



Beslisnota voor het college

Datum 10 april 2018

Openbaar onder embargo

Openbaar

Onderwerp Voorlopig standpunt Lelystad Airport
Versienummer 2.0

Portefeuillehouder M.W.J. van Willigen
Informant Jarno Doornewaard / Geert Janssen
Afdeling Project-, Programma- en Procesmanagement
Telefoon (038) 498 2092
Email J.Doornewaard@zwolle.nl / G.Janssen@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel 7.4.1 We sturen op vitaliteit en gezondheid van de mens en de omgeving waarin we wonen, werken en recreëren

Begroting wijzigen Nee

Dekking ten laste van

Parafering

datumparaaf

Afdelingshoofd
G. Wijffels
Portefeuillehouder
M.W.J. van Willigen

Raad

- ☒ Informatienota voor de raad
☐ Opinienota voor de raad
☐ Beslisnota voor de raad
☐ n.v.t.

Bijlagen

Bijlage 1 - Kamerbrief - Aansluitroutes en MER-actualisatie
Bijlage 2 - Overzicht van verbeteringen aan het ontwerp (bijlage 1 bij Kamerbrief)
Bijlage 3 – Zorgpunten (regio) Zwolle Lelystad Airport

Ontwerp besluit

Het college besluit:

- 1 Kennis te nemen van de analyse van de Actualisatie m.e.r. en aansluitroutes
- 2 Op basis van de analyse in te stemmen met de Zorgpunten (regio) Zwolle over Lelystad Airport (bijlage 3) en te pleiten voor:
 - A. Volkomen openheid over alle wijzigingen van het m.e.r. en de consequenties voor Zwolle en de regio;
 - B. Het toepassen van glijvluchten als randvoorwaarde bij herindeling van het luchtruim op te nemen en bij 10.000 vliegbewegingen reeds toe te passen;
 - C. Bevestiging dat bij luchtruimherindeling het uitgangspunt is dat er zo hoog mogelijk gevlogen wordt¹, ook voor de routes binnen B+ gebied, zodat voldaan kan worden aan het gesteld kader van 6000 voet boven het oude land en daar waar mogelijk hoger;

¹ Uitgaande van een standaard-daalprofiel naar de banen 05 en 23



voorstel

Zwolle

Datum 10 april 2018

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
- ☐ Gewijzigd
- ☐ Aangehouden
- ☐ Teruggenomen

Datum 10 april 2018

Inleiding

Het rijk heeft in 2014 een Luchthavenbesluit genomen om de ontwikkeling van Lelystad Airport mogelijk te maken. De directe economische effecten van deze ontwikkeling zijn niet eenvoudig te kwantificeren. Wel zijn er diverse positieve indirecte economische effecten te verwachten: verbetering van het bereikbaarheidsprofiel van Zwolle en investeringen van het rijk in de landzijdige bereikbaarheid van Lelystad en daarmee ook van Zwolle. Tegelijkertijd is Zwolle bezorgd over de negatieve effecten van de aanvliegroutes langs het noorden van de stad. De afgelopen jaren heeft Zwolle samen met de regio daarom ingezet op het voorkomen van negatieve milieueffecten voor de stad en de regio. In 2017 heeft HoogOverijssel geconstateerd dat de milieueffecten, zoals die berekend waren, niet juist waren. Hierop heeft de toenmalige staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu besloten het milieueffectrapport uit 2014 te actualiseren en op basis van consultatierondes ook het ontwerp van de aansluitroutes aan te passen.

De huidige minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft op 21 februari de Tweede Kamer geïnformeerd over de actualisatie van het milieueffectrapport (m.e.r.) en het ontwerp van de tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport (zie bijlage 1 en bijlage 2). Ook maakte zij bekend dat de uitbreiding van Lelystad Airport tot vakantievliegveld met een jaar wordt uitgesteld (april 2020). Ze heeft na inspraak van bewoners, bestuurders, ondernemers en gebruikers van het luchtruim besloten meer tijd te nemen voor het proces tot aan de opening van de luchthaven.

