

Indiener zienswijze: dhr. JHW. Boerman, Mepperdiep 66, 8032 TD Zwolle

Ik maak bezwaar tegen het in gebruik nemen van het vergrootte vliegveld Lelystad per april 2019.

Mijn woning ligt aan de noordrand van de woonbebouwing van de wijk Aalanden in Zwolle. Hoewel de kaarten vaag zijn, liggen de naderingsroutes uit oostelijke richting, te weten B+baan 23 en B+ baan 25 ongeveer tegen de rivier de Vecht aan. Op zo'n 1.200 m afstand van de bebouwingsgrens van de woonwijk Aalanden. De bebouwingsgrenzen van de woonwijken Berkum en Stadshagen in Zwolle, liggen nog dichterbij de routes.

Op de informatieavond op 19 september in Zwolle is gemeld dat er een internet consultatie gaat komen. Breed. Volgens de pagina waarop de zienswijze kan worden ingediend gaat het nu om de ontwerp-routes.

Mijn belangrijkste bewaar tegen ingebruikname van vliegveld Lelystad is dat:

- a) **de datum van april 2019 voorop staat. Dit is bovengeschiedt gemaakt aan een zorgvuldige voorbereiding en een even zorgvuldige betrokkenheid van omwonenden van het vliegveld en burgers die in de invloedssfeer liggen.**
- b) **de inzet van de rijksoverheid is voor wat betreft die betrokkenheid ernstig tekort geschoten.**
- c) **er geen sprake van duidelijke informatie en een volledige en correcte onderbouwing van gegevens en cijfers. De mer heeft volstrekt onvoldoende reikwijdte. De informatie en onderbouwing is voor de burgers onduidelijk en kent op onderdelen foutieve informatie.**

Procedure

Er is tot nu toe een procedure gevolgd die niet voldoet aan de wettelijke eisen van informatieverstrekking, inspraak en betrokkenheid. Zij past evenmin bij een verantwoorde bestuurlijke benadering van burgers die in de invloedssfeer liggen van "het in initiatief". Burgers zijn niet geïnformeerd of op onderdelen onjuist geïnformeerd. Ik ben een betrokken burger, die eerst door publicatie van de ontwerp routes in juni 2017, op dit dossier is geattendeerd.

"Daarnaast hebben verschillende informatieavonden plaatsgevonden om omwonenden te informeren."
(Geïntegreerd hoofdrapport mer 14-11-2014).

Omwonenden is een woord dat misverstanden oproept. Er is een verschil tussen omwonenden en burgers die in de invloedssfeer liggen. Eerstbedoelden zijn omwonenden van het vliegveld. Dan heb je natuurlijk de vraag tot hoever dat gaat. Op afstand van het vliegveld gaat het om betrokkenen wonend in de invloedssfeer van de luchthaven. Of te wel degenen die redelijkerwijs overlast ervaren van de vliegroutes.

Bovenstaande quote is onjuist. Ik heb pas een paar maanden geleden vernomen dat er een inspraakavond zou zijn geweest in Zwolle. Ja, juist de bijeenkomst die tegelijkertijd met een wedstrijd van het Nederlands voetbalteam is geweest. Ik heb tot juni 2017 nooit iets meegekregen van inspraak of informatie. Dit verwijt treft vooral de rijksoverheid. Maar ook het provinciaal bestuur van Overijssel en - in mijn situatie - het gemeentebestuur van Zwolle, zijn tekort geschoten.

Alleen de informatieavond op 17 september 2017 heb ik meegekregen en bijgewoond. Daarover straks meer.

Door velen is gefulmineerd dat de procedures en de inhoud op sommige punten niet klopt. Zowel door bijvoorbeeld Hoog Overijssel als duizenden burgers zijn opmerkingen over de procedures en de inhoud gemaakt. De staatssecretaris maakt al deze opmerkingen ondergeschikt aan de datum april 2019. Alleen na langdurig en ernstig aandringen van Hoog Overijssel – nota bene pas in oktober van dit jaar - is bij haar het besef ingedaald dat er onjuiste uitgangspunten qua geluidsbelasting zijn gehanteerd. Echt een gotspe dat dit zolang door de staatssecretaris is afgehouden.

