

Informatienota voor de raad

Datum 25 september 2019

Onderwerp	Stand van zaken Lelystad Airport
Versienummer	V0.4

Portefeuillehouder William Dogger

Informant D.J.M.C.S. Jansen

Afdeling Ruimte en Economie / OW

Telefoon 038 498 2512

Email D.Jansen@zwolle.nl

Bijlagen

1. Brief gemeenten aan de minister Infrastructuur & Waterstaat
2. Brief minister Infrastructuur & Waterstaat aan burgemeester Zwolle
3. Aanvullende analyse routevarianten Wezep

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De stand van zaken betreffende Lelystad Airport.

Datum 25 september 2019

[Toelichting op het voorstel](#)

Inleiding

Met deze informatienota voldoen wij aan de toezegging de raad periodiek op hoofdlijnen te informeren over recente ontwikkelingen betreffende Lelystad Airport. Op 17 mei 2019 bent u voor het laatst door het college geïnformeerd over de routevarianten Wezep en de reactie van de regio daarop. Omdat er meerdere processen naast elkaar lopen gaan wij in deze informatienota achtereenvolgens in op landelijke aandachtspunten, actuele ontwikkelingen met betrekking tot de inwerkingtreding van de vliegroutes naar Lelystad, optimalisatie van de routes over de Noord Veluwe en onze rol en samenwerking met andere overheden.

Kernboodschap

De gemeente Zwolle blijft bij haar eerder ingenomen standpunt, verwoord in de gezamenlijke brief van 20 mei 2019 aan het ministerie van I&W: eerst het luchtruim herzien en daarna pas Lelystad Airport openen.

Toelichting

1.1 Landelijke aandachtspunten

Op 11 september 2019 vond het Luchtvaart debat plaats in de Tweede Kamer. De minister informeerde de kamer over de optimalisatie van de vliegroutes Noord Veluwe, de motie Bruins/Paternotte: Knelpunten vliegroutes Lelystad Airport in relatie tot Startbeslissing en de Verkeers Verdelings Regel (VRR) in relatie tot de uitspraak Europese Commissie. De stand van zaken over de Luchtvaartnota en beleidsalternatieven luchtvaart zijn toegelicht.

De gevolgen voor de opening van Lelystad Airport van de uitspraak van de Raad van State over de PAS (Programmatische aanpak Stikstof) zijn nog in onderzoek.

Gelet op de onzekerheden rond zowel de VVR als de PAS heeft de minister geconcludeerd dat de opening van Lelystad Airport in april 2020 niet haalbaar is. Wanneer opening wel mogelijk is, is nog onduidelijk.

1.2 Actuele ontwikkelingen met betrekking tot de inwerkingtreding van de vliegroutes naar Lelystad

In de Luchtvaartgids (AIP) zijn op 12 september 2019 de routes van- en naar Lelystad Airport gepubliceerd. Deze gepubliceerde routes zijn volgens de B+ routeset en geldig vanaf 7 november 2019. Op 23 september 2019 is hierover in de pers gepubliceerd.

De gepubliceerde routeset is (op basis van onze eerste analyse) conform eerder door het ministerie verstrekte informatie. Het publiceren van de routeset, vooruitlopend op de opening van Lelystad Airport is echter in strijd met het standpunt van de provincie Overijssel en de regiogemeenten zoals dat o.a. is ingenomen bij de zienswijze op het luchthavenbesluit. “Eerst besluiten nemen over de luchtvaartnota, deze te verwerken in de herziening van het luchtruim en daarna pas een besluit nemen over Lelystad Airport”. In deze zienswijze hebben wij aangegeven dat wanneer de minister voornemens is het vliegveld toch voor de herziening van het luchtruim te openen, dit vraagt om borging van een aantal randvoorwaarden. Onze eerste analyse is dat aan deze randvoorwaarden met de huidige routeset niet wordt tegemoet gekomen.

Datum 25 september 2019

Ons streven is om samen met de provincie Overijssel en de regiogemeenten richting het ministerie hierop te reageren.

1.3 *Optimalisatie routevarianten Noord Veluwe*

In een gezamenlijke brief van 20 mei 2019 (bijlage 1.) hebben de zes gemeenten (Heerde, Hattem, Oldebroek, Elburg, Kampen en Zwolle) de minister laten weten onaangenaam te zijn verrast door de bekendmaking van het Startbesluit gedurende het optimalisatieproces. Gezamenlijk is aangegeven dat de zes gemeenten vanwege de nieuwe situatie geen advies kunnen en willen geven over een optimale routevariant. De minister is door deze gemeenten dringend verzocht eerst de Luchtvaartnota en de herindeling van het luchtruim af te wachten alvorens een Luchtvaarbesluit voor Lelystad Airport te nemen. De minister heeft hierop met een brief gereageerd. (bijlage 2.)

De bestuurders en betrokken amtenaren van de zes gemeenten hebben op 26 juni 2019 op het ministerie van lenW met de directeur-generaal Luchtvaart, de heer Dronkers gesproken. Het ministerie heeft aangegeven dat de verbetering van tijdelijke aansluitroutes en de integrale herziening van het luchtruim twee aparte sporen zijn. Deze gemeenten zien dit duidelijk anders. In een ambtelijk vervolggesprek wilde het ministerie inhoudelijk dieper ingaan op de gevolgen van het sneller doorstijgen voor de zes gemeenten. Gevolgen die niet zijn meegenomen in de actualisatie van de milieueffectrapportage (MER). Daarnaast werd door het ministerie sterk aangedrongen op het afgeven van een advies over de voorliggende routevarianten door deze zes gemeenten.

Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg op 26 juni 2019 is extra onderzoek (bijlage 3: aanvullende analyse routevarianten Wezep, To70 Aviation Consultants, 17 juli 2019) in opdracht van het ministerie van lenW verricht om deze gevolgen in beeld te brengen en is ambtelijk op de vragen van de gemeente gereageerd. Deze informatie heeft onze zorgen niet weggenomen. De gemeenten voorzien negatieve effecten van het doorstijgen voor de kernen Wapenveld en Heerde als er wordt doorgestegen vanaf exitpunt Wezep/Hattem. Daarom is door de gemeente Zwolle het ministerie in de zomermaanden van 2019 uitvoerig ambtelijk per mail bevraagd op de mogelijke gevolgen van het doorstijgen vanaf het exitpunt na de lijn Wezep/Hattem. De beantwoording door het ministerie leverde niet de gewenste informatie om de geluidseffecten (> 50 db L_{max} en > 55db max) voor de regio inzichtelijk te kunnen maken.

Het ministerie van lenW geeft aan dat een exacte locatie van doorstijgen op geen enkele route ter wereld gegeven kan worden omdat er sprake is van diverse variabelen. En daarom geen visualisatie kan worden overlegd van de geluidscontouren behorende bij het exitpunt Wezep/Hattem. Tegelijkertijd concludeert het ministerie van lenW dat in het worst-case scenario de jaarlijkse geluidsbelasting niet in de buurt komt van de wettelijke contouren. Het punt is dat, door het ontbreken van deze informatie, geen inschatting door ons kan worden gemaakt van het effect van eerder doorstijgen ná Wezep op Zwolle.

De zes gemeenten hebben in de afgelopen maanden het ministerie herhaaldelijk verzocht om de worst-case geluidseffecten van doorstijgen exitpunt na Wezep/Hattem inzichtelijk te maken en te overleggen. Dan pas is het mogelijk om al dan niet een voorkeur uit te spreken voor één van de door het ministerie van lenW gepresenteerde routevarianten.

Er is ambtelijk en bestuurlijk uitvoerig gesproken over het geven van het, door het ministerie gevraagde, advies en het uitspreken voor een voorkeursroute. Uiteindelijk is er 11 september 2019 vanuit de vier Veluwse gemeenten een brief naar het ministerie van lenW gegaan. Hierin wordt niet

Datum 25 september 2019

expliciet een voorkeursroute aangegeven maar wordt de onvrede over het niet inzichtelijk kunnen maken van de negatieve effecten van het eerder doorstijgen nog eens scherp benoemd. Zwolle en Kampen ondertekenden deze brief niet, omdat de standpunten van beide steden niet veranderd zijn. Inhoudelijk hebben wij begrip voor de opstelling van de Veluwe gemeenten. Deze brief voegt voor Zwolle en Kampen echter niets toe aan de brief van 20 mei 2019 die wij samen met de Veluwe gemeenten aan het ministerie hebben gestuurd. Het daarin ook al verwoorde standpunt van Zwolle en Kampen blijft "in de lucht" : eerst het luchtruim herzien en daarna pas Lelystad Airport openen. Op basis van de reactie van de regio op de routevarianten gaat de minister een besluit nemen.

1.4 De rol van de gemeente Zwolle en de samenwerking met Overijsselse gemeenten en Provincie

De samenwerking met de provincie Overijssel is georganiseerd binnen de bestuurlijke participatie door deelname aan kerngroepen. Hierin zitten vertegenwoordigers van bewoners, bedrijfsleven, gemeenten en maatschappelijke organisaties. De kerngroep heeft als doel om te ondersteunen, informeren en faciliteren bij het vormgeven van de maatschappelijke participatie in de regio en te signaleren of de regio voldoende betrokken is bij de totstandkoming van de Luchtruimherziening. In Overijssel heeft Kampen zitting in de kerngroep. Zwolle is samen met Dalfsen één van de deelnemers in een bestuurlijk overleg met de provincie over de inhoudelijke punten uit de Luchtruimherziening. Regelmatig vindt bestuurlijk en ambtelijk overleg plaats waarin de actuele situatie en standpunten worden besproken, dit zowel over Lelystad Airport als de herindeling van het luchtruim.

Consequenties

Omdat Zwolle geen voorkeur heeft uitgesproken voor de door het ministerie gepresenteerde routevarianten, zal het ministerie van IenW een keuze maken.

Communicatie

Met de betrokken gemeenten en provincie Overijssel wordt in goed overleg de communicatie afgestemd.

Vervolg

Binnen het programma Luchtruimherziening is fase 1 van kracht. Tot en met 7 oktober 2019 kan een zienswijze worden ingediend op de NRD(Notitie Reikwijdte en Detailniveau) voor de in 2020 op te stellen Plan-MER voor de luchtruimherziening. Wij bezien in overleg met de provincie Overijssel en de andere West-Overijsselse gemeenten of er aanleiding is om een (gezamenlijke) zienswijze in te dienen.

Openbaarheid

Deze informatienota is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer P.H. Snijders

Datum 25 september 2019

mevrouw mr. I. Geveke, secretaris