In een eerste reactie heeft de provincie Overijssel en de regio (waaronder Zwolle) gemeld:

“Wij hebben kennis genomen van de voornemens van de minister over Lelystad Airport. Wij vinden het verstandig om meer tijd te nemen om de gevolgen voor milieu en de geluidsbelasting zorgvuldig in beeld te brengen. We zien dat de minister de reacties van inwoners en bestuurders serieus neemt, wij blijven pleiten voor een transparant proces en betrokkenheid van de regio bij de besluitvorming. Op dit moment analyseren en beoordelen wij de consequenties van de nieuwe voorstellen voor de provincie Overijssel en de betrokken gemeenten.”

Inmiddels hebben wij de plannen geanalyseerd en de consequenties voor Zwolle in beeld. Wij hebben de analyse inhoudelijk laten beoordelen door het ministerie. In grote lijnen onderschrijft het ministerie de conclusies.

Beoogd effect

Het voorliggende voorstel heeft tot doel om op basis van de analyse en de conclusies met een standpuntbepaling te komen van het college. Dit standpunt kan door de portefeuillehouder worden ingebracht in het bestuurlijk overleg in de regio, zodat er vanuit de regio tot een gezamenlijk standpunt gekomen kan worden.

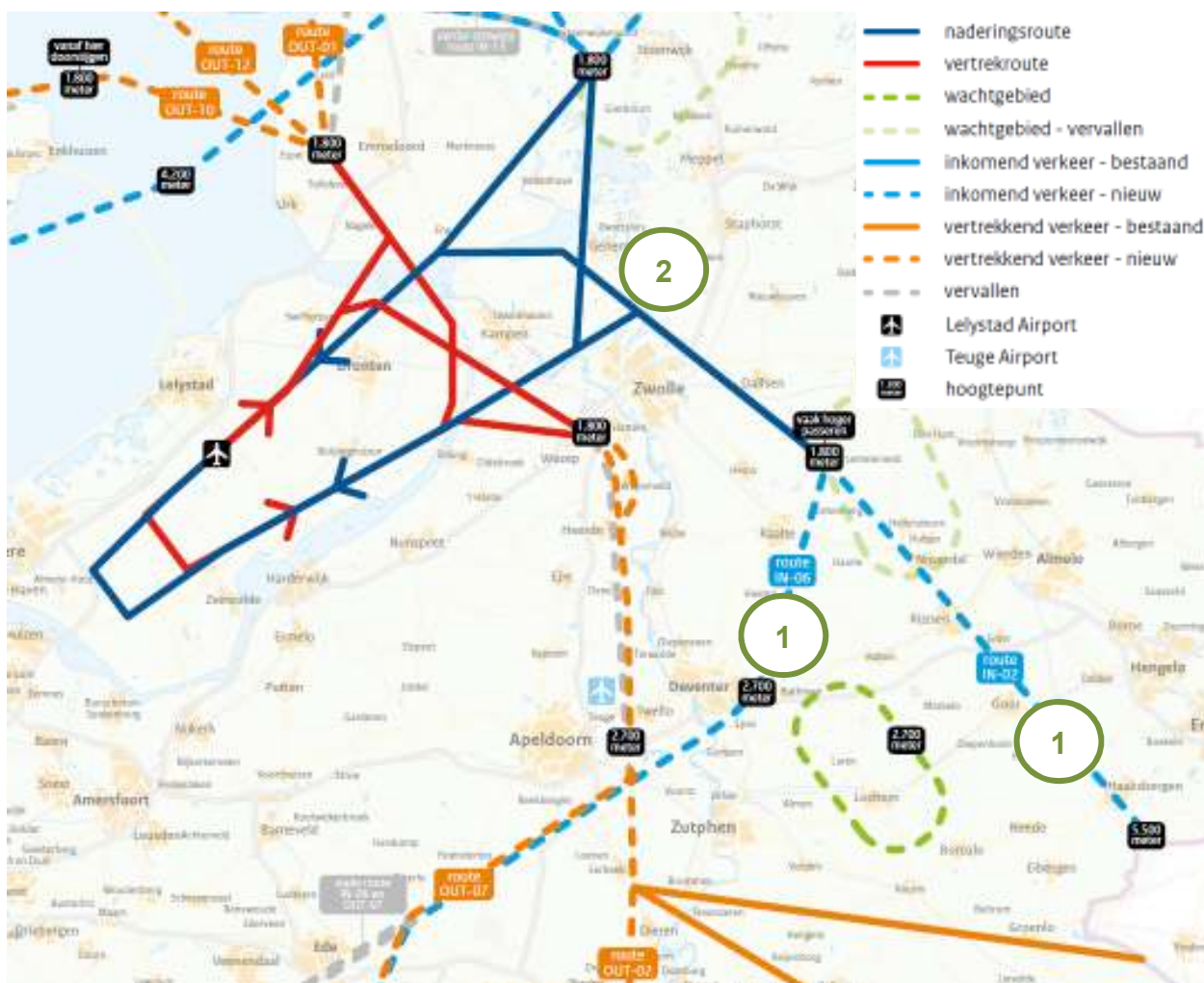
Datum 10 april 2018

Argumenten

Op basis van de analyse komen we tot vier punten die van belang voor Zwolle zijn:

1. Glijvluchten vanaf Duitsland en aantal vluchten vanuit het zuiden
2. Bandbreedte van de route
3. Hoogte bij Stadshagen
4. Geluidscontouren en meetpunten

