

Bundel van de Besluitenlijst college van 10 april 2018

- Voortgangsbericht Lelystad Airport
 - 2018-04-10 Beslisnota college - Standpuntbepaling Lelystad Airport
 - 2018-02-21 Bijlage 1 Kamerbrief - Aansluitroutes en m.e.r-actualisatie
 - 2018-02-21 Bijlage 2 - Overzicht van verbeteringen aan het ontwerp (bijlage 1 bij Kamerbrief)
 - 2018-04-10 Bijlage 3 - Zorgpunten (regio) Zwolle Lelystad Airport
- Lidmaatschap HanseVerein
 - collegevoorstel lidmaatschap hanseverein

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

Raad

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

- ☒ 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 Stadshagen ('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 Stadshagen. Dit zijn voor Stadshagen 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%

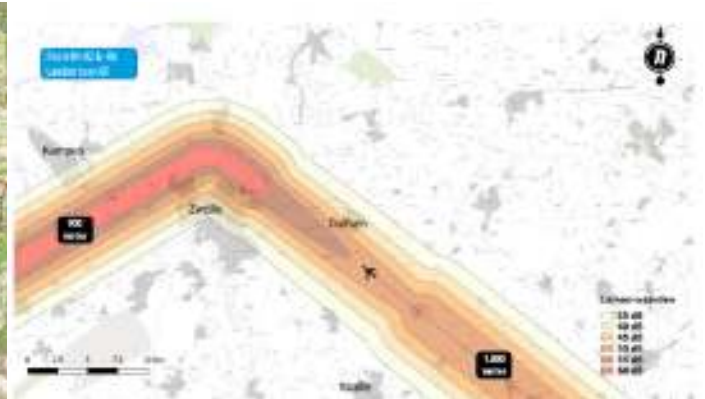
Datum 10 april 2018

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).

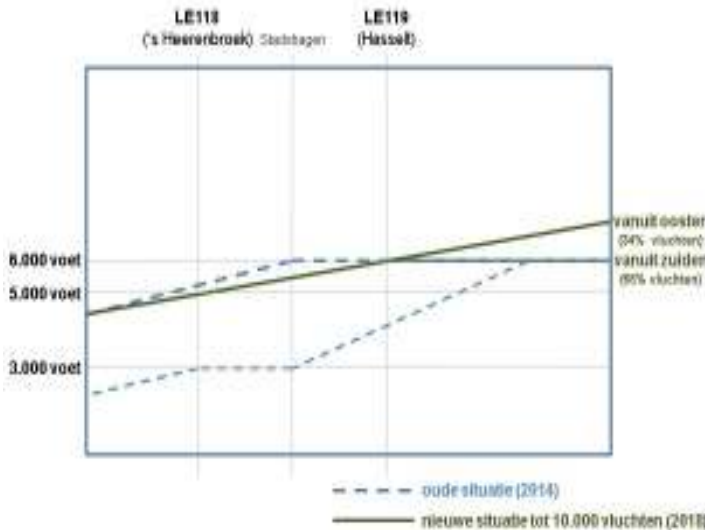
5. Vlieghoogte nabij Stadshagen

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

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

Bijlage(n)
14

Datum 21 februari 2018
Betreft Aansluitroutes en MER-actualisatie Lelystad Airport

Geachte voorzitter,

In het plenaire debat met uw Kamer van 19 december 2017 heb ik u toegezegd om u in februari 2018 te informeren over:

- de effecten van het herstel van de geconstateerde fouten in het MER Lelystad, en de consequenties die ik daaraan verbind voor het Luchthavenbesluit Lelystad; en
- het ontwerp van de tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport, mijn afwegingen daarbij en mijn conclusies daarover.

Met deze brief informeer ik uw Kamer, mede namens de staatssecretaris van Defensie, over mijn voorgenomen besluit op deze onderwerpen. Ook ga ik nader in op de consequenties die ik daaraan verbind voor het Luchthavenbesluit Lelystad en op de planning van het vervolgproces.

1. Herstel van vertrouwen

Veel mensen hebben zorgen over Lelystad Airport en de mogelijke gevolgen van de aansluitroutes op hun leefomgeving. Die zorgen begrijp ik. De publicatie van de ontwerp aansluitroutes op 26 juni 2017¹ kwam voor velen onverwacht en leidde bij veel inwoners en luchtruimgebruikers tot onrust. Deze zorgen spelen des te meer omdat het hier gaat om gebieden waar tot op heden relatief beperkt wordt gevlogen en omdat niet overal meteen kan worden door geklommen naar een optimale hoogte, omdat de routes de eerste jaren moeten worden ingepast in de huidige luchtruimstructuur. Veel mensen hadden en hebben behoefte aan extra informatie over de effecten van deze aansluitroutes en over hun invloed op het vervolgproces. De communicatie met de omgeving hierover had beter gemoeten. De informatiebijeenkomsten die in het najaar zijn gehouden en het besluit om de milieueffecten van de aansluitroutes inzichtelijk te maken hebben deze zorgen helaas nog niet kunnen wegnemen.

Daarnaast zijn, naar aanleiding van vragen van Actiecomité HoogOverijssel, fouten geconstateerd in de invoergegevens voor de geluidsberekeningen die destijds zijn uitgevoerd voor het MER Lelystad Airport (2014). Hierdoor heeft het

¹ Kamerstuk 31 936, Nr. 390

vertrouwen in de besluitvorming schade opgelopen. Dat begrijp en betreur ik. Mensen moeten erop kunnen rekenen dat informatie die ten grondslag ligt aan dergelijke beslissingen inzichtelijk en correct is. Ik span mij in dit vertrouwen terug te winnen, maar realiseer me dat dit niet zo maar weer hersteld zal zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

Minstens zo belangrijk is dat in toekomstige trajecten, zoals de herziening van het luchtruim en de luchtvaartnota 2020-2040, wordt geleerd van de ervaringen van het afgelopen jaar. Mede om die reden is de afgelopen maanden met diverse partijen gesproken en is advies ingewonnen. Het betrekken van en de communicatie met de omgeving moet beter. Ik deel op dit punt de conclusie uit het advies 'Een ander geluid' van de Bewonersdelegatie en zal dit advies in de komende periode verwerken in de aanpak van de luchtruimherziening². Het kabinet zal onder andere vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers, luchthavens en provincies benaderen en een groot deel van 2018 benutten om gezamenlijk een participatieplan uit te werken waarin consultatie en inspraak zullen zijn geconcretiseerd naar thema's, regio's en projecten. Het recente advies hierover van de Luchtverkeerscommissie (LVC) zal ik hier eveneens bij betrekken (dit advies is opgenomen in bijlage 7). Hiertoe zal ook nader worden gezien hoe in het buitenland met deze afwegingen wordt omgegaan en of wij daar iets van kunnen leren.

Voor herstel van het vertrouwen is het belangrijk het proces niet onder druk te zetten om een openingsdatum³ te halen, maar alle stappen zorgvuldig te doorlopen. In de volgende paragrafen licht ik toe welke stappen zijn gezet om tot een afweging te komen en welke stappen de komende periode nog gezet moeten worden.

2. Verbeteringen van tijdelijke aansluitroutes

De vele gesprekken en consultaties met burgers, luchtruimgebruikers, actiegroepen, bestuurders en andere belanghebbenden hebben veel nieuwe inzichten opgeleverd. Hun tijd en inzet heeft geleid tot verbeteringen in het ontwerp van de tijdelijke aansluitroutes en heeft een waardevolle bijdrage geleverd aan mijn uiteindelijke afweging.

2.1 Consultaties leidden tot verbeteringen

Op 26 juni 2017⁴ is uw Kamer geïnformeerd over de concept aansluitroutes. Na de zomer is een consultatieproces gestart. Niet alleen is vanaf september gestart met het gebruikelijke consultatieproces van luchtruimgebruikers, dit proces is ook uitgebreid met andere betrokken partijen.

