



14 mei 2022, Landelijke manifestatie Krimp de Luchtvaart
Leon Adegeest, voorzitter Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL)

Tja...Lelystad Airport... Waar moet ik beginnen...

Ik wil het eigenlijk niet hebben over de fouten in de geluidsberekeningen, fouten die elke keer weer in het voordeel uitvielen van de luchtvaartsector. Ook niet over het gesjoemel met stikstof. Of over de opgepompte banencijfers en het gegoochel met Maatschappelijke Kosten en Baten. En ook niet over de uitgebreide zienswijzen, waarop we geen enkele inhoudelijke reactie kregen. Afvink-participatie noem ik dat. Ook wel nep-participatie genoemd.

Nee, ik wil jullie meenemen op een kleine tijdreis.

Vandaag is het 14 mei 2022.

29 jaar geleden, in 1993, kocht de Schiphol Group het noodlijdende poldervliegveldje van de provincie en Lelystad. In de koopovereenkomst werd vastgelegd dat, ik citeer: *“verkopers zich zullen inspannen voor een efficiënt verloop van de vergunningsprocedures”*.

1993... Mijn volwassen dochters waren toen nog niet eens geboren.

In 2009, 16 jaar na de deal, concludeerde de Luchtverkeersleiding over de mogelijkheden voor een Lelystad Airport (ik citeer weer): *“Om zoveel mogelijk vrij te blijven van de Schipholverkeersstromen zal naderend en vertrekkend Flevolandverkeer lang op een lage hoogte moet opereren.”*

Lang laagvliegen dus...

Om te vervolgen met, citaat: *“Laag vliegen is minder efficiënt dan hoog vliegen”*.

Lelystad was de slechtst mogelijke locatie voor nog een vliegveld. Maar ja, Schiphol had het vliegveldje nu eenmaal al gekocht en heeft nooit veel opgehad met omwonenden. Ook niet met de nietsvermoedende burgers onder de onvermijdbare toekomstige laagvliegroutes. Het rapport, besteld door de Alderstafel, verdween dan ook in de diepe la. Met medewerking van het ministerie.

En waar staan we nu, 13 jaar na het geheimgehouden verkennend luchtruimonderzoek, 29 jaar na de koop van deze kat in de zak?

Allereerst heeft de luchtverkeersleiding officieel bevestigd dat Lelystad Airport inderdaad niet zonder laagvliegen kan. Dit, ondanks de stellige belofte van de minister dat de laagvliegroutes zouden verdwijnen.

Ook is er nog steeds geen natuurvergunning. De terminal is gebouwd zonder de benodigde vergunning. De baan is verlengd zonder vergunning. De baan voldoet zelfs niet aan de internationale veiligheidsrichtlijnen. En het vliegveld is nog lang niet af. Want wat we hier zien, is voldoende voor de afhandeling van 10.000 vliegbewegingen, 2% van de capaciteit van Schiphol. Salami-politiek noemen we dat. Want het plan is, om na opening door te groeien naar maar liefst 45.000 vliegbewegingen. Als het

aan de luchtvaartsector ligt, dan gaat er de komende jaren dus nog heel veel gebouwd worden. Om nog veel meer te kunnen vliegen. Met of zonder vergunning. Als het aan de luchtvaartsector ligt.

We gaan terug naar 2015. In 2015 sloten 195 landen en de Europese Unie één overkoepelend akkoord om de opwarming van de aarde tot 1,5 graad Celsius te beperken; het klimaatakkoord van Parijs. Met als doel een klimaatneutrale economie en samenleving in 2050. Maar hoe schrijnend: in datzelfde jaar werd het Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport genomen. Zonder vergunning, zonder luchtruim.

Vanaf vandaag, 14 mei 2022 hebben we dus nog maar 28 jaar om deze klimaatneutrale economie en samenleving te bereiken.

28 jaar om de fossiele luchtvaart om te vormen naar een klimaatneutrale luchtvaart.

