voorstel

Zwolle

Raadsplein besluitvormend

Datum 29 oktober 2018

onderwerp	Bouwstenen zienswijze Lelystad Airport
portefeuillehouder	William Dogger
informant	Janssen, Geert (2092)
medeopstellers	
afdeling	Proces- Programma- en Projectmanagement
bijlagen	Voorstel: Informatienota Bouwstenen zienswijze Lelystad Airport

Voorgesteld besluit raad

Wij stellen u voor kennis te nemen van:
De bouwstenen voor de zienswijze op het Luchthavenbesluit Lelystad Airport

voorstel

Zwolle

Informatienota voor de raad

Datum 10 oktober 2018

Onderwerp	Bouwstenen zienswijze Lelystad Airport
Versienummer	V2.0

Portefeuillehouder W. Dogger

Informant G. Janssen
Afdeling Project-, Programma- en Procesmanagement / ZWPPP
Telefoon 038 498 2092
Email G.Janssen@zwolle.nl

Bijlagen

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De bouwstenen voor de zienswijze op het Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Datum 10 oktober 2018

Inleiding

In onze laatste informatienota *Voortgangsbericht Lelystad Airport*, geagendeerd op de lijst met ingekomen stukken voor de agenda van het raadsplein van 1 oktober, hebben wij u geïnformeerd over de stappenkalender in het proces van Lelystad Airport. Eén van de stappen die gezet wordt is dat wij de bouwstenen voor de op te stellen zienswijze op het Luchthavenbesluit Lelystad Airport aan uw raad zullen voorleggen. Inmiddels hebben wij de bouwstenen besproken met een aantal bewonersgroepen (Berkum, Stadshagen, Hoog over Zwolle en HoogOverijssel) en bestuurlijk met de regiogemeenten en de provincie Overijssel. Daarbij hebben wij aangegeven dat wij ook uw raad nog om input zullen vragen. Met deze informatienota stellen wij u in de gelegenheid om uw opmerkingen en aanvullingen op deze bouwstenen aan te geven.

Het proces rondom het Luchthavenbesluit is verder vertraagd. Op dit moment verwachten wij dat eind november het Luchthavenbesluit (en onderliggende stukken) ter inzage komt te liggen. Op basis van dat besluit wordt samen met de provincie en de regio een definitieve zienswijze opgesteld. Hierbij zullen wij uw inbreng en die van de bewonersgroepen meenemen. Wij willen komen tot een gezamenlijke, eensgezinde zienswijze van alle regiogemeenten en de provincie. Om die reden kan het zijn dat niet alle inbreng van uw raad of van de bewonersgroepen uiteindelijk in de definitieve zienswijze terecht komt.

De definitieve zienswijze zullen wij met uw raad en de inwoners delen (onder andere via de website www.zwolle.nl/vliegroutes).

Kernboodschap

Mede op basis van de gesprekken met de bewonersgroepen en de regiogemeenten komen wij tot 13 mogelijke bouwstenen voor de zienswijze. Per bouwsteen hebben wij aangegeven:

1. Opnemen in de zienswijze;
2. Afhankelijk van het Luchthavenbesluit opnemen in de zienswijze;
3. Afhankelijk van de reactie van de minister opnemen in de zienswijze;
4. Niet opnemen in de zienswijze

Bouwsteen	**Opnemen in zienswijze?**
A. Volgorde besluitvorming	Opnemen in de zienswijze
B. Nacht- en vrachtvluchten	Opnemen in de zienswijze
C. Vliegbewegingen	Afhankelijk van het Luchthavenbesluit opnemen in de zienswijze
D. Monitoring en handhaving	Afhankelijk van het Luchthavenbesluit opnemen in de zienswijze
E. Vlieghoogte	Afhankelijk van het Luchthavenbesluit opnemen in de zienswijze
F. Bandbreedte	Afhankelijk van de reactie van de minister opnemen in de zienswijze
G. Vectoring	Niet opnemen in de zienswijze
H. Veiligheid	Afhankelijk van het Luchthavenbesluit opnemen in de zienswijze
I. Gezondheid	Afhankelijk van het Luchthavenbesluit opnemen in de zienswijze
J. Belevingsvlucht	Afhankelijk van de reactie van de minister opnemen in de zienswijze
K. Evaluatie	Afhankelijk van het Luchthavenbesluit opnemen in de zienswijze
L. Waardedaling woningen	Niet opnemen in de zienswijze
M. MKBA	Opnemen in de zienswijze

