

De feiten over laagvliegen en laagvliegroutes

Alkmaar 1800 m stijgend

Biddinghuizen/Dronten 600 m stijgend

Giethoorn 1800 m

Wezep/Hatterum 1800 m stijgend

Zwolle 900-1800 m

Lemelerveld 1800 m

Deventer 2700 m

Arnhem 2700 m

45.000 vluchten per jaar

123 vluchten per dag

45.000
vluchten per jaar

123
vluchten per dag

‘Deze tijd vraagt om herbezinning. Laten we niet de (verdere groei van de) luchtvaart-industrie, maar het welzijn van de burger en de natuur weer centraal stellen. En dat betekent géén schadelijke laagvliegroutes over Nederland.’

- 

De feiten over laagvliegen en laagvliegroutes

Wat zijn 'laagvliegroutes'?

Als Lelystad Airport opent, moeten vliegtuigen van en naar Lelystad zeer laag vliegen, anders zitten de vliegtuigen het vliegverkeer van en naar Schiphol in de weg. Er wordt (in het lagere luchtruim) een tweede luchtsnelweg gecreëerd, onder die van Schiphol door. Hierdoor ontstaan de zgn. '[laagvliegroutes](#)', waarbij vliegtuigen niet hoger dan ca. 1800 meter zullen vliegen. Deze gaan over een groot deel van Nederland (over ruim 1.700 km), 23 Natura2000- en stilte- gebieden zoals de Veluwe en de Weerribben, over dorpen en steden en over ca. 900 campings, vakantieparken en hotels.

Hoe vaak komen vliegtuigen laag over?

- Het voorlopige doel is 45.000 vluchten per jaar. Dit betekent gemiddeld elke 8 à 9 minuten een laagvliegend vliegtuig, met pieken in de zomermaanden.
- De vliegtijden zijn tussen 06.00 en 23.00/00.00 uur. Maar uit ervaring blijkt helaas dat tijdgrenzen stelselmatig overschreden worden en overschrijdingen niet gehandhaafd worden.
- Schiphol en het ministerie van I&W zien de groei van de luchtvaart als doel op zich (Luchtvaartnota), het aantal van 100.000 en zelfs 225.000 vluchten is al doorgerekend. De stilte is dan voorgoed verdwenen.

Gaat opening Lelystad Airport de Schiphol regio ontlasten?

Dit is een veel gehoord argument van voorstanders van Lelystad Airport. Het is echter feitelijk onjuist. Uitplaatsen van vakantievluchten naar Lelystad geeft ruimte voor intercontinentale (en vracht?) vluchten op Schiphol. Dit zal leiden tot een toename van de geluidsoverlast voor omwonenden regio Schiphol. Lees [hier](#) de feitelijke onderbouwing.

Waarom wil de Nederlandse regering 'laagvliegroutes'?

Schiphol wil verder groeien, maar het luchtruim in Nederland is overvol en de overlast enorm. Daarom moet Lelystad Airport open en heeft Schiphol in samenwerking met het ministerie van I&W een bizarre oplossing bedacht: vliegtuigen van en richting Lelystad moeten 'laagvliegen', onder de vliegtuigen van en naar Schiphol door. Geen enkel ander land in Europa kent een dergelijke oplossing voor een overvol luchtruim.

Zijn de laagvliegroutes opgelost met de nieuwe indeling van het luchtruim?

Nee. Het ministerie van I&W beweert dat met de luchtruimherziening laagvliegen is opgelost. Dit is helaas pertinent [onwaar](#). *Laagvliegen wordt niet opgelost*. Alle uitspraken dat laagvliegen zou zijn opgelost, zijn ronduit misleidend. Er wordt geen enkele bindende en haalbare oplossing geboden voor laagvliegen. Integendeel, in de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening wordt Schiphol juist alle ruimte gegeven voor laagvliegen over lange afstanden boven Nederland.

Wat vindt de politiek van laagvliegroutes?

Nagenoeg de hele landelijke politiek is tegen laagvliegen. In de recente programma's van D66, PvdD, SP, CU, SGP, CDA, GL, Volt en BBB is dit expliciet opgenomen. Gemeenten en provincies eisen ook een oplossing. Burgemeesters spreken zich nadrukkelijk uit tegen Lelystad Airport ('niet uit te leggen') en gemeenten starten eigen [onafhankelijke onderzoeken](#) naar de effecten. Intussen zijn er [23 actiegroepen](#) tegen laagvliegen. Uit onderzoek blijkt dat het [publieke draagvlak](#) voor verdere groei van de luchtvaart en opening Lelystad Airport ook sterk is afgenomen.

Wat zijn de effecten van laagvliegen?

Onder de geplande laagvliegroutes wonen ruim 1 miljoen mensen verspreid over 5 provincies. Laagvliegende vliegtuigen zijn schadelijk voor de volksgezondheid vanwege de enorme [geluidsoverlast](#) die uitstoot van onder meer ultrafijnstof. Ook brengt laagvliegen de [veiligheid](#) in gevaar, vanwege het risico van aanvaringen met vogels. Daarnaast verwacht de recreatiesector enorme schade te lijden en zullen huizen onder de laagvliegroutes aanzienlijk in [waarde](#) dalen.

Voor Lelystad Airport geldt geen nachtvluchten. Klopt dat?

Nee. Het terugdringen van nachtvluchten is beleid en het is vastgelegd dat er geen [nachtvluchten](#) op Lelystad Airport komen. Een nacht dient volgens de internationale norm 8 uur te duren. Echter, het voornemen is om Lelystad Airport te openen van 06.00 tot uiterlijk 00.00 uur. Dat betekent een nacht van 6 en *niet* van 8 uur en dus ... nachtvluchten. De minister wil de regels niet respecteren, want: '*... juist de randen van de nacht zijn bedrijfseconomisch van belang voor luchtvaartmaatschappijen ...*' (Luchtvaartnota). Immers low-cost carriers willen zo vaak mogelijk op een dag heen en terug vliegen voor een zo hoog mogelijke opbrengst.

Wat speelt er nog meer rondom Lelystad Airport?

Teveel om op te noemen. Zo rammelt de business case en de MKBA, er zal elk jaar (miljoenen €) belastinggeld bij moeten. Lelystad Airport is strikt bedoeld als '[overloop luchthaven](#)', maar het ministerie van I&W heeft de onmogelijkheid hiervan zwegen en autonome groei toch mogelijk gemaakt. Rapporten bevatten talloze fouten en verkeerde aannames. Er wordt niet voldaan aan de [veiligheidsnormen](#), stikstof berekeningen zijn gemanipuleerd om een natuurvergunningsprocedure te ontlopen en er loopt een [aangifte](#) vanwege fraude tegen oa. hoge ambtenaren. De Tweede Kamer wordt stelselmatig niet, te laat of onvolledig geïnformeerd. Aanrader: het boek '[Schiphol Regeert](#)' dat een goede inzicht geeft in het politieke spel tussen Schiphol, ambtenaren en bewindslieden.