Zo zijn informatiebijeenkomsten in de betrokken regio's georganiseerd, is een internetconsultatie voor het brede publiek ingericht, zijn besprekingen gehouden met bestuurders en heeft een delegatie van bewoners advies uit gebracht. Dit om de belangen van bewoners en andere belanghebbenden nadrukkelijk mee te kunnen wegen.

In mijn brief van 1 december 2017⁵ is uw Kamer geïnformeerd over de input die is ontvangen uit deze consultatietrajecten met bewoners en luchtruimgebruikers en

² Kamerstuk 31 936, Nr. 431

³ Waar in deze brief sprake is van de opening van Lelystad Airport, wordt de openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel verkeer bedoeld.

⁴ Kamerstuk 31 936, Nr. 390

⁵ Kamerstuk 31 936, Nr. 428

over het advies 'Een ander geluid' van de Bewonersdelegatie. Ik heb LVNL en CLSK verzocht alle verbetervoorstellen uit deze consultatietrajecten te beoordelen en op basis daarvan tot verbeteringen te komen die zoveel mogelijk tegemoet komen aan zorgen van betrokkenen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

Parallel aan het ontwerpproces van LVNL en CLSK heb ik de afgelopen maanden bestuurlijk overleg gevoerd om een goed begrip van de regionale situatie te krijgen. Nadat bilateraal met de provincies over de voorgenomen verbeteringen is gesproken, heeft er op 18 december 2017 en op 6 februari bestuurlijk overleg plaats gevonden met de provincies Overijssel, Gelderland, Drenthe, Flevoland, Friesland en Noord-Holland. De verslagen hiervan zijn opgenomen in bijlage 8 en 9. Ook is met een aantal gemeenten gesproken. Deze bestuurlijke overleggen hebben geleid tot enkele aanvullende onderzoeksvragen. Ook is de Alderstafel geïnformeerd over de verbetervoorstellen uit de consultatietrajecten en de uitkomsten van de actualisatie van het MER. De Alderstafel heeft getoetst of de uitkomsten van zowel de optimalisatie van de routes als de actualisatie van het MER passen binnen de eerder gemaakte afspraken. De heer Alders heeft mij over de uitkomst hiervan per brief d.d. 16 februari jl. op de hoogte gesteld (bijlage 10).

2.2 Verbeteringen aan het ontwerp

De beoordeling van de verbetervoorstellen door LVNL en CLSK heeft geleid tot een reeks verbeteringen in het ontwerp van de aansluitroutes ten opzichte van de op 26 juni 2017⁶ gepresenteerde concept aansluitroutes. Op een aantal punten betreft dit concrete vervolgafspraken. Daarnaast is het in een aantal gevallen mogelijk gebleken om, binnen de daarvoor geldende uitgangspunten, optimalisaties aan te brengen aan de lokale vertrek- en naderingsroutes (B+).

Hieronder worden deze verbeteringen kort benoemd:

- Er zijn routes aangepast om woonkernen (Lemmer, Heerde, Oene) en natuurgebieden (Weerribben-Wieden, noordelijke Veluwe⁷) zo veel als mogelijk te ontzien.
- Voor het verkeer vanuit het oosten is het mogelijk gemaakt om vanaf de Duitse grens tot aan Zwolle, mits de verkeerssituatie dit toestaat, zo veel mogelijk in glijvlucht te vliegen. Hierdoor zal verkeer vanuit het oosten hoger vliegen nabij Lemelerveld.
- Bij de Zwolse wijk Stadshagen zal bij gelijktijdig aankomend en vertrekkend verkeer het naderend verkeer in plaats van op 3.000 voet (900 meter) op minimaal 5.000 voet (1.500 meter) vliegen. Hiermee geef ik tevens invulling aan de motie Bruins c.s.⁸.
- Voor de route langs Ede op 9000 voet (2.700 meter) hoogte is een alternatief gevonden dat minder over de bebouwde kom van gemeenten voert. De wethouders in de betreffende regio zijn hierover geïnformeerd. Hiermee zal het aantal bewoners onder deze route afnemen. Wel voert deze route over het Renkums Beekdal. Uit de validatie van de routes moet blijken of dit alternatief ook operationeel werkbaar is. LVNL en CLSK zijn hier optimistisch over. Ik zal LVNL en CLSK vragen de verdere uitwerking van dit alternatief mee te nemen in het verdere validatie- en ontwerpproces.
- Om het voortbestaan van vliegveld Teuge tot de herziening van het luchtruim te ondersteunen, worden met betrokken partijen

⁶ Kamerstuk 31 936, Nr. 390

⁷ Reeds gemeld op 12 september jl., zie Kamerstuk 31 936, Nr. 394

⁸ Kamerstuk 31 936, Nr. 411

maatwerkafspraken gemaakt om het valschermspringen op Teuge binnen de huidige luchtruimstructuur zoveel als mogelijk inpasbaar te houden. Hiermee geef ik tevens invulling aan de motie van het lid Graus cs.⁹

- In overleg met omringende gemeenten, de provincie en de luchtverkeersdienstverleners worden de mogelijkheden verkend om bij Wezep, binnen de afspraken en uitgangspunten van de Alderstafel, tot optimalisatie van de route te komen. LVNL en CLSK geven mij aan dat dit kansrijk is.
- Met de civiele en militaire luchtverkeersleiding heb ik de afspraak gemaakt om het mogelijk samenvoegen van de conditionele routes over Noord-Holland in een simulatie nogmaals op haalbaarheid en werklast te beoordelen. Naar verwachting kan uw Kamer hierover op korte termijn worden geïnformeerd.
- De eerder voorziene twee wachtgebieden bij Steenwijkerland en Lemelerveld op een hoogte van 6.000 voet (1.800 meter) kunnen worden vervangen door één wachtgebied dat aanzienlijk hoger kan worden gesitueerd, namelijk op 9.000 voet (2.700 meter) boven de noordelijke Achterhoek, in de omgeving van Lochem. Naar verwachting van LVNL en CLSK zal het wachtgebied Lelystad Airport gemiddeld één maal per kwartaal worden gebruikt.
- Op de vertrekroute tussen Zeewolde en Biddinghuizen kan als gevolg van een operationele afspraak tussen LVNL en CLSK eerder worden geklommen, waardoor 1.500 voet (circa 450 meter) hoger gevlogen wordt ter hoogte van Biddinghuizen.
- Verder zijn, om de beperkingen voor de kleine luchtvaart zoveel als mogelijk te verlichten, een aantal technische wijzigingen in het ontwerp doorgevoerd.

In bijlage 1 treft u een nadere beschrijving aan van de verbeteringen die zijn gerealiseerd. Daarnaast treft u in bijlage 3 de brief van LVNL en CLSK van 16 februari jl. waarin mij de tijdelijke aansluitroutes zijn aangeboden, inclusief de bijlages waarin alle verbetervoorstellen uit de consultatie- en adviestrajecten door LVNL en CLSK zijn beoordeeld (bijlage 4, 5 en 6).

Met de nu voorliggende tijdelijke aansluitroutes wordt binnen de gestelde randvoorwaarden en de huidige indeling van het luchtruim zo veel mogelijk tegemoet gekomen aan de wensen van bewoners en diverse belanghebbenden. De hierboven genoemde aanpassingen zijn voor veel inwoners van de betrokken gebieden een verbetering. Ik realiseer me dat er ook wensen niet gehonoreerd zijn, omdat dit niet mogelijk bleek. Ook realiseer ik me dat, hoewel het proces van consultatie en bestuurlijk overleg tot verbeteringen aan het ontwerp heeft geleid, de tijdelijke aansluitroutes niet altijd op de optimale hoogte kunnen worden ontworpen. Ik wil nogmaals benadrukken dat sprake is van een tijdelijke situatie tot de herziening van het luchtruim met een maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen¹⁰.