28 jaar om uit te vinden hoe we dat moeten doen. Want de technische oplossingen zijn er nog niet. Ja, innovaties vinden overal plaats en er wordt volop onderzocht en getest, en dat is ook goed. Maar er is geen silver bullet. Tot nu toe werden alle verduurzamingen, zoals zuinigere, maar ook zogenaamd stillere, toestellen tenietgedaan door de continue groei van het vliegverkeer.

En toch hebben we nog maar 28 jaar willen we de 1,5 graad binnen bereik houden. Nog maar 28 jaar om te doen wat we onze kinderen en kleinkinderen hebben beloofd. En ondertussen is de toestand van het klimaat zo alarmerend, dat het ons allemaal aangaat. Nu.

Nog maar 28 jaar om te doen wat we met al die andere landen hebben afgesproken, landen waar de bevolking het vaak veel slechter heeft dan wij en waar de klimaatverandering nu al het dagelijks leven van miljoenen inwoners bedreigt. Klimaatverandering die vooral is veroorzaakt door de rijke Westerse wereld, door ons!

Nog maar 28 jaar... En dat terwijl het in 29 jaar niet eens is gelukt de vergunningen voor Lelystad Airport op orde te krijgen of de inefficiënte laagvliegroutes te doen verdwijnen.

Terug naar 1993. In dat jaar verwerkte Schiphol 278.000 vliegbewegingen en bijna 21 miljoen passagiers. In 2019, voordat Corona het vliegverkeer lamlegde, zat Schiphol op 500.000 vliegbewegingen en meer dan 71 miljoen passagiers. Tientallen miljoenen van die passagiers hadden helemaal niks in Nederland te zoeken, het waren overstappers, vliegtuigvulling, nodig voor het businessmodel van KLM en de hub-Schiphol. Ook in de komende decennia ziet de minister de luchtvaart het liefst groeien. Van het uitwerken van een gecontroleerd krimp-scenario richting 2050 willen de sector en het ministerie niks weten. En dat, wetende dat oplossingen voor grootschalig duurzaam vliegen niet in zicht zijn.

Hoe gaan we op deze manier ooit "Parijs" halen?

4 mei, de avond van de dodenherdenking, hoorde ik op de radio de voordracht van Hans Goedkoop. Ik werd getroffen door het fragment waarin Goedkoop het heeft over het instellen van sancties tegen Rusland en hoe die soms in strijd zijn met sommige nog maar kortgeleden ingestelde wetten. Wetten bedoeld om een "*prettig vestigingsklimaat*" te scheppen. Goedkoop vraagt zich af:

"Is dat hoe we verder willen? En zo nee, gaan we er iets aan doen?"

Ik moest hierbij denken aan de voorgenomen opening van Lelystad Airport. Om nog meer te vliegen, laagvliegen. Om ook de laatste relatief-rustige provincies onder een deken van vliegtuiggeluid te

stoppen. Om nog meer broeikasgassen de lucht in te blazen. Om de maximaal 1,5 graad opwarming nog verder uit zicht te doen verdwijnen. Lijnrecht in tegen het streven naar een klimaatneutrale economie en samenleving in 2050.

Is dat hoe we verder willen? En zo nee, gaan we er iets aan doen?

Diezelfde avond droeg de burgemeester van Hattem het verzetsgedicht 'Iemand stelt de vraag' van Remco Campert voor. In actie tegen de oorlog in Oekraïne is een deel van dit verzetsgedicht naar veertien talen vertaald. Ik wil graag afsluiten met het voorlezen van dit gedicht:

Iemand stelt de vraag

*Verzet begint niet met grote woorden
maar met kleine daden
zoals storm met zacht geritsel in de tuin
of de kat die de kolder in z'n kop krijgt*

*zoals brede rivieren
met een kleine bron
verscholen in het woud*

*zoals een vuurzee
met dezelfde lucifer
die de sigaret aansteekt*

*zoals liefde met een blik
een aanraking iets dat je opvalt in een stem*

*jezelf een vraag stellen
daarmee begint verzet*

en dan die vraag aan een ander stellen.

Opening van Lelystad Airport: Is dat hoe we verder willen? En zo nee, gaan we er iets aan doen?

Hartelijk dank voor jullie aandacht.