



# STICHTING RED DE VELUWE

## **Voorkom onherstelbare schade aan mens, dier en milieu door de laagvliegroutes!**

Stichting Red de Veluwe voert actie tegen de uitbreidingsplannen van Lelystad Airport die lange laagvliegroutes tot gevolg zullen hebben. Van Elburg tot Ede/Wageningen gaan vliegtuigen op 900, 1800 en 2700 meter over de Veluwe, de IJsselvallei en de Stedendriehoek vliegen. Stichting Red de Veluwe vindt dat onacceptabel en vecht tegen de overheid om te voorkomen dat laagvliegroutes ons mooie Gelderland gaan aantasten. Eén jaar uitstel is mooi, maar niet voldoende. Het biedt ons wel de gelegenheid het verzet krachtig op te voeren. Eerst moet het luchtruim opnieuw worden ingedeeld en dan moet bekeken worden of de opening van Lelystad Airport nog wel nodig is.

### **Stichting Red de Veluwe heeft sinds de zomer van 2017 diverse acties ondernomen:**

- Informatiebijeenkomst in Epe die zeer druk werd bezocht;
- Grote manifestatie op Lelystad Airport van 11 november 2017 met veel publiciteit;
- Mede-initiatiefnemer van de Recron-enquête onder recreatieondernemers;
- Oproep tot een emailbom aan de woordvoerders luchtvaart in de Tweede Kamer;
- Voorbeeldbrief voor de internetconsultatie in oktober 2017;
- Klacht bij de Europese Commissie;
- Enquête onder ondernemers in Hoenderloo over dreigende terugloop toeristische sector;
- Vrijkaartjes natuurfilm 'Wild' voor de woordvoerders luchtvaart in Tweede Kamer;
- Grote informatiebijeenkomst in Apeldoorn op 13 maart 2018.

### **Tot onze vaste activiteiten behoren:**

- Het onderhouden van contacten met politici zowel op gemeentelijk, provinciaal, landelijk en de laatste tijd zelfs ook op Europees niveau;
- Het beheer van een actuele website om bewoners en ondernemers te informeren;
- Een maandelijkse nieuwsbrief voor degenen die zich daarvoor aangemeld hebben;
- Op verzoek geven wij specifieke voorlichting aan organisaties, ondernemers, politici, belangenverenigingen, dorpsraden, natuurorganisaties, scholen en individuele burgers;
- Het voorbereiden van een juridische procedure als allerlaatste redmiddel.

Om acties, onderzoek en een juridische procedure mogelijk te (blijven) maken, is uw financiële bijdrage onmisbaar. Wij werken allemaal op vrijwillige basis en onbezoldigd. Al het geld gaat naar inspanningen om aantasting van het woon- en leefklimaat, natuur- en stiltegebieden en de toeristische sector in onze regio te voorkomen. Elk bedrag is welkom op bankrekening:

**NL 73 ABNA 0810 899 167** t.n.v. Stichting Red de Veluwe

Alvast hartelijk dank

Wilt u op de hoogte blijven van de meest actuele informatie over de uitbreidingsplannen van Lelystad Airport, de vliegroutes, berichten in de media en over onze acties, gaat u dan naar [www.stichtingreddeveluwe.nl](http://www.stichtingreddeveluwe.nl) en meld u aan voor de nieuwsbrief.



[www.facebook.com/stichtingReddeVeluwe](http://www.facebook.com/stichtingReddeVeluwe)



