

Onderwerp Vliegroutes Lelystad Airport – Informatienota gemeente Zwolle dd. 18 juli 2017

Reactie HoogOverijssel

Datum 7 augustus 2017

**Aan: Gemeenteraad Gemeente Zwolle
College van B&W Gemeente Zwolle**

Geachte Raad en College,

Bij deze vindt u de tekst van de Informatienotitie Vliegroutes Lelystad Airport, die u hebt ontvangen van uw College aangevuld met opmerkingen en correcties door HoogOverijssel.

Op die wijze hopen wij bij te dragen aan een correcte informatieverstrekking aan Uw Raad. Natuurlijk is over dit onderwerp nog meer te vertellen door ons team van deskundigen. Wij zijn graag bereid om op uw uitnodiging een en ander te verzorgen.

Voor de duidelijkheid hebben we onze aanvullingen tussen haakjes <...> in een andere kleur weergegeven.

Vertrouwend u hiermee van dienst geweest te zijn, verblijven wij,

Met vriendelijke groet,

HoogOverijssel

p/a

info@hoogoverijssel.nl

Informatienota voor de raad

Datum 18 juli 2017

Onderwerp Vliegroutes Lelystad Airport – open brief Swollwacht en GroenLinks

Versienummer V3.0

Portefeuillehouder M.W.J. van Willigen

Informant C.H. Dijkhuizen

Afdeling Ruimte & Economie / OWA

Telefoon 038 498 4007

Email C.Dijkhuizen@zwolle.nl

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

1. de stand van zaken inzake toekomstig vliegverkeer van luchthaven Lelystad.
2. de beantwoording van de motie 'Vlieghoogte vliegtuigen luchthaven Lelystad boven Zwolle' van 13 maart 2017.

Inleiding

Op dinsdagavond 11 juli 2017 heeft in Stadshagen een informatiebijeenkomst plaatsgevonden over de toekomstige vliegroutes van Lelystad Airport. Naar aanleiding van deze informatiebijeenkomst hebben de fracties van Swollwacht en GroenLinks een open brief aan het college gericht. De fracties verwijzen naar de presentatie van het actiecomité HoogOverijssel (bijlage) en vragen aandacht voor de impact van de vliegroutes van Lelystad Airport. Swollwacht en GroenLinks roepen het college op intensieve actie te ondernemen en het actiecomité HoogOverijssel te steunen.

In de raadsvergadering van 17 juli 2017 heeft de fractie van D66 mondelinge vragen gesteld over de vliegroutes en heeft uw raad de motie 'Ruimte in het luchtruim' aangenomen. De motie richt zich op het optimaliseren van de (aansluit)routes in het kader van de herindeling van het luchtruim.

Kernboodschap

Er is onrust ontstaan over de vliegroutes van de luchthaven in Lelystad. Inwoners van Zwolle en de omliggende regio maken zich zorgen over mogelijke overlast en geluidhinder door het vliegverkeer. De luchthaven in Lelystad zal een belangrijke rol vervullen in het overnemen van vluchten van Schiphol.

<HoogOverijssel: Lelystad neemt geen vluchten van Schiphol over, maar is aanvullend op Schiphol.>

Wat betekent dit voor de gezondheid en de leefbaarheid in de Zwolse regio?

<HoogOverijssel: dat is precies het punt waarom een complete en correcte MER zo belangrijk is. Dosis-effect-relaties (kwantificeren van gevolgen voor gezondheid van geluid), beginnen vanaf 37 dB(A). Dat is ook zo bij Schiphol. Dit staat los van wettelijke geluidsnormen, maar zou een onderdeel moeten zijn van de berekening van gezondheidseffecten tgv geluid in een correcte Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Ook dat is niet gebeurd voor Zwolle en omgeving.>

Het college neemt de zorgen van de inwoners over de verwachte hinder door de vliegroutes van Lelystad Airport in de stad en de regio serieus. Het is moeilijk voor te stellen wat het effect precies zal zijn van de vliegroutes. De onzekerheid daarover is begrijpelijk. Het college zet zich er onverminderd voor in om de hinder tot een minimum te beperken.