A. Volgorde besluitvorming

Naar verwachting neemt het kabinet, op voorstel van de minister van I&W, begin november een besluit over het Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Hiermee loopt de minister vooruit op het proces dat gaande is om te komen tot herziening van het luchtruim en de Luchtvaartnota. Deze volgorde van besluitvorming komt niet overeen met de wens van de regio. De regio wil, zoals in eerdere brieven al gemeld, dat de minister eerst besluiten neemt over de Luchtvaartnota (met daarin de visie op de luchtvaart voor de komende decennia), deze visie verwerkt in de herziening van het luchtruim en pas daarna een besluit neemt over Lelystad Airport. Dit standpunt kan worden verwerkt in de definitieve zienswijze.

B. Vracht- en nachtvluchten

In de (social-) media is discussie over de vraag of vrachtverkeer mogelijk is op Lelystad Airport.

De minister heeft inmiddels via een kamerbrief antwoord gegeven op deze vraag: Lelystad Airport is bedoeld als overloopluchthaven van Schiphol voor vakantieverkeer. In het Luchthavenbesluit Lelystad is gebruik gemaakt van de gegevens zoals die zijn aangeleverd door Lelystad Airport. Hierin is ook opgenomen wat de verkeerssamenstelling van het vliegveld zal zijn. Groot vrachtverkeer maakt daar geen onderdeel van uit. Ook is in het Luchthavenbesluit de ligging, lengte en het operationeel gebruik van de start- en landingsbaan vastgelegd. Door de luchthaven wordt geen afhandelingscapaciteit voor vracht gerealiseerd. De minister concludeert in de brief dat '*het zodanig wijzigen van de operationele doelstelling van de luchthaven, zodat (groot) vrachtverkeer mogelijk wordt, niet mogelijk is zonder de uitdrukkelijke medewerking van de Rijksoverheid*'. Hiermee heeft de minister duidelijk gemaakt dat vrachtvluchten op Lelystad Airport niet aan de orde zijn.

Belangrijker dan de vraag wat een vliegtuig vervoert (passagiers of vracht of een combinatie van beiden), is de vraag welk vliegtuig (type en leeftijd) wordt gebruikt, in welk tijdslot het vliegtuig vliegt (nacht/dag) en op welke hoogte. Dit wordt vastgelegd in het Luchthavenbesluit.
In de huidige plannen is geen sprake van nachtvluchten. De vluchten dienen plaats te vinden tussen 6.00u en 23.00u, met een mogelijkheid voor vertraagde vluchten om tussen 23.00u en 0.00u te landen of starten. Deze tijden en voorwaarden zijn vergelijkbaar met de andere (regionale) vliegvelden in Nederland.

In de zienswijze kan het bovenstaande nogmaals worden bevestigd, ook op basis van de definitieve inhoud van het Luchthavenbesluit.

C. Vliegbewegingen

Lelystad Airport ontwikkelt zich in drie fasen: tot herziening van het luchtruim groeit Lelystad Airport tot 10.000 vliegbewegingen. Daarna groeit de luchthaven door naar 25.000 en vervolgens naar maximaal 45.000 vliegbewegingen. De minister heeft toegezegd in het Luchthavenbesluit het maximale aantal vliegbewegingen van 45.000 vast te leggen. Daarnaast heeft zij toegezegd te onderzoeken of het mogelijk is om ook het aantal van 10.000 vliegbewegingen tot herziening van het luchtruim vast te leggen. Bij het uitkomen van het Luchthavenbesluit zal duidelijk worden of de maximale aantallen voldoende zijn vastgelegd.

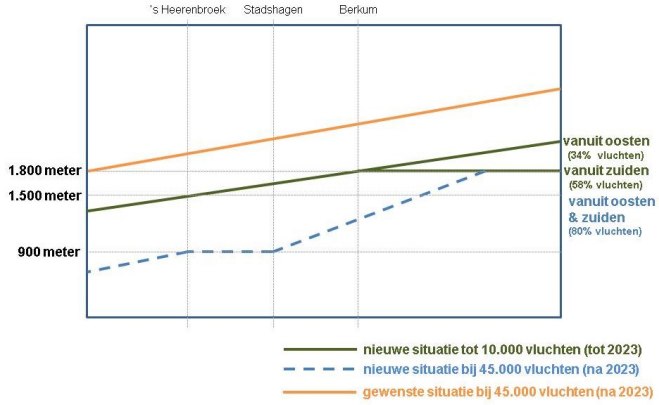
D. Monitoring & Handhaving

De m.e.r.-commissie heeft een advies afgegeven over de geactualiseerde milieueffectrapportage (m.e.r.). De commissie constateert onder andere dat duidelijk waarneembare geluidpieken zullen