Op onderstaande kaart is door het ministerie inzichtelijk gemaakt welke routes gebruikt gaan worden voor Lelystad Airport en op welke hoogte de vliegtuigen vliegen. Voor Zwolle zijn de punten 1 (oostelijke en zuidelijke route) en 2 (situatie Stadshagen) van belang.



Kaart 1 - Vliegroutes Lelystad Airport

Datum 10 april 2018

1. Glijvluchten en aantal vluchten

Vliegverkeer uit het oosten

In de nieuwe voorstellen van de minister benaderen de vluchten vanuit het oosten (route IN-02) Zwolle in een glijvlucht² tot een hoogte van 6.000 voet. Vanaf Zwolle wordt dan verder een glijvlucht gemaakt naar Lelystad Airport. Voor deze glijvlucht vanuit het oosten heeft de regio, op basis van voorstellen van onder andere HoogOverijssel, gepleit in de consultatieronde. De minister heeft in haar voorstel daarmee geluisterd naar de regio.

Vliegverkeer uit het zuiden

Vanuit het zuiden (route IN-06) is een glijvlucht volgens de minister niet mogelijk. In de m.e.r. 2014 ging men uit van afhandeling van zuidelijk vliegverkeer via het noorden (via de Noordzee, Noord-Holland richting Steenwijk). In de nieuwe voorstellen zal het zuidelijk vliegverkeer via de zuidelijke route afgehandeld worden. Het gaat hier om veel vakantieverkeer vanuit onder andere Spanje en de Canarische Eilanden.

In de volgende tabellen is het aantal dalende vluchten langs Zwolle inzichtelijk gemaakt, hoeveel daarvan uit het oosten (glijvlucht) en het zuiden (geen glijvlucht) komen en hoeveel vluchten langs Stadhagen ('s Heerenbroek) vliegen. Daarbij laten we de situatie zien in de m.e.r. 2014, m.e.r. 2018 en de wijziging in het aantal vluchten. Op basis van deze tabel zijn een aantal conclusies te trekken (uitgaande van 10.000 vliegbewegingen):