Reikwijdte MER

In de begrippenlijst gaat het buiten Flevoland over het oude land. **Oude land:** De Flevopolder wordt aangeduid als het 'nieuwe land', het 'oude land' is in dit geval de noord-veluwe streek. Ook de kaartjes gaan van een beperkte reikwijdte uit. Nog net is Zwolle te zien. Overijssel, Friesland en Drenthe ontbreken vrijwel volledig. Letterlijk kortzichtigheid van initiatiefnemer, het ministerie, de staatssecretaris en de

mer-commissie. Gelet op hetgeen vooral de laatste maanden door instanties, burgercomite's en burgers is opgemerkt, had de initiatiefnemer en de rijksoverheid niet met dit gemankeerde mer naar buiten mogen komen. De mer-commissie had geen positief advies over het mer-rapport mogen afgeven.

MER

"Verandering van het gebruik van de luchthaven kan effecten hebben op het milieu. Voorbeelden hiervan zijn mogelijke veranderingen in geluidsbelasting, luchtkwaliteit of externe veiligheid." (geïntegreerd hoofdrapport mer van 14 11-2014. Deze zinsnede van de initiatiefnemer is de opmaat voor het bagatelliseren van veel zaken die rond de luchthaven en de vliegroutes spelen. Maar dat het ministerie en haar adviseurs zich ook een houding aanmeten die zaken onvoldoende gemotiveerd, niet-geobjectiveerd en zelfs onjuist naar voren brengt, vind ik zeer kwalijk. Doel van m.e.r. is het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten die (uiteindelijk) kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Een dergelijke openingszin van het initiatief en een gesloten houding van het ministerie qua procedures en inhoud, hebben gedurende het verloop van dit proces een rol gespeeld. Een rol die stuitend is voor betrokken burgers. Zij hebben steeds het gevoel gehad dat ze met de rug tegen de muur stonden en dat opmerkingen niets uithaalden. Hierover gaan veel reacties van gemeentebesturen en burgers. Voor de overheid geldt echter maar één mantra: april 2019.

Alderstafel

"De Alderstafel is.....door het Rijk gevraagd" "een door alle partijen aan tafel gedragen advies uit te brengen aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM. Een advies dat de politiek in staat stelt te besluiten over een werkbare afspraak voor de middellange termijn waarmee de beschikbare milieuruimte (criteria voor gelijkwaardigheid) voor Schiphol kan worden benut en waarmee een balans wordt bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, hinder beperkende maatregelen, vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven".

Ik constateer dat Alders op meerdere punten niet aan de opdracht heeft voldaan. Er is beslist geen sprake van een gedragen advies dat mag blijken uit de vele reacties die de afgelopen maanden door belangengroeperingen, instanties, gemeenten, provincies en duizenden burgers naar voren zijn gebracht. The bottom line is dat burgers het gevoel hebben dat zij te maken hebben met opvattingen van overheidswege die niet te beïnvloeden zijn. Burgers voelen zich niet gehoord en worden niet serieus genomen.

"alle partijen" "Dat waren de geselecteerde partijen. En ik moest mij –achteraf wist ik dat pas – daarbij kennelijk vertegenwoordigd voelen door het provinciale bestuur van Gelderland. Ik heb uit de media vernomen hoe een en ander is verlopen.

"dat de politiek in staat stelt te besluiten over een werkbare afspraak". Ik heb de debatten in september van de vaste kamercommissie gevolgd en de informatiezitting in Zwolle bijgewoond. De provincies Gelderland, Friesland en Overijssel en vele lokale besturen zijn niet alleen verrast. Maar ze zijn ook te hoop gelopen tegen de gepresenteerde plannen van de vliegroutes. Van een gedragen advies is dus geen sprake.

"vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving". Ik kan met de beste wil van de wereld niet één aanknopingspunt vinden dat de kwaliteit van de leefomgeving vergroot is met dit initiatief.

Economie versus milieu

" Aan de Alderstafel Lelystad is geconcludeerd dat de positieve geluidseffecten van een baandraaiing voor Dronten niet opwegen tegen de hoge extra kosten en het verlies aan de betrouwbaarheid van de operatie die het gevolg zijn van een baandraaiing." Dit is klare economische taal. Ook hier zie ik dat niet gestreefd wordt naar het MMI, maar dat voor een suboptimale variant is gekozen.