Tegelijkertijd vind ik het van belang erop te wijzen dat de ontworpen hoogtes van de aansluitroutes de *minimale* vlieghoogtes zijn waarop te allen tijde moet kunnen worden teruggevallen, ook in geval van bijvoorbeeld verstoringen. Om veiligheidsredenen worden routes bewust conservatief ontworpen. In de praktijk

⁹ Kamerstuk 31 936, Nr. 419

¹⁰ Waar in deze brief gesproken wordt over vliegtuigbewegingen wordt vliegtuigbewegingen voor groot commercieel verkeer bedoeld.

laten de operationele omstandigheden het vaak toe sneller te stijgen in opdracht van de luchtverkeersleider en dus hoger te vliegen. Dit leidt tot efficiënter vliegen en minder geluidshinder op de grond.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

3. Actualisatie MER Lelystad

3.1 Herstel van fouten

Het Luchthavenbesluit Lelystad is met ingang van 1 april 2015 in werking getreden. Ik heb uw Kamer in mijn brief van 16 oktober 2017¹¹ en in mijn brief van 18 december 2017¹² geïnformeerd over de fouten in de invoergegevens voor de geluidsberekeningen in het MER die ten grondslag lag aan het Luchthavenbesluit Lelystad. De geconstateerde fouten betreffen invoergegevens in de prestatieprofielen van bepaalde landende vliegtuigen (stuwkracht) en de veronderstelde vlieghoogtes van naderend verkeer. Deze fouten zijn de afgelopen periode nader geanalyseerd en er is besloten de invoergegevens door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) te laten herstellen. Mede na overleg met de Commissie m.e.r., is besloten het MER Lelystad Airport uit 2014 te actualiseren, waarin de consequenties van het herstellen van de fouten worden opgenomen voor alle in het MER beschreven milieueffecten en onderzochte routevarianten A, A+, B en B+. Op deze wijze kan een nieuwe afweging worden gemaakt op basis van de juiste gegevens en kan worden bepaald in hoeverre het Luchthavenbesluit Lelystad gewijzigd dient te worden. Ook kan worden beoordeeld of de destijds gekozen routeset B+ nog steeds de voorkeur heeft. De actualisatie van het MER is opgenomen in bijlage 11.

Bij het herstel van de invoergegevens en het bepalen van de milieugevolgen is rekening gehouden met de meest actuele feiten en inzichten en met de nu geldende wettelijke voorschriften. Het gaat dan bijvoorbeeld om actuele prestatieprofielen voor vliegtuigen, een actuele aanname voor de verkeersverdeling over noordelijke en zuidelijke richting van naderend vliegverkeer als ook een actueel woningbestand. Daarnaast zijn, zoals eerder gemeld, als onderdeel van de MER-actualisatie ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor de situatie met maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen in beeld gebracht.

Het MER Lelystad 2014 is opgesteld door de N.V. Luchthaven Lelystad, onderdeel van de Schiphol Group. De fouten in dit MER zijn het gevolg van onjuiste invoergegevens bij de geluidsberekeningen, die destijds door het ministerie aan de luchthaven ter beschikking zijn gesteld. Dat is ook de reden waarom is besloten om de actualisatie van het MER zelf uit te voeren om zo de regie te nemen bij het herstel van de fouten. Daarbij is op ambtelijk niveau een scheiding van functies gemaakt, waarbij het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken initiatiefnemer is voor de actualisatie van het MER en het Directoraat-Generaal Milieu en Internationale Zaken bevoegd gezag.

3.2 Validatie geluidsberekeningen

Ten behoeve van de geluidsberekeningen voor de actualisatie van het MER 2014 zijn de geluid- en prestatieprofielen door het NLR hersteld en vervolgens door onderzoeksbureaus To70 en Adecs gevalideerd. Daarin zijn geen fouten

¹¹ Kamerstuk 31 936, Nr. 422

¹² Kamerstuk 31 936, Nr. 430

geconstateerd. To70 en Adecs hebben vervolgens de geluidsberekeningen uitgevoerd. Deze zijn door het NLR gevalideerd en ook daarin zijn geen fouten geconstateerd. Over het geheel van de invoergegevens en de berekeningen is door het onafhankelijke bureau dBvision een contraexpertise uitgevoerd. Dit ter invulling van de motie van de leden Paternotte en Bruins¹³. In lijn met de motie is hierbij tevens de bewonersdelegatie onder voorzitterschap van de heer Ter Kuile betrokken. Door dBvision zijn geen onjuistheden geconstateerd in de invoergegevens en uitgevoerde berekeningen. Daarmee ligt er naar mijn oordeel een solide basis voor de actualisatie van het MER. Het rapport van dBvision, alsmede de bevindingen van de bewonersdelegatie, treft u in bijlage 13 en 14 aan.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

3.3. Resultaten geluidsberekeningen Actualisatie MER

Geluidseffecten

De actualisatie laat zien dat het totaal aantal ernstig gehinderden voor de wettelijk 48 dB(A) L_{den} contour voor de eindsituatie lager ligt dan gepresenteerd in het MER uit 2014. Dat geldt ook voor de in het MER inzichtelijk gemaakte niet-wettelijke 40 dB(A) L_{den} contour, die als grens voor het studiegebied is gehanteerd. Dit aantal daalt van 279 naar 146 (binnen de 48 dB(A) L_{den}) respectievelijk van 3.772 naar 2.930 ernstig gehinderden (40 dB(A) L_{den}). Dit als gevolg van de correctie van de fouten, het rekenen met actuele geluid- en prestatiegegevens en een actueel woningbouwbestand. Tevens wordt de 48 dB(A) L_{den} contour ter hoogte van Biddinghuizen kleiner en wordt de 40 dB(A) L_{den} contour ter hoogte van Zeewolde beperkt groter. Verder wordt geconstateerd dat ook de 56 L_{den} contour enigszins wijzigt ten opzichte van de contour uit het MER 2014 en het Luchthavenbesluit Lelystad uit 2015. Het aantal woningen in deze contour daalt van 50 naar 31. De grenswaarden in de handhavingspunten worden ten opzichte van die uit het Luchthavenbesluit Lelystad iets hoger. Dit heeft te maken met het rekenen met actuele geluid- en prestatiegegevens voor de Boeing 737-700 en 800. Deze toestellen produceren dichtbij de luchthaven meer geluid dan de Boeing 737-300, waarmee in het MER 2014 is gerekend. Voor de doorgerekende eindsituatie geeft dit geen extra gebruikruimte.

Overige effecten

Naast geluidsberekeningen zijn in de MER-actualisatie ook de overige effecten (waaronder externe veiligheid, luchtkwaliteit, klimaat, vogelaanvaringen, natuur, voedselkwaliteit) volgens de laatste feiten, inzichten en wettelijke voorschriften beschouwd.

In de actualisatie wordt geconstateerd dat voor externe veiligheid de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risico contouren beperkt kleiner worden ten opzichte van de contouren uit het MER 2014 en het Luchthavenbesluit uit 2015. De telling van het aantal woningen leidt niet tot een ander beeld dan uit het MER 2014.

Voor de andere milieueffecten geldt dat geen of nauwelijks wijzigingen optreden als gevolg van het herstel van de fouten en het uitgaan van actuele aannames en inzichten. Er is geen sprake van overschrijding van wettelijke normen.

¹³ Kamerstuk 31 936, Nr. 435

Isolatie

In het Luchthavenbesluit Lelystad is aangekondigd dat door het ministerie een onderzoek is gestart naar de omvang en de wijze waarop een regeling voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen rond Lelystad Airport opgesteld moet worden. Dit onderzoek is afgerond en heeft ertoe geleid dat het ministerie opdracht heeft gegeven voor een isolatieprogramma binnen de 40 Ke contour, waarbinnen huizen worden geïsoleerd. Het isolatieprogramma voor Lelystad Airport is gebaseerd op de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997. Dit programma wordt volledig uitgevoerd. Vanwege de actualisatie van het MER en de daarbij gehanteerde correcties en actuele aannames is ook de 40Ke contour rond Lelystad Airport herberekend. Geconstateerd wordt dat de herberekende contour op enkele plekken buiten de 40 Ke contour, zoals opgenomen in bijlage 4 bij de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 komt te liggen. Volgens huidige inzichten betreft dit een toevoeging van twee huizen. Voor deze gebieden zal ik het lopende isolatieprogramma uitbreiden. Dit zal ook worden toegelicht in het wijzigingsbesluit voor het Luchthavenbesluit. Ook zal de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 gewijzigd worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

3.4 Milieueffecten aansluitroutes

Zoals uw Kamer is toegezegd in mijn brief van 16 oktober 2017¹⁴ zijn ook de milieueffecten van de tijdelijk aansluitroutes in beeld gebracht. Deze zijn opgenomen in de actualisatie van het MER voor Lelystad Airport, toegevoegd in bijlage 11. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes: geluid, externe veiligheid, natuur, luchtkwaliteit, stikstofdepositie, vogelaanvaringen, etc.

