

Geachte heer/mevrouw,

De opening van Lelystad airport kan geen doorgang vinden voordat er een nieuwe indeling van het luchtruim heeft plaatsgevonden. De gevolgen van de laagvliegroutes over grote delen van ons land treffen buitenproportioneel veel mensen. De leefbaarheid van hun omgeving gaat drastisch achteruit door geluidsoverlast, luchtvervuiling en gevaar van 'krassen' (vliegtuigcrash).

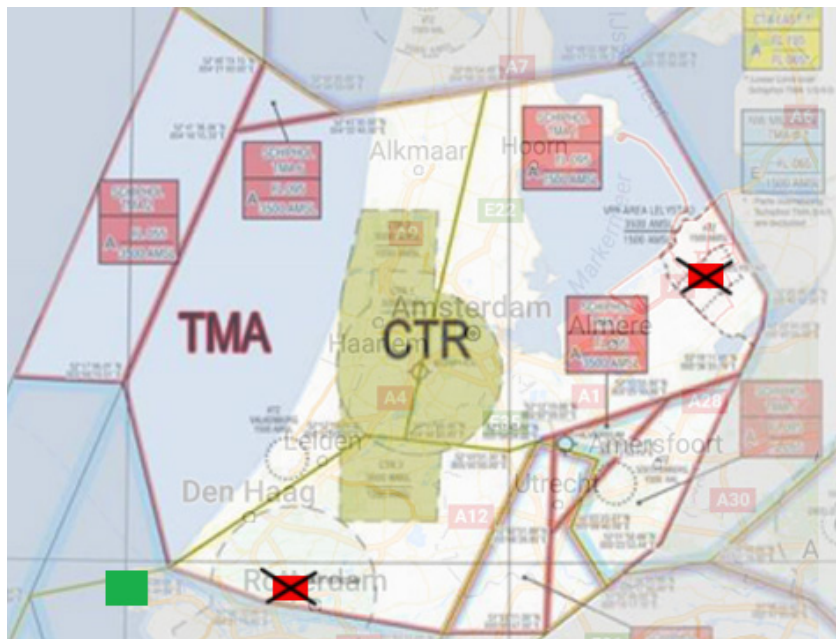
Het Luchthavenbesluit Lelystad is in 2015 vastgesteld zonder dat het ontwerp voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim gereed was. Het ontwerpproces voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim is pas in 2017 afgerond. Toen werd ook duidelijk dat er niet op behoorlijke wijze kan worden aangesloten op het hogere luchtruim. Deze volgorde is niet juist en zorgt voor het onmogelijk maken van eerlijke inspraak en het meenemen van belangen van bewoners in dit land. De volksvertegenwoordigers hebben door deze werkwijze, met name grootmacht Schiphol gediend in plaats van hun 'achterban'. De laagvliegroutes waren ten tijde van het nemen van het Luchtvaartbesluit (2015) niet bekend. Om die reden hebben zeer veel inwoners van Gelderland geen zienswijze ingediend tegen het Luchthavenbesluit. Hierdoor is hun de kans op rechtsbescherming ontnomen.

De Veluwe is het mooiste en grootste natuurgebied van Nederland. Heel het land en randstad komt hier om de essentiële stilte op te zoeken om daarna weer van de rumoerige stedelijke omgeving te kunnen genieten. Stilte is een groot goed en van levensbelang. Stiltezones zijn daarom van groot belang (Gidlof-Gunnarsson en Ohrstromn 2007).

Er gaat enorm veel geld naar natuurontwikkeling en recreatie, de investeringen die er in de Veluwe en vele andere prachtige natuurgebieden zijn gedaan vallen weg tegen de economische winsten van een nieuwe luchthaven. De ontwikkelingen ten goede van Lelystad (het nieuwe land) mogen niet ten kosten gaan van economische bedrijvigheid zoals de gehele recreatie sector op de Veluwe en andere natuurgebieden (op het oude land).

