

PROVINCIALE STATEN
VAN OVERIJSSSEL

Reg.nr.

Dat. ontv.: 04 OKT 2019

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Fax 038 425 48 88
overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

KvK 51048329
IBAN NL45 RABO 0397 3411 21

Inlichtingen bij

dhr. F. Hoekstra
telefoon 038 499 86 52
Frank.Hoekstra@overijssel.nl

Provinciale Staten van Overijssel

Datum

01.10.2019

Kenmerk

2019/0286050

Onderwerp: update luchtvaart

Toezening aan Provinciale Staten met oogmerk:

☒ ter informatie

☐ anders, en wel:

I. Zienswijze over Notitie Reikwijdte en Detailniveau luchtruimherziening (bijgevoegd)

Wij hebben u op 15 mei 2019 (2019/1100672) schriftelijk geïnformeerd over verschillende aspecten in het luchtvaartdossier. Inmiddels zijn er enkele nieuwe ontwikkelingen en lijkt het ons goed u over de actuele stand van zaken te informeren. Aan het eind van deze brief maken wij de balans op over het resultaat van onze inspanningen tot nu toe.

Op de website <https://www.luchtvaartindetekomst.nl> staat alle informatie die het Rijk beschikbaar heeft over de Luchtvaartnota, de herziening van het luchtruim, Lelystad Airport en alle bijbehorende procedures.

Lelystad Airport ook geraakt door de stikstofuitspraak

De uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof betekende ook dat de 'melding' die samenhangt met de wijziging van het Luchthavenbesluit niet rechtsgeldig is. Het ministerie is op zoek naar ruimte om de stikstofuitstoot van de uitbreiding van de luchthaven mogelijk te maken. Mede daarom is de opening van het vliegveld nu voorzien na april 2020.

Groen licht uit Europa voor de verdeling van verkeer tussen Schiphol en Lelystad Airport

Het is van begin af aan de bedoeling geweest dat Lelystad Airport Schiphol zou ontlasten door de vakantievluchten over te nemen. Daarvoor moet Europa instemmen met een zogeheten Verkeersverdelingsregeling (VVR). Eerdere versies van de VVR konden niet op de instemming van Europa rekenen, maar de laatste versie, waarbij enige ruimte is ingebouwd voor de vrije markt, is recent goedgekeurd¹. In de Tweede Kamer moet het debat nog plaatsvinden over de vraag of autonome groei op Lelystad Airport wordt toegestaan of dat het uitsluitend als overloopluchthaven mag dienen.

¹ Zie https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z18021&did=2019D37467

Datum verzending

04 OKT. 2019

Ingediende zienswijzen leiden niet tot wezenlijke wijzigingen van het luchthavenbesluit

Wij hebben samen met 15 betrokken gemeenten een zienswijze ingediend tegen het luchthavenbesluit (afschrift hiervan is bijgesloten bij onze brief van 15 mei 2019). De minister heeft eind augustus de Nota van Antwoord op de ingediende zienswijzen gepubliceerd. Wij zullen het antwoord op onze zienswijze nog goed bestuderen, maar stellen ondertussen wel vast dat de minister geen aanleiding ziet het Luchthavenbesluit op wezenlijke punten aan te passen. Onze inzet zal er op gericht blijven dat Lelystad Airport pas open gaat ná het opheffen van de laagvliegroutes.

De formele vervolgstappen voor wijziging van het Luchthavenbesluit zien er als volgt uit:

- Voorhangprocedure in Tweede en Eerste Kamer (nog niet gepland)
- Advies Raad van State
- Kabinetsbesluit

Tijdens de Statentafel van 25 september 2019 is de vraag gesteld of wij eventueel juridische stappen overwegen. Daarover kunnen wij kort zijn: dat overwegen wij niet, want uit jurisprudentie blijkt dat tegen het Luchthavenbesluit Lelystad Airport geen bezwaar en beroep mogelijk is².

Programma voor monitoring en evaluatie Lelystad Airport in ontwikkeling

Eén van de aanbevelingen van de MER-commissie aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat is het vaststellen van een programma voor monitoring en evaluatie vóór dat Lelystad Airport open gaat. Wij verwachten als provincies hierover medio november met de minister van gedachten te wisselen. Een discussiepunt dat wij zien aankomen is de bekostiging van voldoende meetpunten op het oude land.