<HoogOverijssel: hinder tot minimum beperken begint met op een juiste manier in kaart brengen van de te verwachten hinder. Dit is door de Alderstafel, resp. in de MER aantoonbaar niet gebeurd. HoogOverijssel zet zich in voor hogere vliegroutes voor een beter woon-, leef- en economisch klimaat in de wijde regio. De studies waar het college zich op baseert, bevatten onjuistheden die nadelig zijn voor Zwolle en wijde omgeving. Wij hopen dat het college na deze infosessie echt wat mee gaat doen. >

In de voorbereiding van het Luchthavenbesluit voor de uitbreiding van de luchthaven in Lelystad heeft het college op 16 september 2013 en op 23 juli 2014 een zienswijze ingediend op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Milieueffectrapport (MER). Uw raad is van deze zienswijzen in kennis gesteld, onder meer in reactie op schriftelijke vragen van de GroenLinks-fractie op 23 september 2013.

<HoogOverijssel: In het verslag gemeenteraad dd 17 september 2013 staat geschreven "*Naar aanleiding van de bezwaren van Kampen tegen de uitbreiding van vliegveld Lelystad wenst het College nadere informatie over de economische en milieutechnische aspecten van de uitbreiding.*". Dit is ná 16 september. Voor die tijd heeft het college de raad dus niet geïnformeerd. Pas na vragen van GroenLinks heeft het college actie ondernomen om zichzelf en de raad te informeren. Van een pro-actieve houding was hier geen sprake.>

In de uitvoering van het Luchthavenbesluit voor Lelystad van 1 april 2015 blijft het college aandacht vragen voor dit onderwerp. Mede namens de gemeente Zwolle heeft de provincie Overijssel zitting aan de Alderstafel Lelystad.

<HoogOverijssel: HoogOverijssel heeft direct contact met LVNL en CLSK en dat is waar de echte kennis van zaken zit. Die blijkt vaak af te wijken van informatie verstrekt door Ministerie I&M, waarmee wij overigens eveneens frequent rechtstreeks overleg voeren. Gemeente Zwolle en provincie Overijssel zitten pas sinds dit voorjaar zelf aan de Alderstafel. Tot die tijd heeft Overijssel zich laten representeren door Gelderland. Agenda's, aanwezigheidslijsten en verslagen van de Alderstafel zijn niet bekend.>

Onze belangen worden aan die tafel en in rechtstreeks overleg met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu ingebracht. De staatssecretaris heeft in het voorjaar toegezegd versneld te starten met de herindeling van het luchtruim. Dit biedt kansen om te komen tot optimalisatie van de (aansluit)routes om zo de hinder voor inwoners, ondernemers en fauna van Zwolle en Overijssel en omliggende provincies te beperken.

<HoogOverijssel: Het Ministerie heeft duidelijk gezegd dat er niet aan de B+ routes gesleuteld zal worden, dus geen kansen voor Zwolle dat de routes verder weg komen te liggen. Er bestaat nog wel een mogelijkheid dat de hoogteprofielen na een herindeling iets gunstiger worden.>

Samen met de provincie sluit het college op deze ontwikkeling aan om de lokale belangen nadrukkelijk te vertegenwoordigen.

<HoogOverijssel: HoogOverijssel zet zich hier hard voor in. Van "aansluiten alleen" verwachten wij niet veel, dat hebben de afgelopen jaren bewezen. Middels inzet van deskundigheid en de voorbereiding van een juridische procedure verwachten wij maximaal resultaat te kunnen bereiken

voor de burgeres en bedrijven, onder meer in Zwolle en speciaal in Stadshagen . Daarom hebben we ook aan de gemeente Zwolle gevraagd om ons financieel daarbij te ondersteunen.>

Consequenties

1. Op basis van nationaal luchtvaartbeleid is besloten Lelystad Airport uit te breiden

De uitbreiding van Lelystad Airport sluit aan op de nationale kaders voor de luchtvaart. Schiphol mag van de rijksoverheid groeien tot 510.000 vliegbewegingen per jaar in 2020.