Echter, ook nadien is de locatie Lelystad geen optie vanwege de volgende punten:

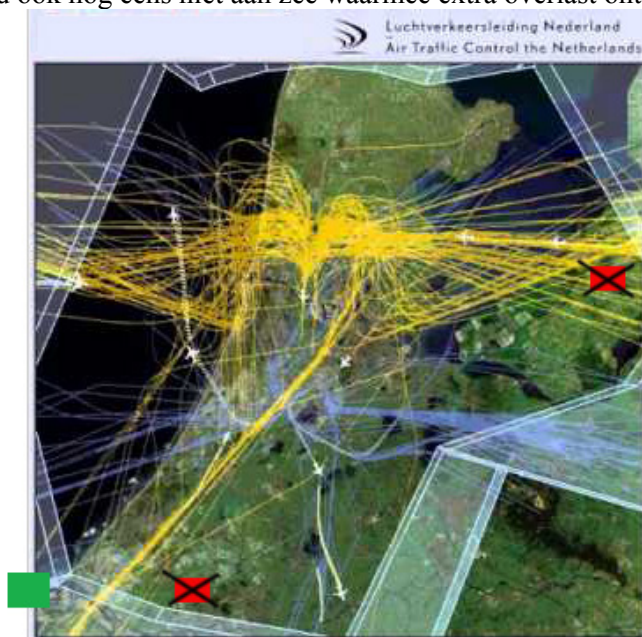
- Omdat onze belangrijkste luchthaven Schiphol ruimte nodig heeft om veilig te kunnen aanvliegen en vertrekken kunnen er geen grotere luchthavens in een zekere straal om Schiphol heen komen. Zoals in Figuur 1 en 2 is te zien blijft er ook na de indeling van het luchtruim voor Lelystad weinig ruimte over om te kunnen naderen en zal de overlast voor een groot deel van Nederland groot zijn. Een andere locatie, verder van Schiphol vandaan heeft daarom de voorkeur.
- Als alternatieve locatie van vliegveld Lelystad en Rotterdam kan de overheid met visie een planning maken om over 15-25 jaar te kunnen gaan vliegen vanaf de Maasvlakte. Mits de vliegtuigen dan geen CO₂ uitstoten uiteraard, zie volgende punt. De Maasvlakte valt buiten de TMA van Schiphol, heeft veel aanvlieg- en vertrekmogelijkheden vanaf de Noordzee en kan vrijwel direct op 'snelweg in de lucht' aansluiten. De overlast voor inwoners van Nederland blijft hiermee beperkt. Bovendien is de reistijd van Schiphol naar Rotterdam slechts 25 min ipv 50 min van Schiphol naar Lelystad. Uiteraard ben je dan nog niet op de luchthaven, daar moet op beide locaties in worden geïnvesteerd.
- De extra CO₂ uitstoot waarmee klimaatverandering wordt versterkt mag niet toenemen. Meer vliegbewegingen zorgen voor veel extra uitstoot van broeikasgassen. Dit is niet hoe we ons land innovatief en duurzaam maken! Wij hebben ons bovendien te houden aan afspraken gemaakt in Parijs, CO₂ in de grond pompen gaat niet helpen als je een nieuwe luchthaven opent.
- Net zoals dat met snelwegen gaat -hoe meer asfalt hoe meer auto's op de weg- zullen er ook meer mensen vliegen wanneer er meer vliegtuigen mogen vliegen.
- Het is onvoorstelbaar om voor zeer lage bedragen te mogen vliegen terwijl de inwoners in dit land daar heel veel overlast van ondervinden. Een city-trip met het vliegtuig zou niet goedkoper mogen zijn dan het duurzamer alternatief met de trein. De overheid zou meer moeten investeren om het treinverkeer en wagenpark in Nederland duurzamer te krijgen in plaats van meer kerosine over ons land te verspreiden.



 Conflicterend met Schiphol: hier geen grote vliegtuigen

 Vliegveld Maas: neemt vanaf 2030 vluchten over van Schiphol

Figuur 1: De twee luchthavens bij Rotterdam en Lelystad liggen binnen het luchtruim van Schiphol. En Lelystad ook nog eens niet aan zee waarmee extra overlast ontstaat boven land.



 Conflicterend met Schiphol: hier geen grote vliegtuigen

 Vliegveld Maas: neemt vanaf 2030 vluchten over van Schiphol

Figuur 2: De luchthaven bij Lelystad ligt onder vele vliegtroutes vanaf Schiphol.

Gidlöf-Gunnarsson, A., & Öhrström, E. (2007). Noise and well-being in urban residential environments: The potential role of perceived availability to nearby green areas. *Landscape and Urban Planning*, 83(2), 115-126.