optreden, “omdat – in afwijking van wat gangbaar is – langdurig laag wordt gevlogen”. Om die reden is het noodzakelijk om de geluidbelasting goed in kaart te brengen en dit niet te beperken tot het onderzoeksgebied van de m.e.r.. Dit vraagt opname in een monitoringsplan waarin naast geluid ook is uitgewerkt voor welke andere effecten monitoring nodig is (waaronder belevingsonderzoek en nulmeting) en hoe handhaving zal plaatsvinden als overeengekomen waarden worden overschreden. De m.e.r.-commissie heeft in haar toetsingsadvies concrete voorstellen gedaan voor een monitoringsplan. Dit sluit ook aan op de conclusies van de Regiegroep Belevingsvlucht over de gemeten geluidniveaus die hoger lager dan waarmee in de m.e.r. is gerekend en de brief van de regio hierover van 24 juli 2018. Afhankelijk van wat de minister in het Luchthavenbesluit hierover opneemt kan hier een zienswijze op worden ingediend.

E. Vlieghoogte

Een belangrijk onderdeel van de plannen voor Lelystad Airport zijn de vliegroutes zelf. Bij Zwolle, waar alleen sprake is van een aanvliegroute, geldt een specifiek vraagstuk. Tot herziening van het luchtruim geldt dat de vliegtuigen vanaf het oosten in glijvlucht dalend langs Zwolle vliegen en op 1.500 meter hoogte vliegen bij ‘s Heerenbroek. De vluchten vanuit het zuiden zetten na een horizontale vlucht vanaf ongeveer Berkum de daling in van 1.800 meter naar 1.500 meter (zie figuur 1, groene lijn)
Na de herziening van het luchtruim is nog onduidelijk wat de situatie voor Zwolle zal zijn. Daarom gaat de m.e.r. uit van een worst-case-scenario. Daarin dalen alle vliegtuigen ruim voor Zwolle vanaf 1.800 meter naar 900 meter bij Stadshagen en vliegen vanaf daar horizontaal door naar ’s Heerenbroek en dalen daarna verder richting Lelystad Airport. (zie figuur 1, blauwe lijn).



Figuur 1 - Vlieghoogte naderende vliegtuigen Lelystad Airport

De afspraken die zijn gemaakt aan de Alderstafel gaan uit van een minimale vlieghoogte op het ‘oude land’ van 1.800 meter. De regio pleit al langere tijd om bij de herziening van het luchtruim deze afspraak minimaal gestand te doen (zie figuur 1, oranje lijn). Daarnaast moet volgens de regio het uitgangspunt bij de herziening zijn dat vliegtuigen in Continuous Descent Approach (CDA – glijvlucht) de daling inzetten, waarbij eventueel zelfs een hogere vlieghoogte mogelijk is. Bij het Luchthavenbesluit zal definitief duidelijk worden wat de plannen zullen zijn.

F. Bandbreedte

De routes op de kaarten worden getoond met een routelijn. 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. Op figuur 2 is in beeld gebracht wat dit voor Zwolle betekent.



Figuur 2 - Bandbreedte vliegroute Lelystad Airport

Het ministerie geeft aan dat de kans dat een vliegtuig dicht bij de getekende lijn zit vele malen groter is dan een grote afwijking daarvan (normaal verdeling).
De vraag is of dit ook geldt voor de situatie bij Zwolle. De hoek die bij Zwolle op papier gemaakt wordt bij noord-oostelijk baangebruik (baan 05) is met een vliegtuig onmogelijk te maken. Dit blijkt ook uit de belevingsvlucht waarbij tweemaal de bocht is 'afgesneden'. Het gevolg hiervan is dat de route dichter bij of zelfs over woonwijken komt te liggen. De ligging in de m.e.r. van de geluidscontour is daarmee ook onjuist. Meer inwoners zullen hierdoor last gaan ondervinden van de route. Mogelijk dat de minister in haar reactie op de belevingsvlucht hier nog op in gaat. Dit zullen we moeten afwachten.