1. Meer vluchten langs Zwolle: Van de 5.000 vliegtuigen die per jaar naar Lelystad vliegen komen er 4.725 (94,5%) op 6.000 voet of hoger langs Berkum. Dit zijn 3.025 vliegtuigen meer dan in 2014. Daarvan vliegen er 2.835 (60%) door richting Hasselt en 1.890 (40%) komen dalend tussen 6.000 en 5.000 voet langs de rand van Stadhagen. Dit zijn voor Stadhagen in totaal 1.210 vluchten per jaar (gemiddeld 3 per dag) meer dan waarmee in de oorspronkelijke m.e.r. gerekend is.
2. Beperkt aantal glijvluchten: Slechts 1.700 (34%) van de naderende vliegtuigen vliegt in glijvlucht langs Zwolle. De overige 2.900 (58%) vliegtuigen vliegen tot Hasselt op 6.000 voet en dalen vanaf daar naar 5.000 voet bij 's Heerenbroek of na Hasselt;
3. Verdeling vluchten bij 45.000 vliegbewegingen onverklaarbaar: In de m.e.r. 2014 is een stijgende lijn te zien in het percentage vluchten dat men langs Zwolle verwacht naarmate het aantal vluchten toeneemt. In de m.e.r. 2018 is juist een relatieve afname te zien van het aantal vluchten langs Zwolle bij 45.000 vliegbewegingen. Dit zou betekenen dat er bij 45.000 vliegbewegingen meer vluchten vanuit het noorden komen. Het ministerie verklaart dit door te verwijzen naar het Ondernemingsplan van Lelystad Airport en de hierin gehanteerde scenario's voor het toekomstig gebruik van de luchthaven. Deze informatie is echter niet te vinden in het Ondernemingsplan. Het percentage is van belang, omdat de geluidseffecten in de m.e.r. 2018 zijn gebaseerd op de verdeling van die 45.000 vliegbewegingen.

² Formeel is geen sprake van een glijvlucht. Daarom spreekt men in de stukken van 'in de praktijk' of 'het verticale profiel benadert nu dat van een glijvlucht'

Datum 10 april 2018

MER 2014	Aantal vluchten					
	absoluut	%	absoluut	%	absoluut	%
Totaal aantal vluchten	10.000		25.000		45.000	
Totaal aantal LA-naderende vluchten	5.000	100%	12.500	100%	22.500	100%
Totaal Zwolle (naderend)	1.700	34%	4.250	34%	9.675	43%
vanuit oosten, sector 2	1.700	34%	4.250	34%	9.675	43%
vanuit zuiden, sector 3	0	0%	0	0%	0	0%
Na Berkum						
baan 23 (zw-baangebruik, richting Hasselt)	1.020	60%	2.550	60%	5.805	60%
baan 05 (no-baangebruik, noord Stadshagen)	680	40%	1.700	40%	3.870	40%

MER 2018	Aantal vluchten					
	absoluut	%	absoluut	%	absoluut	%
Totaal aantal vluchten	10.000		25.000		45.000	
Totaal aantal LA-naderende vluchten	5.000	100%	12.500	100%	22.500	100%
Totaal Zwolle (naderend)	4.725	94,5%*	11.813	94,5%*	18.068	80%
Glijvlucht (vanuit oosten, sector 2)	1.700	34%	4.016	34%	7.769	43%
Geen glijvlucht (vanuit zuiden, sector 3)	2.900	58%	6.851	58%	6.685	37%
Na Berkum						
baan 23 (zw-baangebruik, richting Hasselt)	2.835	60%	7.088	60%	10.841	60%
baan 05 (no-baangebruik, noord Stadshagen)	1.890	40%	4.725	40%	7.227	40%

*Het percentage van 94,5% (afkomstig uit m.e.r. 2014) komt niet overeen met de opgetelde percentages van 34% en 58% (verwijzing in m.e.r. 2018 naar m.e.r. 2014). Dit verschil wordt niet verklaard.

WIJZIGING	Aantal vluchten					
	absoluut	%	absoluut	%	absoluut	%
Totaal aantal vluchten	10.000		25.000		45.000	
Totaal aantal LA-naderende vluchten	5.000	100%	12.500	100%	22.500	100%
Totaal Zwolle (naderend)	+3.025	61%	+7.563	61%	+8.393	37%
Glijvlucht (vanuit oosten, sector 2)	0	0%	-234	0%	-1.906	0%
Geen glijvlucht (vanuit zuiden, sector 3)	+2.900	58%	+6.851	58%	+6.685	37%
Na Berkum						
baan 23 (zw-baangebruik, richting Hasselt)	+1.815	0%	+4.538	0%	+5.036	0%
baan 05 (no-baangebruik, noord Stadshagen)	+1.210	0%	+3.025	0%	+3.357	0%

