

*Met de oprichting van Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) bundelen actiegroepen uit Noord-, Oost-, Midden- en West-Nederland hun krachten in de strijd tegen de voorgenomen lage vliegroutes van en naar Lelystad Airport. In deze verklaring verwoorden zij hun gemeenschappelijk standpunt.*

Op 20 februari 2018 is bekend gemaakt dat de opening van Lelystad Airport met ten minste één jaar wordt uitgesteld. Dit uitstel heeft positieve kanten, omdat het ruimte schept voor herstel van de zorgvuldigheid en voor bezinning. Maar dit uitstel betekent geen beleidswijziging. Minister Van Nieuwenhuizen wil Lelystad Airport gewoon in 2020 openen, eerst voor 10.000 vliegbewegingen en na herindeling van het luchtruim uiteindelijk voor 45.000 vliegbewegingen.

De beoogde herindeling is niet voor 2023 klaar. Daarom moeten vanaf 2020 vliegtuigen van en naar Lelystad Airport honderden kilometers lang laagvliegen. Van Stavoren en Diever tot de Biesbosch, van Lochem tot Gorcum, van Haaksbergen tot Bergen aan Zee. Met alle gevolgen van dien voor mens, milieu en economie in grote delen van het land. Minister Van Nieuwenhuizen bezweert dat de lage vliegroutes na de herindeling van tafel zijn. Maar de belangrijkste speler in dit schimmige krachtenveld, de Luchtverkeersleiding Nederland, spreekt hardop zijn twijfels uit over de haalbaarheid van deze ambitie.

De Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen, geworteld in Drenthe, Friesland, Gelderland, Overijssel en Noord-Holland blijven daarom ongerust. Zij slaan met toenemende verbazing de ontwikkelingen en vele incidenten rond Lelystad Airport gade. En ze vinden zich nu in hun gezamenlijke strijd: de lage vliegroutes over bewoonde gebieden moeten hoe dan ook van tafel. Langdurig laag vliegen kan niet en mag niet. Lelystad Airport openen met laagvliegroutes op basis van een twijfelachtige belofte voor de toekomst, daar doen zij niet aan mee. De burgergroepen willen geen sprong in het duister.

Het jaar uitstel geeft de groepen het vertrouwen en de ruimte om hun onderlinge banden verder te versterken. De groepen blijven zelfstandig opereren, maar gaan in gezamenlijk verband aanvullende activiteiten ontplooiën die moeten leiden tot het ultieme doel: geen lage vliegroutes voor Lelystad Airport. De samenwerkende actiegroepen bepleiten het volgende:

1. Het Rijk houdt zich aan zijn gedane belofte om het hele Nederlandse luchtruim volledig opnieuw in te delen, voordat Lelystad Airport open mag. Deze herindeling zal de noodzaak tot laag vliegen moeten wegnemen. Voor SATL is dat een dwingende voorwaarde. Alleen als vliegroutes volgens de internationale richtlijnen inzake CCO en CDO mogelijk zijn, kan aan verdere ontwikkeling van Lelystad Airport worden gedacht.
2. Het heringedeeld luchtruim moet nieuwe, technisch optimale (CCO en CDO), veilige en hinderarme routes en vliegprofielen faciliteren - vanaf de start- en landingsbaan tot in het hogere luchtruim en zonder laagvliegtrajecten. Ook dit is voor SATL een dwingende voorwaarde. De B+ routeset is daarbij niet het uitgangspunt; alle laterale opties zijn bespreekbaar.
3. Bij het ontwikkelen van nieuwe vliegroutes krijgt het ontzien van dorpen, steden en kwetsbare recreatie- en natuurgebieden de hoogste prioriteit. Mens, gezondheid en leefmilieu zijn echt nummer één.
4. Het Rijk laat per direct de automatische en rigide prioritering van Schiphol en het militaire luchtruimgebruik los. Lelystad Airport en andere nationale luchthavens krijgen bij de herindeling, routes en vliegpraktijk een gelijkwaardige positie als Schiphol.

5. Zowel bij de herindeling van het nationale luchtruim als bij de ontwikkeling van nieuwe vliegroutes van en naar Lelystad Airport is het doorlopen van een volledig nieuwe m.e.r.-procedure noodzakelijk en essentieel. Een complete, gebiedsdekkende maatschappelijke kosten baten analyse is eveneens vereist.
6. Een door de EU goedgekeurd en wettelijk verankerd selectiviteitsbeleid moet waarborgen dat Lelystad Airport daadwerkelijk alleen gebruikt gaat worden voor uitgeplaatst vakantieverkeer van Schiphol. Dat moet voor Schiphol slots voor mainport-gebonden vliegverkeer vrijmaken. Autonome groei van Lelystad Airport druist in tegen alle gemaakte afspraken en dient wettelijk te worden geblokkeerd.
7. Lelystad Airport is alleen voor de stilste en schoonste toestellen van dat moment toegankelijk. En stillere en schonere vliegtuigen mogen niet leiden tot meer dan de wettelijk verankerde maximale aantallen aan vliegbewegingen. De belangen van klimaat, mens en milieu staan voorop.
8. Er dient een netwerk van meetpunten te komen op plaatsen verder weg van Lelystad Airport, met behulp waarvan een stringent en consequent handhavingsbeleid gevoerd gaat worden.
9. Toekomstige formele besluiten, zoals het Luchthavenbesluit Lelystad Airport, borgen alle harde ministeriële toezeggingen ten aanzien van de herindeling van het luchtruim, het verdwijnen van de hinder gevende laagvliegroutes boven bewoond gebied en de gefaseerde openstelling.

Alleen op deze wijze zijn acceptabele resultaten te bereiken en is het aangetaste vertrouwen te herstellen.

### **Nationaal debat**

Door de reikwijdte en intensiteit van de Lelystad Airport-problematiek is het beoogde vakantievliegveld uitgegroeid tot een katalysator in een nationale discussie over het effect van luchtvaart op het klimaat en over de samenhang tussen luchtvaart, welzijn van mens en dier, volksgezondheid, economie en mobiliteit in het algemeen.

De samenwerkende actie- en burgergroepen juichen het verbredende en verdiepende effect van hun acties tegen het lage vliegen op Lelystad Airport toe. Zij roepen de regering, politieke partijen en stakeholders daarom op positief in te spelen op dit momentum. Organiseer op korte termijn, nog vóór de verkiezingen in 2019 voor de Provinciale Staten en het Europese Parlement, een nationaal debat dat kan bijdragen aan de (her-) bezinning op en ontwikkeling van een voorbeeldig, vernieuwend, schoon, stil en rendabel luchtvaartbeleid – als onderdeel van een even vernieuwend mobiliteitsbeleid. Dat zal draagvlak creëren voor beleidskeuzes op kortere termijn ten aanzien van Schiphol en de andere nationale luchthavens, alsook belangrijke bouwstenen leveren voor de nieuwe Luchtvaartnota 2020-2040 en daarmee voor het beleid voor de langere termijn.

### **Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen ( SATL ):**

Drenthe blijft stil; Elburg Vlieg Wijzer; Hoog over Ede; HoogOverHattem; Hoog over Wezep; Hoog over Zwolle; Laagvliegroutes nee; Oener Belang; Progressief West-Friesland: Stop laagvliegroutes in West-Friesland; Red de Veluwe; Stichting HoogOverijssel; Stichting Red de Veluwe; Vereniging Dorpsbelangen Wilsum; Wijkstichting Stadshagen Totaal; Wijkvereniging Berkum.

Contact SATL: e-mail [info@satlonline.nl](mailto:info@satlonline.nl)

website <http://www.satlonline.nl>