G. Vectoring

Een gezagvoerder van een vliegtuig mag alleen afwijken van de bandbreedte na toestemming of instructie van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de zogenaamde vectoring. Toestemming wordt alleen gegeven wanneer dit vanwege het voorkomen van gevaarlijke situaties noodzakelijk is (bijvoorbeeld plotseling veranderende weersomstandigheden). De LVNL kan deze instructie ook geven wanneer tijdens piekperioden startvertraging moet worden voorkomen. Vectoring is op elk vliegveld mogelijk, en geldt daarmee ook voor Lelystad Airport. Gelet op de standaardprocedure van vectoring, willen wij hierover geen zienswijze indienen.

H. Veiligheid

Bij de m.e.r. 2018 is onderzoek gedaan naar de vogelbewegingen en de effecten daarvan op het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport. Volgens het onderzoek leiden de start- en landingsprocedures van Lelystad Airport niet tot een verhoogd veiligheidsrisico voor het luchtverkeer. Het onderzoek gaat echter uit van een standaard start- en landingsprocedure voor Lelystad Airport, terwijl de situatie juist verschilt met andere vliegvelden vanwege lang laag vliegen op 900 meter (worst-case scenario). Ook zijn er bij vogelexperts twijfels bij de juistheid van de gebruikte gegevens (o.a. worden radargegevens gebruikt van het KNMI in De Bilt (volgens het onderzoek op 30 km afstand van Lelystad Airport, daadwerkelijk op 45 km) die een representatief beeld zouden geven van de vogeltrek over het binnenland van Nederland). Wij verwachten hiervan nog een nader onderzoek dat is gedaan door de betreffende vogelexperts. Mogelijk dat de minister bij het Luchthavenbesluit hier nog nadere informatie over verstrekt.

I. Gezondheid

In de m.e.r. worden de gevolgen van Lelystad Airport in beeld gebracht voor de luchtkwaliteit, waaronder ultrafijnstof. De te verwachten concentraties ultrafijnstof zijn niet berekend, maar kwalitatief beschreven. De Commissie voor de m.e.r. oordeelt dat het belangrijk is om de mogelijke blootstelling te monitoren, aangezien het de verwachting is dat ultrafijnstof gezondheidseffecten veroorzaakt. Ook adviseert de Commissie, gezien de zorgen bij omwonenden en de te verwachten toenemende maatschappelijke aandacht voor ultrafijnstof rond luchthavens, om contouren voor ultrafijnstof te berekenen voor de tijdelijke situatie tot 2023 met maximaal 10.000 vliegbewegingen en die resultaten te gebruiken voor het opzetten van het monitoringprogramma. Bij het uitkomen van het Luchthavenbesluit zal duidelijk worden hoe de minister invulling wil geven aan dit nadrukkelijke advies van de commissie.

J. Belevingsvlucht

Op 30 mei vond de zogenoemde ‘belevingsvlucht’ plaats om inwoners een idee te geven bij de effecten van de nieuwe vliegroutes. De Regiegroep Belevingsvlucht heeft op basis van de belevingsvlucht een rapportage opgesteld. Eén van de conclusies van die rapportage is dat de maximale geluidswaarden van de belevingsvlucht op het merendeel van de routes hoger lagen dan de berekende waarden in de m.e.r.. De minister heeft toegezegd nog met een reactie te komen op het rapport. Op basis van die reactie kan eventueel een zienswijze op dit punt worden ingediend.

K. Evaluatie (bij 7.000 en 25.000 vliegbewegingen)

De minister heeft toegezegd om bij 7.000 vliegbewegingen en bij 25.000 vliegbewegingen Lelystad Airport te evalueren. Onduidelijk is wat de criteria voor de evaluatie zijn en welk effect de evaluaties hebben op de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport. Afhankelijk van wat hierover in het Luchthavenbesluit staat kan een zienswijze worden ingediend.

L. Waardedaling woningen

De Vrije Universiteit Amsterdam heeft, in opdracht van RTV Oost, onderzoek gedaan naar de effecten van Lelystad Airport op de woningwaarde in de provincie Overijssel. De onderzoekers concluderen in het onderzoek dat er geen noemenswaardig effect te verwachten valt. Op basis van dit onderzoek is er geen reden om op dit punt een zienswijze in te dienen.

M. Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA)

De afgelopen jaren zijn vele onderzoeken gedaan naar de maatschappelijke kosten en baten van Lelystad Airport. In 2008 en 2014 hebben onderzoeksbureaus Decisio, SEO en To70 een quickscan MKBA uitgevoerd voor het Luchthavenbesluit Lelystad 2015. In deze onderzoeken zijn echter de positieve en negatieve effecten voor het ‘oude land’ niet meegenomen. Te denken valt dan aan de mogelijke effecten voor de regionale recreatie- en toerismesector. Formeel heeft de minister voldaan aan de vereisten voor een MKBA. Het ontbreken van een MKBA over het ‘oude land’ is een reden om toch een zienswijze op dit punt in te dienen.