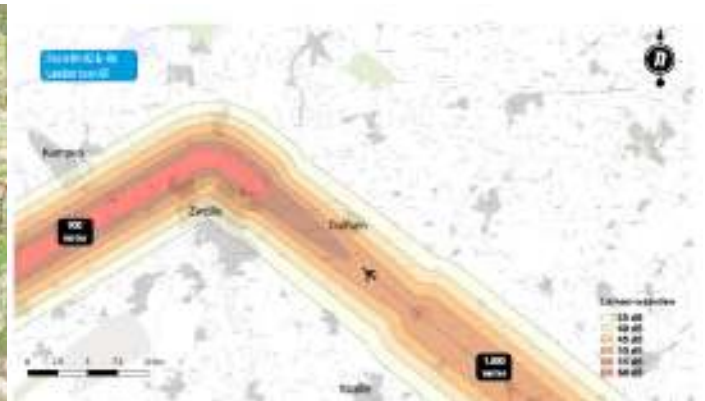
Datum 10 april 2018

4. Bandbreedte routes

Routes worden op de kaarten getoond met een routelijn. De routes zijn echter geen autowegen. De eis die aan vluchten van en naar Lelystad wordt gesteld, is dat de vliegtuigen de route *nauwkeurig* kunnen vliegen. 'Nauwkeurig' betekent met een marge van 1 zeemijl, oftewel 1.852 meter links en rechts van de routelijn. De lijn heeft daarmee dus een breedte van 3.704 meter. In de onderstaande kaart is in beeld gebracht wat dit voor Zwolle betekent met op kaart 4 het bijbehorende geluidsprofiel.



Kaart 3 - Bandbreedte en geluidscontour vliegroute



Kaart 2 - Geluidsprofiel Lamax-waarden (naderend vliegtuig horizontaal vliegend op 1.800 meter dalend naar 900 meter)

Volgens het ministerie is de kans dat een vliegtuig dicht bij de getekende lijn zit vele malen groter dan een grote afwijking daarvan (normaal verdeling). Met spreiding wordt in de berekende geluidscontouren ook rekening gehouden, zowel op een recht stuk als in een bocht. Door uit te gaan van een beperkte spreiding worden de berekende geluidseffecten geconcentreerd. Bij horizontaal vliegen – dus niet in glijvlucht – ligt het piekgeluid tussen de 50 dB en 60 dB (zie kaart 4).

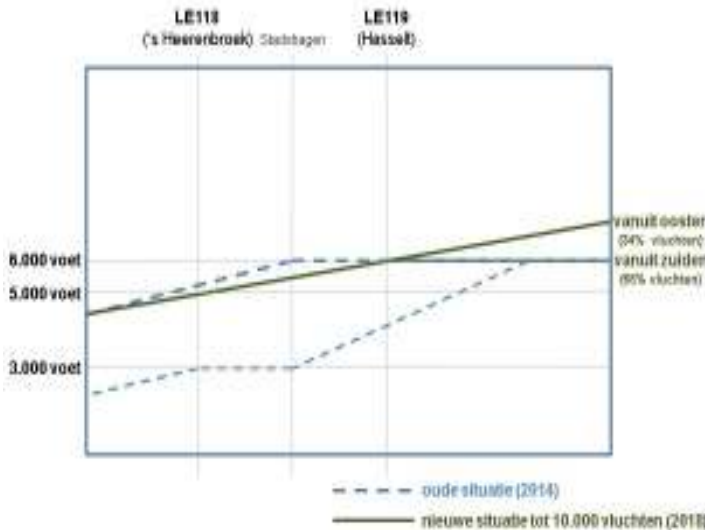
5. Vlieghoogte nabij Stadshagen

In het oorspronkelijke ontwerp werd bij Stadshagen vanaf 6.000 voet de daling naar Lelystad Airport ingezet. Bij Stadshagen zou in het uitzonderlijke geval van kruisend verkeer op 3.000 voet worden gevlogen. In het nieuwe ontwerp is het in alle gevallen mogelijk het naderend verkeer ten noorden van Stadshagen op minimaal 5.000 voet te laten vliegen. In het nieuwe ontwerp is het in alle gevallen mogelijk het naderend verkeer bij Stadshagen op minimaal 5.000 voet te laten vliegen. Dit betekent dat de (negatieve) uitzondering voor Stadshagen komt te vervallen.