De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer, aangevuld met bewegingen voor klein verkeer, zakelijk en MRO verkeer en helikopterverkeer. Hierbij is gerekend met de herstellende invoergegevens en is rekening gehouden met de meest actuele feiten, inzichten en wettelijke voorschriften. Individuele vliegtuigen die op een bepaald punt doorklimmen vanaf circa 1.800 meter naar het hogere luchtruim kunnen (in het gebied waar geklommen wordt) tot piekbelastingen van net hoger dan 60 dB leiden. Deze resultaten zijn ook opgenomen in de actualisatie van het MER.

3.5 Conclusies actualisatie MER

In de MER-actualisatie zijn de fouten hersteld en de meest actuele aannames gebruikt. In het proces van validatie en contraexpertise zijn geen fouten geconstateerd. Op basis van deze gegevens zijn berekeningen uitgevoerd. Op grond van de uitkomsten van de MER-actualisatie concludeer ik dat routeset B+ nog steeds de voorkeur heeft. Deze routeset leidt in vergelijking tot de andere routesets tot het minste aantal ernstig gehinderden. Ten aanzien van de overige milieueffecten geldt dat geen of nauwelijks wijzigingen optreden als gevolg van de actualisatie. Er is geen sprake van overschrijding van wettelijke normen. Dat geldt ook voor de tijdelijke aansluitroutes. Daarnaast kom ik tot de conclusie dat, als gevolg van de wijzigingen in de wettelijke contouren en grenswaarden, een

¹⁴ Kamerstuk 31 936, Nr. 422

wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad aan de orde is. Ik zal dan ook de procedure starten om het Luchthavenbesluit Lelystad te wijzigen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Mijn voorlopige conclusie en onderliggende analyse bied ik heden ter advies aan aan de Commissie m.e.r. De adviesaanvraag aan de Commissie m.e.r. is bijgevoegd in bijlage 12.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

4. Gebruiksruimte en aantal vliegbewegingen worden vastgelegd

Alle bij Lelystad Airport betrokken partijen (waaronder de luchthaven zelf) hebben recht op zekerheid over de groeimogelijkheden van de luchthaven en de manier waarop de omgeving wordt beschermd. Dat is wat in een luchthavenbesluit wordt geborgd.

4.1 Op termijn maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen

Recent zijn in uw Kamer vragen ontstaan of een stillere vloot op termijn ook kan betekenen dat rekening moet worden gehouden met meer vliegtuigbewegingen. Ik heb uw Kamer, naar aanleiding van het verzoek van het lid Kröger, daarover op 8 februari jl. een reactie¹⁵ gestuurd. In dat kader wordt ook de vraag gesteld of niet alleen kan worden gehandhaafd op gebruiksruimte maar ook op aantallen vliegbewegingen.

De systematiek bij burgerluchthavens zoals Lelystad Airport is dat er voor elke luchthaven een gebruiksruimte wordt vergund en in het betreffende Luchthavenbesluit wordt vastgelegd. In het Besluit burgerluchthavens en de Regeling burgerluchthavens is bepaald wat in ieder geval in een luchthavenbesluit moet worden geregeld. De gebruiksruimte voor Lelystad Airport is berekend op een eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer, aangevuld met klein verkeer, zakelijk en MRO verkeer en helikopterterverkeer. Op basis hiervan zijn grenswaarden in twee handhavingspunten (op beide kanten van de baan) in het Luchthavenbesluit Lelystad vastgelegd. Deze grenswaarden mogen niet worden overschreden. Zo weet de omgeving welke maximale hoeveelheid geluid er op jaarbasis geproduceerd mag worden. De Inspectie Leefomgeving en Transport handhaaft op deze grenswaarden. Omdat in het Luchthavenbesluit Lelystad geen maximum aantal vliegtuigbewegingen is opgenomen, wordt daar door ILT niet op gehandhaafd.

Juist vanwege de werking van deze systematiek zijn in de actualisatie van het MER diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om een beeld te krijgen van de gevoeligheid van verschillende aannames (zoals de inzet van meer stille of luidruchtige vliegtuigen). De resultaten hiervan vindt u in de MER-actualisatie in bijlage 11.

Ik begrijp de zorgen die hieromtrent leven in de omgeving. Lelystad Airport wordt ontwikkeld voor 45.000 vliegtuigbewegingen. Daar mag geen misverstand over bestaan. Daarom zal ik, in aanvulling op de bepaling waarmee de maximale gebruiksruimte wordt vastgelegd, het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen voor groot commercieel verkeer in het Luchthavenbesluit Lelystad opnemen. Hiermee geef ik invulling aan de motie van het lid Laçin¹⁶ en de motie van het lid Kröger¹⁷. Daarnaast zal ik, in aanvulling op de bestaande handhavingspunten, met

¹⁵ Kenmerk: IenW/BSK-2018/31063

¹⁶ Kamerstuk 31 936, Nr. 442

de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad een voorstel doen om aanvullende handhavingspunten op te nemen bij gebieden met aaneengesloten woonbebouwing verder weg van de luchthaven.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

4.2. Tot luchtruimherziening maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen

In de periode tot de herziening van het luchtruim is het aantal vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport vanwege de capaciteit in het huidige luchtruim beperkt tot 10.000 per jaar. Dit is door LVNL en CLSK geconcludeerd en bevestigd door de second opinion van het bureau Helios¹⁸. Zoals geconcludeerd in de MER-actualisatie passen de geluidseffecten van 10.000 vliegtuigbewegingen ruim binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie. Om ook te verzekeren dat er voor deze tijdelijke situatie, tot de herziening van het luchtruim, niet meer dan 10.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer worden gerealiseerd, ga ik dit maximum vast leggen in afspraken met de luchthaven, LVNL en CLSK.

Harde randvoorwaarde bij de herindeling van het luchtruim is dat de uitzonderlijke situatie in dit deel van het land wordt beëindigd. Er komt daarmee een einde aan de "laagvliegroutes". Ik deel met uw Kamer de noodzaak om zo spoedig mogelijk tot een veilige en zorgvuldige herziening van het luchtruim te komen. Dat is ook in het regeerakkoord opgenomen. Op 18 december 2017¹⁹ is uw Kamer over de aanpak hiertoe geïnformeerd. Ook is op 18 januari jl.²⁰ aan uw Kamer gemeld dat de luchtverkeersleiders van CLSK begin december 2017 zijn verhuisd naar LVNL op Schiphol-Oost. De civiele en militaire verkeersleiders werken nu samen in één operationele ruimte en op één luchtverkeersleidingssysteem. Dit vormt een belangrijk fundament voor de luchtruimherziening. Een ander belangrijk element is de ontwikkeling en invoering van het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem iCAS. De komende jaren wordt iCAS gebouwd en uitgebreid getest. De planning is dat LVNL en CLSK eind 2021 daadwerkelijk met het systeem werken. De voorgenomen wijzigingen ten behoeve van de herziening van het luchtruim zullen in dit nieuwe systeem moeten worden ingevoerd.

Een algehele herziening van het luchtruim moet in 2023 zijn gerealiseerd. Er zal bezien worden of op onderdelen mogelijk al eerder verbeteringen te realiseren zijn. Alle mogelijkheden hiertoe worden benut. Daarbij zal ook gekeken worden naar tussentijdse mogelijkheden om de tijdelijke aansluitroutes verder te optimaliseren. Zoals eerder aan uw Kamer toegezegd, zal ik u tweemaal per jaar informeren over de voortgang van de herziening van het luchtruim.