<HoogOverijssel: FOUT - SPL mag tot 500.000 bewegingen groeien tot 2020 en daarna mogelijk doorgroeien.>

Om te voorzien in de totale vliegbehoefte van 580.000 bewegingen per jaar nemen Lelystad en Eindhoven 70.000 bewegingen per jaar voor hun rekening. Vanaf april 2019 groeit Lelystad Airport van circa 2.000-4.000 vliegbewegingen per jaar naar uiteindelijk circa 45.000 bewegingen.

<HoogOverijssel: Dit is oude informatie. Lelystad zal onmiddellijk tot 10.000 bewegingen groeien. Tot het luchtruim wordt herzien. De max van 45.000 telt pas na 2023 en na een heroverweging van de operatie, wat plaats zal vinden bij 25.000 vliegbewegingen.>

Bij de keuze voor Lelystad heeft het aantal te verwachten ernstig gehinderden uit nationaal oogpunt een rol gespeeld. In de Aldersadviezen aan het kabinet in 2012 en 2014 staat dat een groei van 40.000 vliegbewegingen op Schiphol leidt tot een toename van 32.500 ernstig gehinderden. Dezelfde groei op Lelystad leidt tot 279 ernstig gehinderden.

2. De rijksoverheid houdt vast aan de vertrek- en naderingsroutes in het MER en Luchthavenbesluit

Tegen het Luchthavenbesluit voor de uitbreiding van Lelystad Airport is geen bezwaar en beroep mogelijk geweest. Bij de voorbereiding van dit besluit heeft het college op 16 september 2013 en op 23 juli 2014 zienswijzen ingediend op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Milieueffectrapport (MER). In beide zienswijzen is aandacht gevraagd voor de vliegroutes bij Zwolle. Ondanks bijna 1.000 zienswijzen is het routeontwerp niet gewijzigd. 'Overall waar geluidbelasting en geluidhinder beperkt kan worden door het optimaliseren van het routeontwerp is dat gedaan', aldus de rijksoverheid.

<HoogOverijssel: de geluidscontouren die daarbij gebruikt zijn kloppen niet, dus de uitkomst van het proces om geluidshinder te minimaliseren is niet robuust.>

Uw raad is in een raadsinformatiebijeenkomst op 23 mei 2017 geïnformeerd over de laatste stand van zaken ten aanzien van de routes, mede naar aanleiding van een factsheet van het ministerie (bijlage).

<HoogOverijssel: Factsheet is onbetrouwbaar, geen enkel woord over de consequente uitzondering van 4000 voet boven Dalfsen en 3000 bij Zwolle.>

De uitgangspunten voor de routestructuur van Lelystad Airport zijn een vlieghoogte van 6.000 voet (1.800 meter) boven het 'oude land', geen routes over woongebieden en het vermijden van vliegtuigen over bestaand en toekomstig stedelijk gebied. Bij vertrek stijgen de vliegtuigen door tot 6.000 voet bij Wezep. Vliegtuigen zetten de landing zo laat mogelijk in vanaf 6.000 voet, ook bij Zwolle. De routes in het lagere luchtruim (tot 6.000 voet) liggen vast en staan volgens de staatssecretaris niet ter discussie.

<HoogOverijssel: 40% van de vluchten zullen op 4000 voet over Dalfsen en 3000 voet over Zwolle gaan. Bovendien wordt gedaan alsof 6000 voet "hoog" is, met minimale geluidsbelasting, maar dat is onjuist. 6000 voet (zeker zo ver van een luchthaven) is gewoon (te) laag !>

3. Er ligt geen (wettelijke) geluidcontour als gevolg van vliegverkeer boven Zwolle

In het onherroepelijke Luchthavenbesluit voor Lelystad zijn de wettelijke contouren voor geluidhinder aangegeven. De geluidcontouren tonen de gemiddelde geluidbelasting per etmaal (Lden). Voor de berekening van de Lden-geluidbelasting worden alle vliegtuigbewegingen in een jaar in de berekening meegenomen. De wettelijke contouren (70, 56 en 48 dB(A) Lden) liggen niet boven de gemeente Zwolle. Hieronder staat het kader voor de contouren:

- 48 dB(A) Lden-contour: binnen deze contour dient het bevoegd gezag een afweging te maken over de ruimtelijke ontwikkeling in dit gebied.
- 56 dB(A) Lden-contour: binnen deze contour is nieuwbouw van woningen en een geluidsgevoelig gebouw niet toegestaan. Hierop zijn een aantal uitzonderingen.
- 70 dB(A) Lden-contour: binnen deze contour worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en geluidsgevoelige bestemmingen aan hun bestemming onttrokken. Bestaande bewoners hebben wel recht om te blijven wonen.

Ook de geluidcontour van 40 dB(A) Lden die op verzoek van de commissie m.e.r. aan het MER is toegevoegd ligt niet op Zwols grondgebied. Tijdens de informatiebijeenkomst in Stadshagen is aangegeven dat de geluidcontour 40 dB(A) Lden volgens het actiecomité HoogOverijssel in het MER wel op het grondgebied van de gemeente Zwolle zichtbaar had moeten zijn. De stelling van HoogOverijssel is dat het MER-onderzoeksgebied ten onrechte is beperkt tot Flevoland en de randen van Overijssel en Gelderland. Het actiecomité heeft aangekondigd dit standpunt te verifiëren bij een deskundige, in verband met het voorbereiden van een civielrechtelijke procedure. Dit laat onverlet dat de 40 dB (A) Lden geen wettelijke contour is en in die zin geen beslissende betekenis toekomt. Pas bij de 48 dB(A) Lden-contour moet de gemeente een afweging maken over de ruimtelijke ontwikkeling in een gebied. De wettelijke contour van 48 dB(A) Lden betekent drie keer zoveel geluid als 40 dB(A) Lden.

<HoogOverijssel: een onafhankelijk adviesbureau heeft ondertussen bevestigd dat Zwolle minimaal door de 40 dB(A) Lden contour (gedeeltelijk) overlapt wordt. Aantal huizen, nieuwbouwhuizen en bewoners binnen de 40 dB(A) Lden contour was een van de beoordelingscriteria van de routesets. Vanaf 37 dB(A) heeft geluid aantoonbare gevolgen voor mens en fauna. Er zijn provinciale geluidsnormen voor stiltegebieden, variërend van 37 dB(A) tot 40 dB(A). Daar krijgt de Veluwe zeker mee te maken, hoewel de MER dat niet vermeldt. Afspraak in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER was dat de 40 dB(A) contour volledig gedekt zou worden door de MER-studies. Dit was het resultaat van de beoordeling van vele zienswijzen en adviezen MER-commissie. Dit is niet gebeurd.

Verder zal door de verdeling van de vluchten over een etmaal de geluidsbelasting in de ochtend en avonden ruim tweemaal zo hoog (43+ dB(A)) zijn als het etmaalgemiddelde van 40 dB(A). Het geluidspiekniveau van een vliegtuig op 3000 voet zal ongeveer 64 dB bedragen. Dit zal al vanaf 6.00 op kunnen treden, tot 23.00 's avonds, met uitloop naar 24.00. Ook dit wordt niet vermeld.>

4. Voor zover mogelijk wordt aan de regionale kaders uitvoering gegeven

Er zijn geen (wettelijke) geluidcontouren als gevolg van vliegverkeer op Zwols grondgebied van toepassing. Desondanks zullen de overvliegende vliegtuigen wel merkbaar zijn, omdat er routes met

Lelystad als bestemming ten noorden en westen van Zwolle liggen. De routes liggen niet boven stedelijk gebied. Vliegtuigen zetten de landing zo laat mogelijk in vanaf 6.000 voet (1.800 meter).