De daling wordt in alle gevallen ten noorden van de stad (Hasselt, LE119) vanaf 6.000 voet ingezet. Het toestel mag ter hoogte van Stadshagen in ieder geval niet lager dan 5.000 voet vliegen. Vanaf 's Heerenbroek (LE118) en na Hasselt (LE110) wordt verder gedaald richting Lelystad Airport. Zie voor een schematische weergave hierna figuur 1 en kaart 2.

Hoewel de standaardhoogte wordt verlaagd naar 5.000 voet zijn er ook twee positieve veranderingen: de uitzonderingssituatie van 3.000 voet vervalt én vanaf Hasselt (LE119) wordt gedaald in glijvlucht wat een gunstiger geluidseffect heeft dan een horizontale vlucht waarbij de motoren worden gebruikt. De conclusie is dat het nieuwe vliegprofiel voor Stadshagen een verbetering betekent. Hiermee heeft het ministerie positief gereageerd op het verzoek van de regio en een motie in de Tweede Kamer om kruisend verkeer nabij Stadshagen te voorkomen. Overigens was daarbij het uitgangspunt 6.000 voet.

Datum 10 april 2018



Figuur 1 - Vlieghoogte nabij Stadshagen



Kaart 4 - Vliegroute nabij Zwolle (LE119 & LE118)

Twee kanttekeningen bij de voorstellen voor Stadshagen zijn:

1. Meer vluchten langs Stadshagen dan voorheen (zie hiervoor);
2. De voorstellen gelden tot 10.000 vluchten, daarna is er geen garantie:

Ook na luchtruimherziening blijft een vlieghoogte bij Stadshagen op 3.000 voet mogelijk, zolang de minimale hoogte van 5.000 voet niet wordt gegarandeerd, bijvoorbeeld via het Luchthavenbesluit.

Het ministerie stelt daarover in reactie op vragen van de bewonersdelegatie:

“Omdat nu nog niet te zeggen is hoe bij het bereiken van 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen dit conflict van kruisend verkeer opgelost kan worden, is conservatief gerekend met naderingen naar 3.000 voet. De luchtruimherziening zal uitwijzen of en welke ruimte er is om het anders te ontwerpen.”³

Het is dus niet een opgave of randvoorwaarde bij de Luchtruimherziening om hoger dan 3.000 voet uit te komen. De verbetering naar 5.000 voet geldt voorlopig slechts tot 10.000 vliegbewegingen. De minister heeft aangegeven dat de herindeling geen negatieve gevolgen mag hebben ten opzichte van het huidige ontwerp. De vraag is wat de minister bij de herindeling als uitgangspunt hanteert: 3.000 voet, zoals geformuleerd in de m.e.r. óf 5.000 voet, zoals geldt bij 10.000 vliegbewegingen? Daarom pleiten wij bij de herindeling voor het uitgangspunt dat gerekend wordt met een standaard daalprofiel van een vliegtuig (dat wil zeggen: uitgaan van de hoogte die minimaal nodig is om veilig te kunnen landen. Uitgangspunt daarbij is dat een vliegtuig zo lang en zo hoog mogelijk blijft vliegen totdat de daling ingezet wordt).

³ Uit: bijlage 17 Actualisatie m.e.r., vraag 72

Datum 10 april 2018

6. Geluidscontouren en meetpunten

Geluidscontouren

In de geactualiseerde m.e.r. zijn de geluidseffecten in het meest negatieve scenario (worst case) inzichtelijk gemaakt.