Met het opnemen van de hierboven geformuleerde bepalingen wordt naar mijn oordeel recht gedaan aan enerzijds het mogelijk maken van uitvoering van de businesscase van Lelystad Airport en anderzijds aan het beschermen van de omgeving. Dit sluit ook aan bij aanbevelingen die door bureau dBvision worden gedaan.

5. Selectiviteit

Om tot een integrale afweging te komen is het belangrijk goed stil te staan bij het doel van de ontwikkeling van Lelystad Airport. Dat is primair gelegen in het belang

¹⁷ Kamerstuk 31 936, Nr. 451

¹⁸ Bijlage bij Kamerstuk 31 936, Nr. 394

¹⁹ Kamerstuk 31 936, Nr. 431

²⁰ Kamerstuk 31 936, Nr. 440

van onze mainport Schiphol voor Nederland. Zoals reeds in het kabinetsstandpunt over het Aldersadvies over Schiphol uit 2008 is opgenomen, is Lelystad Airport nodig om door het selectiviteitsbeleid de mainport te ontlasten. Door de groei op Schiphol in de afgelopen jaren en het nagenoeg bereiken van de grens van 500.000 vliegtuigbewegingen dit jaar op Schiphol, is het belang van een effectief selectiviteitsbeleid alleen maar toegenomen. Voorwaardelijk voor de opening van Lelystad Airport voor groot commercieel verkeer is dat ze functioneert als "overloopluchthaven" van Schiphol en dat autonome groei op Lelystad Airport wordt voorkomen. Zonder Lelystad Airport geen selectiviteit.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

Marktbenadering

De primaire verantwoordelijkheid voor de verplaatsing van niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol naar Lelystad Airport ligt bij de Schiphol Group. Deze verantwoordelijkheid moet worden ingevuld door middel van een doelgerichte marktbenadering en het bieden van een aantrekkelijk aanbod qua faciliteiten en tarieven op Lelystad. De Schiphol Group zal marktpartijen benaderen met hun aanbod, waarmee inzichtelijk wordt wat de resultaten hiervan zijn in het licht van het voeren van een effectief selectiviteitsbeleid.

Verkeersverdeling

In lijn met de motie Van Helvert cs.²¹ wordt momenteel, mede op basis van gesprekken met de Europese Commissie, een verkeersverdelingsregel uitgewerkt voor het geval de marktbenadering onvoldoende effect sorteert. Gezien de relatief korte afstand tot Schiphol leent Lelystad zich hier als enige voor (overloopluchthaven).

Eind vorig jaar is een concept verkeersverdelingsregel geconsulteerd bij marktpartijen. Doel van dit voorstel is dat de capaciteit op Lelystad Airport gereserveerd wordt voor verkeer dat afkomstig is van Schiphol en dat luchtvaartmaatschappijen in principe alleen capaciteit op Lelystad Airport kunnen krijgen voor zover zij capaciteit op Schiphol opgeven. Daarbij moet het gaan om vakantievluchten. Daarnaast is van belang dat capaciteit die ten gevolge van de verplaatsing vrijkomt op Schiphol via de verkeersverdelingsregel gereserveerd wordt voor mainportgebonden verkeer. Op die manier wordt er, in lijn met de doelstellingen van het selectiviteitsbeleid, op Schiphol groei mogelijk gemaakt voor mainportgebonden verkeer.

Ik verwacht deze verkeersverdelingsregel binnen afzienbare termijn te kunnen aanmelden bij de Europese Commissie. De Europese Commissie heeft een half jaar om de verkeersverdelingsregel te beoordelen. Op dat oordeel kan ik niet vooruitlopen. In het verleden is gebleken dat de Europese Commissie dit soort regelingen kritisch toetst.

6. Inregelen, monitoren en evalueren

6.1 Inregelperiode

Voor het opstarten van een nieuwe luchthaven voor groot commercieel verkeer is, zeker binnen ons complexe en druk bezette luchtruim, een inregelperiode nodig. Hierbij is het uitgangspunt om in het eerste gebruiksjaar te starten met een beperkt aantal vliegtuigbewegingen en dit geleidelijk te laten groeien tot maximaal

²¹ Kamerstuk 31 936, Nr. 412

10.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Voor de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen wordt voorzien in een ingroei-pad van 4.000-7.000-10.000 vliegtuigbewegingen voor de periode 2020 tot 2023. Voor een verdere groei voorbij de 10.000 vliegtuigbewegingen is een herziening van het Nederlands luchtruim noodzakelijk. Deze inregelperiode biedt tevens de mogelijkheid operationele optimalisaties aan de routes te bezien, in de praktijk te testen en bij werkbaarheid door te voeren. Optimalisaties die de komende jaren mogelijk in beeld komen, zullen in dit kader worden bestudeerd. Hiertoe behoort in ieder geval de eerder beschreven optimalisatie bij Wezep.

6.2 Monitoring

Op het gebied van monitoring zijn al de nodige stappen in voorbereiding. Eén van de afspraken uit het Aldersadvies 2014 is dat de exploitant van de luchthaven een monitoringsprogramma voor de geluidseffecten dient uit te werken en daarop volgend maatregelen te ontwikkelen om de geluidseffecten waar mogelijk te beperken. Daarnaast is het van belang dat vanaf de opening van Lelystad Airport wordt gemonitord hoeveel en op welke hoogtes er daadwerkelijk in de praktijk wordt gevlogen op de aansluitroutes en hier jaarlijks over wordt gerapporteerd. Het ligt voor de hand hiervoor de gegevens van LVNL en CLSK te gebruiken. Gekeken wordt of in de praktijk hoger gevlogen wordt dan de ontworpen routes. Ook de verdeling van het verkeer naar bestemming en herkomst per luchtruimsector zal ik hierbij betrekken. Ik zal hiertoe in overleg treden met de luchthaven, de betrokken provincies en LVNL en CLSK. Op deze wijze geef ik invulling aan de motie Visser cs.²²

Natuur en recreatiegebieden

Ook heeft uw Kamer mij op 25 oktober 2017²³ om een reactie gevraagd op de door Recron gehouden enquête onder recreatie- en toerismebedrijven in Gelderland en Overijssel met betrekking tot de aansluitroutes Lelystad. Recron concludeert, op basis van deze enquête dat een groot deel van de recreatie- en toerisme sector in betreffende provincies schade verwacht te ondervinden naar aanleiding van de routes van en naar Lelystad Airport.

De natuurgebieden in de ruime omgeving van Lelystad Airport zijn aantrekkelijk voor mensen die willen wandelen en ontspannen. Voor verschillende regio's zijn natuur- en recreatiegebieden belangrijke economische drijvers. Ik begrijp dat er zorgen leven bij ondernemers in de recreatie- en toerismesector. Deze zorgen neem ik mee in de monitoring van de effecten van de tijdelijke aansluitroutes. Op grond van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 bestaat overigens de mogelijkheid om nadeelcompensatie te vragen als gevolg van het vaststellen van de vliegroutes. Ondernemers die naar aanleiding van de tijdelijke aansluitroutes menen in aanmerking te komen voor nadeelcompensatie kunnen hiertoe een verzoek indienen.

6.3 Evaluatie bij 7.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen

Bij 7.000 vliegtuigbewegingen zal, conform de wens van de bewonersdelegatie, een evaluatie plaatsvinden over de effecten van het herziene luchtruim. Hierbij zullen de resultaten van de eerder beschreven monitoring betrokken worden. Bij deze evaluatie zal worden getoetst of de onderliggende aannames uit de MER-actualisatie (nog steeds) gelden.