<HoogOverijssel: Bewezen onwaar voor 40% van de vluchten. Vliegtuigen komen strak langs Stadshagen. Bovendien vinden wij de (vermijdbare) hinder van groter belang dan de "wettelijke grenzen" waarover in deze notitie steeds wordt gesproken.>

Dit doen ze uiterlijk ter hoogte van de oranje omcirkelde gebieden in het kaartje zoals aangegeven in de factsheet, waaronder ook ten noorden van Zwolle. Dat betekent dat Zwolle bij westenwind (60% van de dagen) op 6.000 voet wordt gepasseerd op weg naar Ens. In reguliere situaties geldt dat ook voor de route bij oostenwind (40% van de dagen). Deze vlieghoogte is overeenkomstig het kader dat de regio in 2014 aan de Alderstafel is overeengekomen. Er zijn geen vertrekroutes op Zwols grondgebied.

<HoogOverijssel: Over de oranje cirkels in de factsheet heeft HoogOverijssel een (nog niet beantwoorde vraag) gesteld aan I&M. Deze vraag luidde: "**Vraag 16: Op het eerste factsheet (van 11 mei jl, betreffende de B+ routevariant) zijn oranje cirkels ingezet om aan te geven waar de daling vanaf FL060 wordt ingezet. De cirkels betreffende de landing op baan 23 lijken te slaan op een situatie met kruisend stijgend verkeer (richting Espel); de cirkels betreffende de landing op baan 05 lijken te slaan op een situatie zonder kruisend stijgend verkeer (richting Wezep). Kunt u hierop een toelichting geven?">**

Op één punt is er zorg over de vlieghoogte bij Zwolle. Bij oostenwind wordt ter hoogte van Stadshagen om Zwolle heen gevlogen naar Biddinghuizen. In de eerste jaren zullen vliegtuigen in de buurt van Stadshagen over het algemeen de daling in gaan zetten vanaf 6.000 voet. Daling vanaf 6.000 voet bij Zwolle is mogelijk als er geen vertrekkend vliegtuig is dat het landende kruist. Is dat wel het geval dan moet het landende vliegtuig onder het stijgende geleid worden. Ook andere situaties zoals weersomstandigheden kunnen er toe leiden dat de daling eerder dan het omcirkelde oranje gebied ingezet moet worden. Naarmate het aantal vliegbewegingen op Lelystad toeneemt, zullen naderende vliegtuigen bij oostenwind – door meer kruisend verkeer – ook op 3.000 voet zitten bij Zwolle.

<HoogOverijssel: Afhankelijk van de intensiteit van vliegverkeer vliegen ze hoger of lager (tussen 3000 voet en 6000 voet). >

Stichting HoogOverijssel is in de presentaties op 11 juli 2017 van de eindsituatie van 45.000 bewegingen uitgegaan en ging daarbij ook uit van het vliegen op 3.000 voet bij Zwolle in geval van oostenwind. Door het ministerie zijn bij de presentatie van de routes op 23 juni 2014 in Zwolle ook geluidsimulaties getoond van het vliegen op 3.000 voet bij Zwolle. Pas in 2017 heeft het ministerie met de factsheet in mei aangegeven dat de vliegtuigen bij oostenwind bij Zwolle vooral in de eerste jaren in reguliere situaties op 6.000 voet vliegen.

<HoogOverijssel: De hoogte wordt bepaald door de verkeersleiding. Hoe meer vluchten, hoe vaker laag. CLSK heeft maandag 31 juli tijdens een overleg met HoogOverijssel aangegeven, dat bij kruisend verkeer het landend verkeer ten oosten van Zwolle al op 5000ft zal zitten ivm hoogte separatie (ook bij westenwind). Zoals eerder opgemerkt: de beloofde herindeling zal géén verbetering opleveren voor Zwolle, omdat men lateraal vasthoudt aan de B+-variant. Oftewel: hoe meer vliegtuigen, hoe vaker laag op 3000 voet, in beide opzichten een groeiende overlast. Tenzij hoogtes serieus worden aangepast. Daarover bestaat geen enkele garantie.>