Locatiekeuze

Vanwege een toevallige ligging van een airstrip bij Lelystad wordt deze locatie aangegrepen en in de vaart der volkeren opgewaardeerd. Gelegenheidsplanologie, maar dan ook nog één van een slechte soort. Want volgens het tv-programma Zembla zou er een rapport zijn dat aangeeft dat Lelystad

ongeschikt is voor het doel, waarvoor het nu wordt uitgebreid. Dit vanwege de interferentie met luchtvaartverkeer van Schiphol. Een andere locatie zou veel meer voor de hand hebben gelegen. Dan hadden we waarschijnlijk geen discussie over een suboptimale periode van 5 jaar. Er is geredeneerd vanuit de ene stip op de kaart. Graag wil ik weten waarom geen andere benadering is gekozen? Met andere woorden, waarom is niet eerst gekeken waar, rekening houdend met bestaande luchtvaartroutes, een uitwijklocatie van Schiphol het beste zou kunnen worden gevonden?

Openbaar vervoer

Dat de locatiekeuze een gelegenheidskeuze is, mag blijken uit het feit dat het vliegveld niet aangesloten is op het openbaar vervoer, ic het spoorwegnet. Een gemiste kans. Autovervoer moet zorgen voor aan- en afvoer van passagiers. Voor de voorgestane 40.000 vluchten betekent dat richting Lelystad een zeer groot aantal auto's en dito vervuilende autokilometers.

Suboptimaal

Het ministerie gaat voor suboptimaal. Een fraai woord voor beduidend minder dan optimaal. Het ministerie houdt in de gehele discussie strak vast aan de gekozen uitgangspunten. Eén daarvan is: "zo min mogelijk gehinderden". Maar het uitgangspunt had moeten zijn: "overheidbeslissingen moeten zo optimaal mogelijk zijn". Dit laatste uitgangspunt wordt door de overheid niet gepraktiseerd. De minister kiest voor een suboptimale periode van 5 jaar. Een periode die mede door haar ministerie wordt veroorzaakt. Terwijl luchtvaartspecialisten en het ministerie wisten van de complexiteit en tijdrovendheid van de aanpassing van de luchtvaartroutes, zijn jaren verstreken zonder dat dit punt is opgepakt. Een grote en ernstige misser die simpelweg afgewenteld wordt over de hoofden van tienduizenden burgers. Ik heb de behandeling (in twee zittingen in de vaste Kamercommissie) gevolgd. De staatssecretaris gaat hier wel heel erg makkelijk aan voorbij.

Informatieavond

De avond van 19 september in Zwolle was qua voorbereiding slecht georganiseerd. Ik had voor die datum een vraag over die avond. Ik werd van het kastje naar de muur gestuurd. Er is op die avond weliswaar informatie verstrekt. Maar de sfeer was verre van goed. Hoewel de overheid bekend was met een aantal grieven, heeft zij absoluut niet geprobeerd om de tegenstelling burger versus overheid enigszins van tafel te krijgen. Ook dit was weer een gemiste kans.

Nauwkeurigheid routes

Hoe verhouden de vliegroutes qua ligging en hoogte zich met de praktijk van het vliegen? Mijn vraag is of er relevante discrepantie bestaat tussen de theorie en de praktijk?

Concreet:

- 1) zijn beide vliegroutes een lijn waaraan de piloten en dus het vliegtuig in alle gevallen zich in de praktijk exact aan houden, of kent deze bandbreedtes?
- 2) Wordt de aangegeven hoogte van 6.000 voet exact aangehouden of geldt ook hierbij een bandbreedte?
- 3) Worden de aangegeven punten waar de landing "echt wordt ingezet" exact aangehouden of gebeurt dat in de praktijk "bij benadering"?

Als de praktijk bandbreedtes in route, hoogte en dalingspunt zou kennen, dan kan er nog dichter en lager bij de woonwijken worden gevlogen, dan nu in theorie is beschreven. Dat er dan meer hinder zal optreden, lijkt mij duidelijk.

Tijdens de informatieavond/plenair heb ik de voorgaande punten gevraagd. Het antwoord: "er wordt gevlogen met precisienavigatie. Volgende vraag" vond ik niet bevredigend.