@st\_RdV @ReddeVeluwetweets



## 10 FABELS EN FEITEN OVER LELYSTAD AIRPORT

	Fabel?	Feit!
1.	45.000 Vliegbewegingen per jaar is het absolute maximum. (één vlucht = twee vliegbewegingen, nl een start en een landing.)	Om dit aantal in de toekomst te kunnen handhaven, is wettelijk niets geregeld. Voor Maastricht Aachen Airport heeft de minister een “gedoogconstructie” bedacht die het mogelijk maakt het maximum aantal vrachtluchten te overschrijden.
2.	Lelystad Airport is goed voor de Nederlandse economie.	Zeker de eerste 10 jaar zal Lelystad Airport verliesgevend zijn.
3.	Er gaan <i>alleen</i> vakantievluchten van en naar Lelystad Airport met de vliegtuigtypes Boeing 737 en Airbus A319, A320 en A321.	De landingsbaan is met 2.700 x 45 meter geschikt voor veel grotere vliegtuigen, waaronder ook Boeings B777 en B787, en Airbusen A330, A340, A350.
4.	De uitbreiding van Lelystad Airport gaat naar schatting 300 – 3.400 arbeidsplaatsen opleveren.	Onderzoek wijst uit dat er door de uitbreiding van Lelystad Airport alleen al bij de recreatiebedrijven in Overijssel en Gelderland 2.000 arbeidsplaatsen verloren gaan.
5.	Het gaat maar om 1 vliegtuig per anderhalf uur (90 minuten). Als de vluchten verspreid waren over 365 dagen per jaar, zouden dat er 27-28 per dag zijn. Er mag 17 uur per dag worden gevlogen. Dan zou dat neerkomen op 3 vliegtuigen per 2 uur.	10.000 Vliegbewegingen per jaar, waarvan 9.000 vliegbewegingen in de vakantieperiode, waarvan 8.100 vliegbewegingen naar het zuiden. Dit zijn 810 vliegbewegingen per vakantieweek. Dit zijn 116 vliegbewegingen per dag, waarvan 93 tijdens piekuren (6-8 uur 's ochtends en 18-20 uur 's avonds). Dat betekent 23 vliegbewegingen per piekuur, wat neerkomt op meer dan één laagvliegend vliegtuig per 3 minuten.
6.	Als de uitbreiding van Lelystad Airport niet doorgaat, gooit Nederland 150 - 160 miljoen euro weg aan al gedane investeringen.	<i>Alleen al</i> de Recron-recreatiebedrijven in Gelderland en Overijssel vrezten een omzetverlies van 92 miljoen euro per jaar.
7.	De uitbreiding van Lelystad Airport is absoluut nodig, al is het maar met 10.000 vliegbewegingen tot aan de herindeling van het luchtruim, om uiteindelijk te groeien naar maximaal 45.000 vliegbewegingen.	Als de tien dagelijkse vluchten naar Weeze/Düsseldorf en de tien vluchten naar Brussel worden vervangen door goede (extra) treinverbindingen en de Eurostar kan 20 van de 60 dagelijkse vluchten naar Londen vervangen, dan is de hele uitbreiding van Lelystad Airport niet nodig.
8.	Na de herindeling van het luchtruim in 2023 wordt er gegarandeerd hoger gevlogen.	Het is zeer de vraag of het luchtruim in 2023 heringedeeld zal zijn. Er is nog niet eens mee begonnen en er is een groot tekort aan luchtverkeersleiders. Wordt 2023 wél gehaald, dan geeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) geen enkele garantie dat er daadwerkelijk hoger gevlogen zal worden. LVNL bepaalt uiteindelijk de routes.
9.	Het vliegveld is de laatste kans voor Lelystad.	Lelystad krijgt een nieuwe haven, die onafhankelijk van het vliegveld bestaansrecht heeft. Lelystad heeft al 7 jachthavens met in totaal 3.000 ligplaatsen, naast Bataviastad en prachtige natuurgebieden, waaronder de Oostvaardersplassen, waarmee geld verdiend kan worden.
10.	Het Milieu Effect Rapport omvat nu ook de aansluitroutes, beter bekend als de lange laagvliegroutes.	Sommige (milieu)effecten zijn opgenomen, maar heel selectief. Er is geen zogeheten Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse uitgevoerd. Dit omvat b.v. onderzoek naar de gevolgen voor de omzet van ondernemers. Er is gerekend met een veel te hoge toegestane norm voor stikstof. Effecten op de gezondheid zijn niet of nauwelijks onderzocht. Denk aan longaandoeningen en de gevolgen van langdurige geluidsoverlast.