dat alle toezeggingen inzake vliegroutes, -hoogtes en –profielen daadwerkelijk significant en realiseerbaar zijn en vastgelegd worden in wet- en regelgeving.

Bovendien hebben de ervaringen van de omwonenden rond Schiphol en andere luchthavens geleerd, dat spijkerharde en juridisch waterdichte afspraken noodzakelijk zijn om niet 'geschiphoud' te worden. Dat is een cruciale les uit het dossier Lelystad Airport en uit de ervaringen met de Nederlandse luchtvaart in het algemeen. Lelystad Airport openen zonder in wet- en regelgeving verankerde en handhaafbare beloftes en afspraken is onverantwoord. Een eenmaal geopend Lelystad Airport gaat echt niet meer dicht, als blijkt dat van alles toch niet blijkt te kunnen of vanwege binnen- of buitenlandse blokkades nog heel lang op zich moet laten wachten. De waarschuwingen van experts en ingewijden zijn

tekenen aan de wand. Op de achtergrond dreigt inmiddels een zeer sterke groei van Lelystad in de toekomst, zelfs tot 225.000 vliegtuigbewegingen.

De voorwaarde 'eerst herinrichten' legt ook de druk bij degenen die verantwoordelijk zijn voor de huidige situatie. Vóór en tijdens het ontwikkeltraject van Lelystad Airport (in 2009 gestart) heeft het Rijk herhaaldelijk beloofd dat het hele, sterk verouderde en verrommelde Nederlandse luchtruim tijdig zou worden heringericht. Dat heeft het Rijk willens en wetens nagelaten. Met als gevolg een alom bekritiseerde B+ routeset en honderden kilometers laagvliegen. Half Nederland met de gevolgen opzadelen, is onbetamelijk en schaadt het vertrouwen in de overheid en het politieke systeem.

Voor de provincies is belangrijk dat alle bedreigde gemeenten de roep ondersteunen om eerst het luchtruim volledig te herzien. De provincies Overijssel en Gelderland hebben dit standpunt overgenomen.

Alleen integrale herziening

Tussentijdse aanpassingen leiden af van de kerntaak en kunnen bestendinging van de bestaande hoofdstructuur van B+ en dus ook de aansluitroutes in de hand werken. Daar zijn noch de bewoners binnen het B+ gebied noch die van de gemeenten onder de aansluitroutes bij gebaat. De ervaringen met 'optimalisaties' van de huidige plannen wijzen bovendien uit dat een oplossing hier elders weer nieuwe problemen schept of bestaande vergroot. Niet voort rommelen maar structureel herinrichten.

Maatschappelijk aanvaardbaar

Aanvaardbaar zijn alleen nieuwe vliegroutes en –profielen (hoogtes, stijgen, dalen, bochten) die dorpen, steden en recreatiegebieden *daadwerkelijk* ontzien. Dit moet echt de hoogste prioriteit hebben. Mens, gezondheid en leefmilieu moeten anno 2018/2019 bij een nieuwe luchthaven echt nummer één zijn. Het aantal vliegbewegingen moet blijvend worden gelimiteerd en alleen de stilste, schoonste en zuinigste toestellen mogen worden toegelaten; geluid- en milieuwinst komen uitsluitend ten goede aan mens en omgeving.

Vlieg-technisch optimaal.

Veilig stijgen en dalen volgens de principes van *Continuous Climb and Descent Operations* (CCO en CDO), precisie navigatie, geen laagvliegen.

Schone leien.

De automatische prioriteit van Schiphol en Defensie wordt losgelaten. Een nieuwe MER en een complete, gebied dekkende MKBA zijn noodzakelijk. De onder de beperkingen van het oude regime tot stand gekomen B+ routeset en bijbehorende aansluitpunten worden hoe dan ook losgelaten.

23 oktober 2018

Contact : info@satlonline.nl

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

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