²² Kamerstuk 31 936, Nr. 407

²³ Brief van de vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu, kenmerk 2017D30015

Daarnaast is aan de Alderstafel afgesproken om ook bij 25.000 vliegtuigbewegingen een evaluatie uit te voeren. Conform deze afspraak zullen hierbij de effecten op de uitvoering van de business-case, de invulling van de werkgelegenheidsambitie, de effecten op de duurzame landbouw en het vermijden van geluidhinder en de verstoring van natuur worden betrokken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

7 Nieuw participatieproces

De ingeslagen weg van participatie en overleg met bestuurlijke partners, bewoners en andere belanghebbenden zal worden doorgezet. Ook tijdens de inregelperiode blijft een goede overlegstructuur van belang. Mijn inzet hierbij is om met elkaar in gesprek te blijven, de ontwikkeling en de effecten te monitoren, zodat wij gezamenlijk tot verdere optimalisaties kunnen komen. Daarbij maak ik onderscheid tussen de overlegstructuur dichtbij de luchthaven en in de ruimere omgeving van de aansluitroutes.

7.1 Nabij de luchthaven

De Alderstafel Lelystad heeft zich met name gericht op de totstandkoming van de luchthaven voor groot commercieel verkeer. Dit overleg had vooral betrekking op het gebied van de lokale aankomst- en vertrekroutes in het lagere luchtruim (routeset B+). Mede omdat de huidige discussie over de routes van en naar Lelystad Airport zich toespitst op de gepresenteerde aansluitroutes, die buiten de opdracht van de Alderstafel Lelystad vallen, heeft de heer Alders mij namens de Alderstafel Lelystad per brief van 16 februari jl. geïnformeerd het verstandig te vinden de werkzaamheden van de Alderstafel Lelystad te beëindigen. Deze brief is opgenomen in bijlage 10. Het werk van de Alderstafel Lelystad is daarmee afgerond. De Commissie Regionaal Overleg Lelystad Airport zal in de toekomst een deel van de taken van de Alderstafel kunnen overnemen.

In 2015 is een Commissie Regionaal Overleg ingesteld voor Lelystad Airport (CROL) en een voorzitter benoemd. De CROL richt zich nu nog op het overleg over de huidige luchthaven met het bestaande (klein) verkeer. Een belangrijk verschil met de Alderstafel is dat de CROL een grotere mate van transparantie nastreeft. Daarbij wordt het uitgangspunt "openbaar tenzij" gehanteerd. De CROL richt zich daarbij op de directe omgeving van de luchthaven. Na opening van de luchthaven voor groot commercieel verkeer ontstaat een andere situatie. Het ligt in de rede dat de CROL (een deel van de) taken van de Alderstafel zal overnemen. Ik vind het belangrijk dat de CROL hier goed op wordt voorbereid. Om de CROL goed te positioneren en verder te professionaliseren wil ik bij deze ontwikkeling, conform het advies van de heer Alders van 13 december jl.²⁴, de leerervaringen uit de Omgevingsraad Schiphol (ORS) en de andere CRO's betrekken. Ik zal daartoe de komende periode met de voorzitter van de CROL in overleg treden. Tevens zal ik in overleg treden met de luchthaven en de CROL om een meldpunt op te zetten waar mensen terecht kunnen als ze klachten hebben.

7.2 Ruimere omgeving aansluitroutes

Voor het gebied in de ruimere omgeving van Lelystad Airport ("het oude land") is er, in het kader van de verbetervoorstellen voor de aansluitroutes, bestuurlijk overleg met de provincies Overijssel, Gelderland, Drenthe, Flevoland, Friesland en Noord-Holland opgestart. Dit overleg zal ook in de komende jaren periodiek worden gevoerd. Afgesproken is dat het ministerie van IenW in overleg en

²⁴ Bijlage bij Kamerstuk 29 665, Nr. 250

samenwerking met provincies de dialoog met gemeenten over Lelystad Airport organiseert. Hiermee geef ik tevens invulling aan de motie van de leden Amhaouch en Dijkstra²⁵, die mij oproept om samen met de betrokken provincies afspraken te maken hoe de overlast voor bewoners kan worden geminimaliseerd en een zorgvuldig proces kan worden ingericht om vertrouwen te herwinnen. Het ligt voor de hand dat tijdens toekomstige bestuurlijke overleggen met provincies en bij provinciale bijeenkomsten met gemeenten, tevens aandacht zal worden besteed aan de herziening van het luchtruim. Het is mijn intentie om in dit kader zo snel mogelijk aan te sluiten bij de overlegstructuur zoals die ten behoeve van de herziening van het luchtruim (landelijk) zal worden opgezet.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

7.3 Belevingsvlucht

Verschillende gemeenten en bewoners hebben voorgesteld om een "belevingsvlucht" te organiseren, zodat zij het te verwachten geluidsniveau in de praktijk kunnen ervaren. In het Algemeen Overleg met uw Kamer van 28 september 2017 is toegezegd dat de mogelijkheid hiertoe zal worden bestudeerd. Op dit moment tref ik voorbereidingen om deze vlucht nog vóór het zomerreces van 2018 uit te voeren. Een transparante en zorgvuldige voorbereiding is daarbij belangrijk. In dat kader is het mijn inzet om in overleg met belanghebbende partijen te komen tot breed gedragen voorwaarden waaronder deze vlucht plaats kan vinden. Zodra overeenstemming is bereikt over deze voorwaarden zal uw Kamer hierover worden geïnformeerd.

8. Vervolgproces en planning

In het vervolgproces zijn nog een aantal belangrijke stappen te zetten om openstelling van de luchthaven mogelijk te maken. Het vervolgproces omvat op hoofdlijnen drie sporen:

- Wijziging Luchthavenbesluit
- Formele vaststelling routes
- Voorbereiding LVNL en CLSK

Met deze 3 parallelle werksporen, die in bijlage 2 nader worden toegelicht, is inzichtelijk welke stappen nodig zijn om tot opening van Lelystad Airport te komen. Het is daarbij mijn intentie dit zo snel als mogelijk te doen. Maar het moet bovenal zorgvuldig. Dat betekent dat alle procedures nauwkeurig worden doorlopen. Van verkorte procedures en gedoogconstructies zal geen gebruik worden gemaakt. Zoals geschetst zijn daarbij ook onzekerheden in het tijdpad die, gelet op het uitgangspunt van zorgvuldigheid, ertoe kunnen leiden dat er meer tijd nodig is. De onzekerheden zijn onder andere gelegen in de tijd die nodig is voor het opstellen en het verwerken van het advies van de Commissie m.e.r., de validaties en veiligheidsassessments van de aansluitroutes, het implementatieproces bij LVNL en CLSK, het positief oordeel van de Europese Commissie over het selectiviteitsbeleid, de voorhangprocedure bij het parlement, het tijdpad van de advisering van de Raad van State en overleg met de omgeving. Ik kies ervoor geen maximale druk te zetten om deze stappen voor 1 april 2019 te hebben doorlopen, maar een zorgvuldig proces voorop te stellen. Wanneer het geschetste proces naar verwachting wordt doorlopen is opening in 2020 realistisch. In periodieke rapportages zal uw Kamer nader ingelicht worden over de voortgang.