5. De aansluitroutes op de 'snelwegen' in de lucht geven (nog) geen ruimte voor glijvluchten

Uw raad heeft in een motie op 13 maart 2017 het college opgeroepen om de gedeputeerde van Overijssel te verzoeken, als deelnemer aan de Alderstafel, de staatssecretaris onderzoek te laten doen naar de toepassing van een Continuous Descent Approach voor naderende vliegtuigen van Lelystad en de uitkomsten te delen met uw raad. Dit verzoek is aan de gedeputeerde overgebracht. In een brief aan de Tweede Kamer van 13 maart 2017 heeft de staatssecretaris aangegeven bereid te zijn Luchtverkeersleiding Nederland te vragen te bezien welke optimalisaties in het verdere ontwerp van de aansluitroutes mogelijk zouden zijn. In de factsheet van juni 2017 staan de uiteindelijke aansluitroutes weergegeven. Luchtverkeersleiding Nederland heeft kennelijk geen kans gezien om een Continuous Descent Approach binnen de huidige randvoorwaarden en luchtruimstructuur in te passen. De zuidoostelijke naderingsroute naar Lelystad vanaf Lemelerveld kan niet hoger liggen dan 6.000 voet, omdat de ondergrens voor het verkeer naar Schiphol op 7.000 voet ligt. Deze uitgangspunten zijn conform de eerder gemaakte afspraken aan de Alderstafel Lelystad, aldus de staatssecretaris.

<HoogOverijssel: dit is een keuze van het ministerie geweest. De praktijk laat zien dat de ruimte er wel is. Het is dan ook de inzet van HoogOverijssel om deze ruimte boven de 7000 voet te gebruiken voor het dalend verkeer.>

Communicatie

Op 13 januari 2014 (in Nunspeet) en 23 juni 2014 (in de Nieuwe Buitensociëteit in Zwolle) heeft het ministerie informatiebijeenkomsten belegd voor inwoners over de routes. Deze bijeenkomsten zijn goed bezocht. Verder is de informatie over Lelystad Airport voor zover van belang voor Zwolle gebundeld op <https://www.zwolle.nl/vliegroutes>. Recent heeft de wijkwethouder over dit onderwerp een interview gegeven in de wijkkrant Stadshagen.

In de verdere voorbereiding van de ingebruikname van Lelystad Airport in april 2019 staan de aansluitroutes op de hogere 'snelwegen' in de lucht centraal. Op 26 juni 2017 heeft de heer Alders, als voorzitter van de Alderstafel voor Lelystad Airport, de staatssecretaris bericht dat er geen blokkades zijn voor deze aansluitroutes (zie de factsheet van juni 2017). Voor die gebieden waar de aansluitroutes komen, worden informatiebijeenkomsten door het ministerie voorbereid.

<HoogOverijssel: Op genoemde infoavond in Nunspeet (zo ook in Lelystad, Biddinghuizen en Zeewolde) zijn plaatjes getoond waaruit zou blijken dat er geen geluidsoverlast voor Oost- en Noord NL te verwachten was.

De informatiebijeenkomsten in juni 2014 betrof drie avonden in Flevoland en één in Zwolle. Pas op 11 juni 2014 volgt de uitnodiging met datum en locatie (slechts 13 dagen voor de infoavond):

<http://m.rtvoost.nl/nieuws/nieuwsItem.aspx?nid=191865&tag=lelystad%20airport>

Inwoners van Kampen, Zwolle en Zwartewaterland die willen weten wat zij zullen merken van meer vluchten op Lelystad, kunnen zich binnenkort laten bijpraten. Op 23 juni wordt in Zwolle een informatiebijeenkomst gehouden

In 2008 heeft het kabinet bepaald dat de luchthavens van Eindhoven en Lelystad moeten bijspringen, zodat niet alleen Schiphol de groei van de luchtvaart hoeft op te vangen. In Kampen ontstond daar eerder onrust over: mogelijk zou de uitbreiding van het vliegveld in

Lelystad leiden tot overlast. Eén van de aanvliegeroutes in de plannen gaat namelijk over Kampen.