Gedeeltelijke verbetering aansluitroutes Lelystad Airport mogelijk in winter 2021-2022

De herziening van het luchtruim is dit voorjaar gestart en gaat, net als de Luchtvaartnota, gepaard met het opstellen van een planMER. Wij hebben inmiddels een zienswijze ingediend over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau die tot 7 oktober 2019 ter inzage ligt. Daarin pleiten wij voor garanties voor het verdwijnen van de laagvliegroutes en inzicht effecten op de grond c.q. de leefkwaliteit van nieuw te ontwerpen routes. Daarnaast vinden wij dat weging van de effecten van de te onderzoeken varianten vooraf helder moet zijn en eveneens moet helder zijn waar de minister die varianten mee gaat vergelijken (referentiesituatie). Wij hebben onze zienswijze als bijlage bij deze brief gevoegd.

Het traject van besluitvorming van de inspraak op de luchtruimherziening ziet er als volgt uit:

Bestuurlijke besluitvorming en inspraak op luchtruimherziening

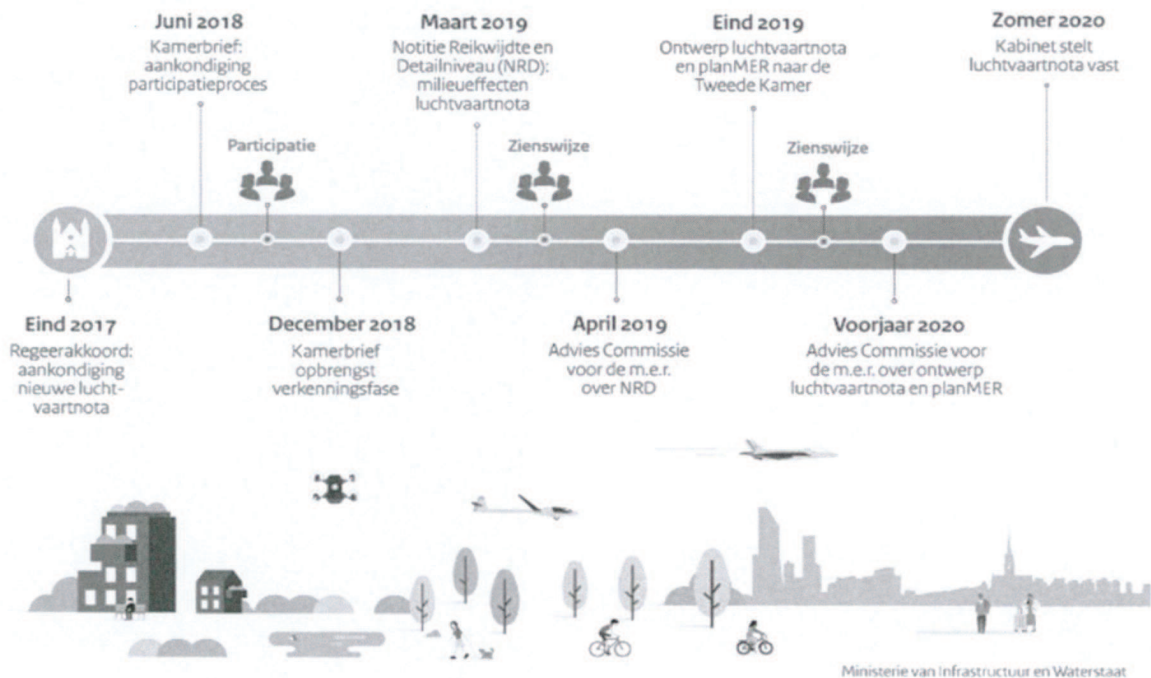


Luchtvaartnota 2020-2050 in najaar in ontwerp naar de Tweede Kamer

² <https://www.raadvanstate.nl/@106303/201600993-1-r6/>

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een nieuwe Luchtvaartnota. Daarin komt aan de orde hoe de luchtvaart zich in de toekomst kan ontwikkelen. Deze ontwikkeling kan alleen plaats vinden in balans met andere belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Over de Luchtvaartnota maakt het ministerie ook een Milieueffectrapport. In onze brief van 15 mei 2019 hebben wij u afschrift gestuurd van onze zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Wij verkeren op dit moment in afwachting van de Nota van Antwoord op onze zienswijze. Het ministerie heeft de planning aangepast. In de Kamerbrief van 5 september 2019 is hierover de volgende tekst opgenomen: Ten behoeve van de Luchtvaartnota wordt op dit moment een plan-mer procedure doorlopen. Daarnaast stelt de minister een Passende beoordeling in het kader van de Habitat-toets op. Ze wil voldoende tijd nemen om de belangen van belanghebbenden voldoende mee te laten wegen in de totstandkoming van de Luchtvaartnota. Hierdoor duurt de plan-mer procedure langer dan verwacht. De planning is er nu op gericht de Luchtvaartnota eind 2019 op te leveren, zie onderstaand schema:

Tijdslijn luchtvaartnota



Inspanningen tot nu toe leveren een bescheiden resultaat op

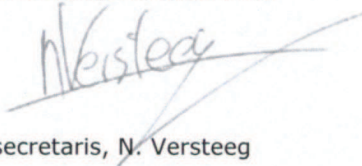
Onze inzet leidt vooralsnog niet tot een andere volgorde van besluitvorming. Wij blijven ons inspannen voor herindeling van het luchtruim en het opheffen van laagvliegroutes vóór dat Lelystad Airport open gaat. Op onderdelen zien wij wel resultaat van onze inspanningen. Zo is de minimale vlieghoogte bij Stadshagen verhoogd van 3.000 naar 5.000 voet. Daarnaast heeft de minister toegezegd de hinder van de lange laagvliegroutes in de winter van 2021/2022 op te lossen met een tussentijdse aanpassing van het luchtruim. Ook zullen vliegtuigen meer gebruik kunnen maken van de CCD- en CDA-techniek (snel stijgen en dalen in glijvlucht). Dit is mogelijk omdat op interferentie van verkeer van Lelystad Airport en Schiphol geen absoluut verbod meer rust. Tot slot heeft het ministerie werk gemaakt van een programma voor monitoring en evaluatie van Lelystad Airport. Hier leken zij aanvankelijk niet toe bereid.

Mede door onze inzet is er met een zekere regelmaat zowel ambtelijk als bestuurlijk overleg en kunnen wij snel schakelen. Dit maakte bijvoorbeeld dat we snel konden de-escaleren toen afgelopen najaar aanpassingen van de routes bij Wezep breed in de pers werden uitgemeten.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,



voorzitter, A.P. Heidema



secretaris, N. Versteeg

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
t.a.v. Luchtruimherziening
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG



Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Fax 038 425 48 88
overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

KvK 51048329
IBAN NL45 RABO 0397 3411 21

Inlichtingen bij

mw. J.F.X. Visser-Kuiper
telefoon 038 499 70 35
JFX.Visser-Kuiper@overijssel.nl

Datum	Kenmerk	Bijlagen	Uw brief	Uw kenmerk
01.10.2019	2019/0286135	-		

Onderwerp: Zienswijze op Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor plan-MER luchtruimherziening

Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga,

U heeft van 10 september tot 7 oktober 2019 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het plan-MER voor de luchtruimherziening ter inzage gelegd. Met deze brief sturen wij u onze zienswijze die wij in samenspraak met de gemeenten Dalfsen, Deventer, Hellendoorn, Kampen, Olst-Wijhe, Raalte, Steenwijkerland en Zwolle hebben opgesteld.

Er ontbreekt ten onrechte een garantie dat laagvliegroutes verdwijnen

Een van de doelen luchtruimherziening is het verminderen van de impact op de omgeving. U kondigt aan dat tussentijds verbeteringen in het huidige luchtruim mogelijk zijn. Zo streeft u naar verbetering van de aansluitroutes van Lelystad Airport in de winter van 2021/2022, zodat zoveel mogelijk ongehinderd doorgeklommen kan worden. Deze formulering laat ruimte voor afwijkingen en u geeft bovendien niet aan wanneer het continue dalen vanuit het zuiden, zoals aangegeven in de Startbeslissing Luchtruimherziening, wordt gerealiseerd. Wij horen graag wanneer wij toekomst-vaste oplossingen voor Stadshagen kunnen verwachten.

Varianten zijn niet gericht op verduurzaming

Zoals wij in eerdere zienswijzen hebben genoemd vinden wij een andere volgorde van besluitvorming wenselijk. Stel éérst een Luchtvaartnota vast, start dan de herziening van het luchtruim en bepaal dan of opening van Lelystad Airport nodig en/of wenselijk is. De in de NRD genoemde varianten (multi/single airport en vaste/flexibele routes) lijken vooral capaciteit gedreven. Wij krijgen graag inzicht in hoe deze varianten bijdragen aan de andere 2 doelstellingen van het luchtruimherziening: verduurzaming (verminderen van de impact van de vliegroutes op de omgeving) en efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim.