²⁵ Kamerstuk 31 936, Nr. 439

Met de motie van de leden Bruins en Paternotte²⁶ roept u mij op om de effecten van veranderende plannings en verschillende groeipaden van vliegtuigbewegingen op de businesscase van Lelystad Airport in kaart te brengen. Hieronder geef ik invulling aan deze motie. Bij verder uitstel van de opening worden de aanloopverliezen conform de scenario's opgenomen in de business case (gevoegd bij het Luchthavenbesluit Lelystad 2015), verder vergroot. Lelystad Airport geeft aan dat een eventueel uitstel met nog eens 1 jaar per saldo een additioneel negatief financieel effect heeft van € 4 miljoen (dit in aanvulling op het negatieve financiële effect van € 4 miljoen tgv het uitstel van 2018 naar 2019). Hierbij is uitgegaan van de fasering van het aantal vliegtuigbewegingen in het ritme 4.000, 6.000, 8.000, 10.000 voor de jaren tot 2023. De overige directe en indirecte maatschappelijke en economische effecten zijn in deze bedragen echter niet meegenomen. Daarbij kan gedacht worden aan lokale en regionale effecten bij samenwerkingspartners en op de werkgelegenheid, maar ook aan landelijke economische en maatschappelijke effecten voor de mainport Schiphol en de daarmee samenhangende directe en indirecte gevolgen voor bijvoorbeeld de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat. Dit betreft naar verwachting een veelvoud aan (financiële) impact.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

Tot slot

Ik realiseer mij dat ik, ondanks de inspanningen van alle partijen, niet aan alle wensen ten aanzien van het verbeteren van de tijdelijke aansluitroutes tegemoet kan komen. Wel ben ik ervan overtuigd dat ik met het nu voorliggende ontwerp tezamen met de aanvullende afspraken alle belangen zorgvuldig heb afgewogen. Hiermee geef ik invulling aan de belangen van bewoners en hun omgeving, aan het versterken van de mainportfunctie van luchthaven Schiphol, aan de economische belangen in de regio en de belangen van luchtruimgebruikers.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

²⁶ Kamerstuk 31 936, Nr. 436

Overzicht van bijlages bij deze brief:

- Bijlage 1 - Overzicht van de verbeteringen aan het ontwerp
- Bijlage 2 - Vervolgproces en planning
- Bijlage 3 - Brief van LVNL en CLSK van 16 februari jl. over de tijdelijke aansluitroutes
- Bijlage 4 - Rapport "Reactie op voorstellen consultatietrajecten Lelystad Airport" van LVNL/CLSK, inclusief definitieve aansluitroutes
- Bijlage 5 - Rapport "Reactie op voorstellen consultatietrajecten Lelystad Airport" van LVNL/CLSK, inclusief definitieve aansluitroutes, Bijlage 1
- Bijlage 6 - Rapport "Reactie op voorstellen consultatietrajecten Lelystad Airport" van LVNL/CLSK, inclusief definitieve aansluitroutes, Bijlage 2
- Bijlage 7 - Advies van de Luchtverkeerscommissie (LVC)
- Bijlage 8 - Verslag Bestuurlijk Overleg van 18 december 2017
- Bijlage 9 - Verslag Bestuurlijk Overleg van 6 februari 2018
- Bijlage 10 - Brief Alderstafel Lelystad van 16 februari 2018
- Bijlage 11 - Rapport MER-actualisatie
- Bijlage 12 - Brief aan commissie m.e.r.
- Bijlage 13 - Advies bewonersdelegatie
- Bijlage 14 - Rapport Contraexpertise DB Vision

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/33069

Bijlage 1 - Overzicht van de verbeteringen aan het ontwerp

In deze bijlage wordt nader ingegaan op de belangrijkste verbeteringen die ten opzichte van de op 26 juni jl.¹ gepresenteerde concept aansluitroutes zijn aangebracht. Op een aantal punten betreft dit concrete vervolgspraken. Daarnaast zijn LVNL en CLSK er binnen de daarvoor geldende uitgangspunten in geslaagd een aantal optimalisaties door te voeren aan de lokale vertrek- en naderingsroutes (B+). Ook daarop wordt in deze bijlage nader ingegaan.

Een uitgebreide onderbouwing van de voorstellen is te lezen in de bijlage Rapport "Reactie op voorstellen consultatietrajecten Lelystad Airport" en bijhorende bijlages van LVNL/CLSK.

Vooraf is het daarbij van belang erop te wijzen dat de ontworpen hoogtes van de aansluitroutes de minimale vlieghoogtes zijn waarop te allen tijde moet kunnen worden teruggevallen, ook in geval van bijvoorbeeld verstoringen. Om veiligheidsredenen worden routes dus bewust voorzichtig ontworpen. In de praktijk laten de operationele omstandigheden het vaak toe sneller te stijgen in opdracht van de luchtverkeersleider waardoor dan dus hoger zal worden gevlogen.

Lemmer

Veel commentaar werd geuit op het feit dat de concept vertrekroute naar het noorden (route OUT-01) over de gemeente Lemmer loopt. Zowel in de internetconsultatie, het advies van de bewonersdelegatie als door de provincie Friesland zijn voorstellen gedaan om deze route aan te passen. Voor deze vertrekroute is het mogelijk gebleken deze aan te passen waardoor Lemmer vrij van de route komt te liggen. Door de route naar het westen te verschuiven wordt ook bij Lemmer de geluidhinder zo veel mogelijk beperkt.

Heerde-Oene

Voor de vertrekroutes naar het zuiden en oosten zijn zowel door de bewonersdelegatie als vanuit de internetconsultatie voorstellen gedaan om enkele woonkernen te ontzien. Specifiek voor Heerde en Oene is het mogelijk gebleken de vertrekroute naar het zuiden en oosten iets oostelijker te laten lopen. Hierdoor komt in het definitieve ontwerp de route oostelijk van Heerde en Oene te liggen en wordt de geluidhinder in beide dorpen zo veel mogelijk beperkt.

Weerribben-Wieden

Op zowel het wachtgebied bij Steenwijk als de bocht die daar vanuit het westen, nabij de Weerribben (IN-11), naartoe loopt is veel commentaar geweest. De commentaren over de bedoelde bocht hebben ertoe geleid dat in het ontwerp de bocht is verruimd, waardoor de Weerribben grotendeels wordt ontzien. Op de wachtgebieden wordt in de alinea hieronder in gegaan.

Wachtgebieden Steenwijkerland/Weerribben en Lemelerveld

De afgelopen periode is veel aandacht geweest voor de locatie en hoogte van de wachtgebieden bij Steenwijkerland en bij Lemelerveld. De hoogte van deze wachtgebieden was in het concept ontwerp van juni 2017 voorzien op 1.800 meter (6.000 voet). In alle consultatiesporen is gevraagd naar alternatieven voor de wachtgebieden. Naast hinder voor omwonenden speelde bij Steenwijk ook de zorg voor het stiltegebied de Weerribben. Bij Lemelerveld speelden voorts de natuurgebieden rond Lemele en de impact op het zweefvliegen. Een voorstel om beide wachtgebieden te vervangen door één wachtgebied boven Lelystad Airport en onder het Schiphol wachtgebied bij ARTIP, is niet mogelijk vanwege interferentie met Schiphol-verkeer. Er is echter wel een alternatieve oplossing gevonden. Deze oplossing houdt in dat beide genoemde wachtgebieden worden vervangen door één wachtgebied op een andere locatie dat bovendien aanzienlijk hoger kan worden gesitueerd, namelijk op 2.700 meter (9.000 voet). Dit nieuwe wachtgebied Lelystad Airport bevindt zich boven de noordelijke Achterhoek, in de omgeving van Lochem.

Deze wijziging kan voor betrokkenen in deze regio als nadelig worden ervaren. In deze afweging spelen een aantal factoren een rol: het kunnen terugbrengen van twee wachtgebieden naar één

¹ Kamerstuk 31 936, Nr. 390

wachtgebied en de substantiële verhoging van het wachtgebied. Tevens is meegewogen dat, zoals eerder aan de Tweede Kamer gemeld in antwoord op vragen van de leden Omtzigt en van Helvert van 13 maart 2017², het wachtgebied in de praktijk slechts bij uitzondering zal worden gebruikt. Naar verwachting zal het wachtgebied Lelystad Airport, in de tijdelijke situatie tot de herziening van het luchtruim, gemiddeld één maal per kwartaal worden gebruikt. Dit is gebaseerd op ervaringen bij de wachtgebieden rond de luchthavens Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en Eindhoven Airport. Met deze oplossing wordt de hinder voor omwonenden en natuurliefhebbers van de Weerribben en de omgeving van Lemele beperkt. Daarnaast leidt de verplaatsing van het wachtgebied bij Lemelerveld tot reductie van beperkingen voor luchtruimgebruikers ten opzichte van het concept ontwerp van afgelopen juni.