Hoofdconclusie hierbij is dat de geluidsniveaus voor naderend verkeer naar baan 05 (route langs Stadshagen) hoger zijn dan berekend in de m.e.r. 2014. Op kaart 5 is het effect hiervan op de geluidscontour zichtbaar gemaakt. De geluidscontour van 40dB ligt nabij 's Heerenbroek en heeft daarmee geen effect op Stadshagen.



Kaart 5 - Lden, 40db contouren, gemiddeld geluidsniveau

Geluidmeetpunten

In de huidige voorstellen komen er geluidmeetpunten nabij het vliegveld. Gelet op de contourlijn van 40dB nabij 's Heerenbroek is het van belang om ook inzicht te hebben op de gevolgen voor Stadshagen. Dan wordt inzichtelijk of de berekende geluidscontouren ook overeenkomen met de daadwerkelijke situatie. Deze meetpunten zullen onder hetzelfde regime moeten vallen als de meetpunten bij Lelystad Airport, zodat handhaving van de geluidsniveaus mogelijk is. Ook de Bewonersdelegatie pleit in haar eindrapport voor invoering van meerdere handhavingpunten over het gehele routestelsel tot en met een hoogte van 6.000 voet, gezien de verschillen in geluidsproductie tussen verschillende vliegtuigtypen in de verschillende stadia van hun vlucht.

Bureau dBVision (contra-expert) geeft in overweging om extra handhavingpunten in de omgeving van woonkernen en natuurgebieden te situeren, omdat de geluidhinder van vliegtuigen niet beperkt is tot de in het m.e.r. bepaalde geluidsbelasting.

Conclusie

De nieuwe voorstellen van de minister bevatten wat betreft het vliegprofiel bij Stadshagen en het toepassen van glijvluchten een verbetering ten opzichte van de vorige voorstellen. Op een aantal punten vallen de nieuwe voorstellen negatief uit voor Zwolle:

1. Verhoging van het totaal aantal vluchten langs Zwolle
2. Waarvan een beperkt aantal glijvluchten
3. De bandbreedte van de route (ruim 3.700m) en de piekbelasting (50-60 dB) in grote delen van Zwolle (vooral Berkum en Stadshagen)

De positieve voorstellen gelden slechts tot 10.000 vliegbewegingen. Dit alles betekent voor Zwolle een verslechtering opzichte van de oude situatie.

Datum 10 april 2018

Op basis van deze conclusie stellen wij voor te pleiten voor:

- A. Volkomen openheid over alle wijzigingen van het m.e.r. en de consequenties voor Zwolle en de regio;
- B. Het toepassen van glijvluchten als randvoorwaarde bij herindeling van het luchtruim op te nemen en bij 10.000 vliegbewegingen reeds toe te passen;
- C. Bevestiging dat bij luchtruimherindeling het uitgangspunt is dat er zo hoog mogelijk gevlogen wordt⁴, ook voor de routes binnen B+ gebied, zodat voldaan kan worden aan het gesteld kader van 6000 voet boven het oude land en daar waar mogelijk hoger;

In de uiteindelijke zienswijze van het college / de regio tijdens de consultatieronde kan specifiekere ingegaan worden op de voorstellen.

Risico's

Niet van toepassing

Financiën

Niet van toepassing

Communicatie

Op basis van vaststelling van het voorlopige standpunt van het college, zullen wij in gesprek gaan met de wijkverenigingen (Berkum en Stadshagen) en met HoogOverijssel om elkaars standpunten over de voorstellen uit te wisselen.

Het standpunt, zoals wordt voorgesteld, wordt bestuurlijk gedeeld in de regio (hoogstwaarschijnlijk in een te plannen bestuurlijk overleg op 10 april).

Vervolg

1. Gesprek met de wijkverenigingen en HoogOverijssel;
2. Bestuurlijke afstemming in de regio over gezamenlijk standpunt;
3. Openbaar maken standpunt regio en informatienota aan de raad;
4. Opstellen en indienen zienswijze op het ontwerp Luchthavenbesluit;

Openbaarheid

Onder embargo tot moment van naar buiten brengen standpunt.

⁴ Uitgaande van een standaard-daalprofiel naar de banen 05 en 23