Tijdens een bijeenkomst in de Nieuwe Buitensociëteit in Zwolle kunnen naast de inwoners van Kampen ook Zwollenaren en inwoners van Zwartewaterland terecht met vragen. Er is een informatiemarkt waarbij de plannen voor de luchthaven worden uitgelegd. Ook kunnen er vragen worden gesteld en er is een demonstratie van het vlieggeluid dat te verwachten is voor bepaalde locaties.

Slechts weinigen wisten van de infoavonden, die door gemeenten niet zijn bekend gemaakt. Dat is zeer kwalijk. Inwoners van de meeste gemeenten in Oost en Noord NL konden redelijkerwijs niet weten dat deze avonden in Flevoland en Zwolle zo relevant voor ze waren.

De infoavond van 23 juni 2014 in Zwolle viel bovendien gelijk met de kwartfinale WK-voetbal, waar Nederland tegen Chili speelde. De ambtenaar van Gelderland die namens Overijssel aan het Alderstafel overleg deelnam, heeft tijdens de door Stadshagen en HoogOverijssel georganiseerde infoavond 11 juli 2017 gezegd, dat hij ondanks veel discussie, de opdracht had gekregen de infoavond op die bewuste voetbalavond te organiseren. Dit is de initiatiefnemer zeer kwalijk te nemen.>

Vervolg

Voor een verdere doorgroei van Lelystad Airport naar 45.000 bewegingen is een aanpassing nodig van het luchtruim. Dan ontstaat volgens de staatssecretaris waarschijnlijk ruimte om verkeer van en naar Lelystad gunstiger in te passen.

<HoogOverijssel: tegelijkertijd wordt gesteld dat routevariant B+ vast staat, wat betekent dat elke mogelijke aanpassing van de routes of luchtruim geen enkel effect zal hebben op de laterale route-structuur rond Zwolle.>

Hierbij kunnen dan ook suggesties en voorstellen uit de regio betrokken worden. Het traject om te komen tot een grondige herziening van het luchtruim zal enkele jaren in beslag nemen, alvorens de nieuwe routes operationeel zijn. Dit blijkt uit een brief van 14 juni 2017 van de CEO van Luchtverkeersleiding Nederland aan de staatssecretaris. Zoals door de raad aangegeven in de motie van 17 juli 2017, is de herindeling van het luchtruim voor Zwolle mogelijk ook kansrijk in het optimaliseren van de vliegroutes. In samenwerking met de provincie Overijssel brengt het college daarbij ook de Zwolse belangen in gericht op het beperken van de geluidhinder.

In aansluiting op de vragen van de fracties van Swollwacht en GroenLinks, zal de regio (provincie en gemeenten) in dat proces nadrukkelijk de voorstellen vanuit HoogOverijssel betrekken. Op die manier kunnen overheden ondersteunend zijn aan het actiecomité door de bestuurlijke overlegtafels te benutten voor kansrijke voorstellen. Via de provincie, de Alderstafel en ook de bestuurlijke overleggen rechtstreeks met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft de gemeente Zwolle zelf voldoende ingangen om op te komen voor de Zwolse belangen. Om die reden wordt een financiële bijdrage aan het voeren van een civielrechtelijke procedure door de stichting HoogOverijssel niet nodig geacht.

<HoogOverijssel: HoogOverijssel heeft zich verbaasd over deze Notitie van het college van Zwolle. Het college schrijft dat ze zich inzetten voor het belang van de burgers, echter de informatie die men

over de vliegroutes en effecten ervan presenteert, behoefde ons inziens bovenstaande aanvullingen. HoogOverijssel zal zich blijven inzetten voor het op een transparante manier informeren van de bevolking, en blijft hierbij hopen op financiële ondersteuning door de gemeente Zwolle. >

Openbaarheid

Deze nota is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw mr. I. Geveke, secretaris

Met vriendelijke groet,

HoogOverijssel