Beperk 'invloed op omgeving' niet tot wettelijke normen

In de NRD geeft u aan bij het ontwerp van de luchtruimherziening 6.000 voet te gebruiken als werkhypothese voor geluidshinder. Dit is onaanvaardbaar. Ook boven de 6.000 voet wordt hinder ervaren; zeker als (noodgedwongen) horizontaal gevlogen wordt, vliegtuigen niet ongehinderd kunnen klimmen of dalen of als in de randen van de nacht gevlogen wordt. Juist het lange horizontale vliegen in de eerste ontwerpen van de aansluitroutes voor Lelystad Airport heeft veel weerstand opgeroepen. Dat daarbij geen sprake is van het overschrijden van wettelijke geluidsnormen doet niets af aan de ondervonden hinder en de weerstand die dit bij inwoners in Overijssel oproept.

Datum verzending

04 OKT. 2019

Wij gaan ervan uit dat u, conform het advies van de Commissie m.e.r. over het Luchthavenbesluit Lelystad, rekening houdt met hinder buiten de wettelijke normen. En dat u in het verlengde hiervan bij het ontwerp van routes inzicht geeft in de effecten ervan op de grond c.q. de leefkwaliteit.

Heringedeelde luchtruim moet minder hinder veroorzaken

Voor ontwikkeling Lelystad Airport tot 45.000 vliegbewegingen binnen een herzien luchtruim geldt dat de routes anders kunnen komen te liggen. In de luchtruimherziening zijn de lokale vertrek- en naderingsroutes (B+) en de aansluitroutes namelijk geen uitgangspunt voor het ontwerp. Verder wordt bij de luchtruimherziening het noorden ingericht voor militair gebruik en het oosten en zuidoosten van het Nederlandse luchtruim voor handelsverkeer. Wij krijgen graag inzicht in wat deze indeling betekent voor Overijssel en rekenen erop dat veranderingen in routes voldoen aan de doelstelling van de luchtruimherziening, namelijk het verminderen van de impact op de omgeving. Wij gaan er vanuit dat het oorspronkelijke ontwerputgangspunt (minimaal boven 6.000 voet boven het oude land) bij herindeling randvoorwaarde is bij Stadshagen, Wezep, het Vechtdal en Steenwijkerland. Ook hechten wij aan toepassing van de CCD- en CDA-techniek (snel stijgen en dalen in glijvlucht).

Beoordelingsproces en weging effecten moet vooraf helder zijn

Op bladzijde 25 en 26 van de NRD geeft u aan hoe te komen tot een voorkeursvariant. Wij zijn het eens met de stelling dat de plan-MER objectieve informatie levert voor het maken van een keuze voor de voorkeursvariant. Wij plaatsen een kanttekening bij het vervolg over de weging van effecten. U stelt dat dit een bestuurlijke beoordeling en keuze is. Hierbij is onhelder wat de rol van de provincie en de gemeenten in het proces is vanuit onze verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de leefomgeving. Ook is inzicht en helderheid over de weging van de effecten aan de voorkant belangrijk om vertrouwen in het proces te hebben. Wij gaan ervan uit dat u het beoordelingsproces en de weging van effecten vooraf helder maakt.

Toetsingskader is niet transparant

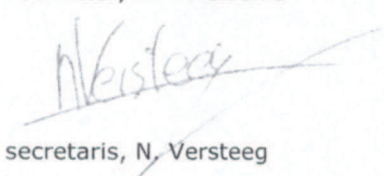
U geeft in de NRD aan dat de toetsing van de effecten voor alle varianten (inclusief de voorkeursvariant) op precies dezelfde wijze plaats vindt. Daarbij bepaalt u de verschillen door een vergelijking met de referentiesituatie. Dit is de situatie die ontstaat als het programma luchtruimherziening niet wordt uitgevoerd. Lelystad Airport wordt hierbij als een autonome ontwikkeling gezien. Dit vinden wij niet correct; zoals eerder aangegeven moet de volgorde van besluitvorming anders zijn, waarbij het al dan niet openen van Lelystad Airport de slotvraag is. Verder geeft de voorgestelde referentiesituatie veel onhelderheid richting inwoners; zij kunnen slechts vergelijken ten opzichte van de huidige situatie. Wij dringen er dan ook bij u op aan de huidige situatie als referentie te gebruiken bij de toetsing.

Wij zien graag uw reactie tegemoet hoe u onze opmerkingen verwerkt in een open, transparant en navolgbaar proces voor de luchtruimherziening.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Overijssel,



voorzitter, A.P. Heidema



secretaris, N. Versteeg