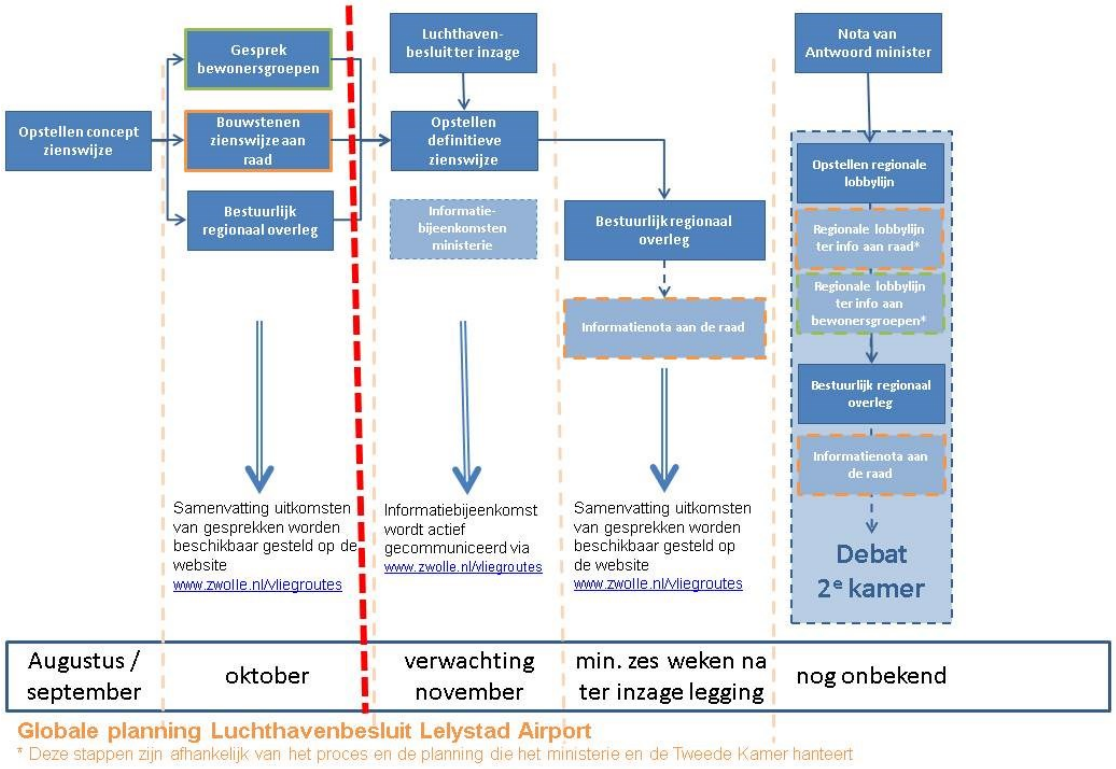
Communicatie

De bouwstenen zijn besproken met vertegenwoordigers van de bewonersgroepen (Berkum, Stadshagen, Hoog over Zwolle en HoogOverijssel), de regiogemeenten en provincie Overijssel. De bouwstenen, zoals die nu zijn verwoord, zijn mede tot stand gekomen op basis van die gesprekken.

Datum 10 oktober 2018

Vervolg
Na het verschijnen van het Luchthavenbesluit (naar verwachting eind november) krijgt een ieder de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. De termijn hiervoor bedraagt minimaal zes weken. Mede op basis van de inbreng van uw raad wordt samen met de regiogemeenten en de provincie Overijssel een definitieve zienswijze opgesteld, namens de gemeente Zwolle ondertekend door het college. Gelet op de relatief korte termijn van indiening zullen wij de definitieve versie alleen ter informatie aan uw raad toezenden.

De geactualiseerde stappenkalender is opgenomen in figuur 3.



Figuur 3 - Stappenkalender Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Openbaarheid
Openbaar

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw mr. I. Geveke, secretaris

Zwolle

Jaargang

Kenmerk 38843

Onderwerp Bouwstenen zienswijze Lelystad Airport

De raad van de gemeente Zwolle;

Gelezen het voorstel van burgemeesters en wethouders, d.d. 16-10-2018

besluit:

Aldus besloten in de openbare vergadering van 29 oktober 2018,

de voorzitter,

de griffier,