Veluwe

Voor de vertrekroute naar het zuiden was in het ontwerp van juni 2017 nog een conditionele route voorzien die op 1.800 meter (6.000 voet) over het noordelijk deel van de Veluwe en de daar gelegen stiltegebieden zou vliegen. Hierover was de nodige onrust ontstaan. Per brief van 12 september jl.³ is reeds gemeld dat LVNL en CLSK een alternatief hebben gevonden dat tegemoet komt aan de wens om de Veluwe te ontzien. In plaats daarvan wordt het verkeer in zuidelijke richting gebundeld op één route, en splitst deze pas voorbij Apeldoorn in een zuidoostelijke en zuidwestelijke richting. Behalve dat hierdoor de vertrekroute over het noordelijk deel van de Veluwe kon komen te vervallen, was ook een belangrijk voordeel dat op deze route eerder op een gegarandeerde hoogte van 2.700 meter (9.000 voet) kan worden gevlogen. Deze alternatieve vertrekroute was reeds verwerkt in het ter consultatie voorgelegde ontwerp.

Ede-Bennekom

In het conceptontwerp van juni 2017 was voorgesteld de *vertrekroute* naar het zuidwesten (sector 3) over Ede te laten lopen op een hoogte van 2.700 meter (9.000 voet). De route voor *inkomend verkeer* uit het zuidwesten lag in dit ontwerp iets ten zuiden van Arnhem. Ook dit was een conditionele route. Het conditioneel uitvoeren van een route betekent dat deze niet continu beschikbaar is vanwege de noodzakelijke beschikbaarheid van defensiegebieden. Zoals hierboven beschreven is op 12 september jl. aan de Tweede Kamer gemeld dat de conditionele vertrekroute naar sector 3 is komen te vervallen. De aangepaste route ligt op tenminste 2.700m (9000 voet) en voert langs Ede-Bennekom. Op 19 september jl.⁴ is vervolgens aan de Tweede Kamer gemeld dat ook voor de route voor inkomend verkeer vanuit sector 3 een alternatieve route is gevonden, die evenmin nog langer conditioneel is. Deze route is naar het noorden opgeschoven en loopt grotendeels gelijk met de hierboven beschreven aangepaste route voor vertrekkend verkeer naar sector 3. Zowel de ingaande route (IN-06) als de uitgaande route (OUT-07) is permanent beschikbaar en werd opgenomen in het ontwerp dat ter consultatie heeft gelegen.

Ondanks de aanzienlijke hoogte is op deze gecombineerde in- en uitgaande route langs Ede-Bennekom veel commentaar gekomen. Daarbij speelt een rol dat tussen Ede en Bennekom nauwelijks open ruimte is en te zien is als een vrijwel aaneengesloten bebouwd gebied. Daarnaast speelt een rol dat hier zowel een vertrek- als aankomstroute is ontworpen. In het bestuurlijk overleg met provincies van 18 december jongstleden, is door de provincie Gelderland nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de situatie bij Ede-Bennekom. Hierbij is verzocht de oorspronkelijke conditionele aankomstroute die iets ten zuiden van Arnhem liep te heroverwegen. Het terugdraaien van deze routewijziging is echter niet mogelijk vanwege defensiegebieden en de beperkt beschikbare capaciteit van het militaire luchtruim rond Eindhoven.

Naar aanleiding van dit Bestuurlijk Overleg zijn LVNL en CLSK verzocht om hier een uiterste inspanning te doen om de hinder tot een minimum te beperken. Door vanuit het perspectief van de

² Vergaderjaar 2016-2017, Aangangsel van de Handelingen, Nr. 1374

³ Kamerstuk 31 936, Nr. 394

⁴ Kamerstuk 31 936, Nr. 398

luchtverkeersleiding maximale flexibiliteit in het ontwerp toe te passen, is het mogelijk gebleken om ter hoogte van Ede een alternatieve route te ontwerpen, die weliswaar ten koste van de flight efficiency, maar die minder over bebouwd gebied loopt. De alternatieve route loopt dan niet over Ede. Wel voert deze route over het Renkums Beekdal. De wethouders in de betreffende regio zijn hierover geïnformeerd. Uit de validatie van de routes moet blijken of dit alternatief ook operationeel werkbaar is. LVNL en CLSK zijn hier optimistisch over. LVNL en CLSK zullen worden gevraagd de verdere uitwerking van dit alternatief mee te nemen in het verdere validatie- en ontwerpproces.

Zwolle-Stadshagen

Ter hoogte van de Zwolse wijk Stadshagen is een oplossing gevonden. In het geconsulteerde ontwerp werd ter hoogte van Zwolle vanaf 6.000 voet de daling naar Lelystad Airport ingezet. Bij gelijktijdig aankomend en vertrekkend verkeer werd bij noordoostelijk baangebruik ten noorden van Stadshagen (wat iets verder op de route ligt) een vlieghoogte van 3.000 voet voorzien. Dit betrof een uitzonderingssituatie binnen het B+ gebied volgend uit de afspraken die aan de Alderstafel in 2014 zijn gemaakt. Door in het nieuwe ontwerp bij deze uitzonderingssituatie het verkeer lateraal (met koersinstructies) te separeren is het, in ieder geval tot een jaarvolume van 10.000 vliegtuigbewegingen, in alle gevallen mogelijk het naderend verkeer ten noorden van Stadshagen op minimaal 5.000 voet te laten vliegen. Bij de daling in noordoostelijke richting wordt ter hoogte van Zwolle op 6.000 voet gevlogen. Vlak voor Stadshagen wordt de daling vanaf 6000 voet ingezet, en zal het toestel ter hoogte van Stadshagen in ieder geval niet lager dan 5.000 voet vliegen. Hiermee komt de (negatieve) uitzondering voor Stadshagen te vervallen. Dit betekent een significante vermindering van de geluidhinder voor Stadshagen. Met deze oplossing wordt tevens invulling gegeven aan een belangrijke wens uit de internetconsultatie en aan de motie Bruins⁵.

Naderend verkeer vanuit het oosten

De provincie Overijssel heeft verzocht te onderzoeken of het mogelijk is om vanaf de Duitse grens tot aan Zwolle in glijvlucht te vliegen. Het is LVNL en CLSK gelukt hier een oplossing voor te vinden. De luchtverkeersleiding gaat het op de oostelijke route voor naderend verkeer vanuit Duitsland (waar vliegtuigen op ongeveer 5.500 meter het land binnenkomen) voor de piloot mogelijk maken het op dat moment meest efficiënte daalpad te kiezen. Hierdoor zal de naderingsroute vanaf het oosten in de praktijk, mits de verkeerssituatie dit toestaat, zo veel mogelijk in glijvlucht gevlogen worden en wordt de Initial Approach Fix (IAF) Zuid bij Lemelerveld vanuit oostelijke richting aanzienlijk hoger dan 1.800 meter (6.000 voet) gepasseerd. Pas bij Zwolle zal op 1.800 meter worden gevlogen. Op deze manier wordt tegemoet gekomen aan een wens van de provincie Overijssel alsmede aan het verzoek om glijvluchten vanuit de bewonersdelegatie. Op het IAF Zuid wordt niet alleen de oostelijke maar ook de zuidelijke naderingsroute aangesloten. Voor de zuidelijke naderingsroute is een dergelijke glijvlucht niet mogelijk omdat dit verkeer onder het Schipholverkeer moet blijven en al lager aankomt op IN-06. Om deze reden behoudt het IAF Zuid wel de minimale ontwerpvlieghoogte van de eerder gecommuniceerde 1.800 meter.

Teuge

Om het voortbestaan van vliegveld Teuge tot de herziening van het luchtruim te ondersteunen worden met betrokken partijen maatwerkafspraken gemaakt om het valschermspringen op Teuge binnen de huidige luchtruimstructuur zoveel als mogelijk inpasbaar te houden. Deze maatwerkafspraken dienen dan als overbruggingsperiode tot aan de herziening van het luchtruim, waarin de situatie op Teuge opnieuw wordt bekeken. De voorwaarden waaronder tot aan de herziening kan blijven worden gesprongen, worden nu uitgewerkt in een 'Memorandum of Understanding'. Hiermee wordt tevens invulling aan de motie van het lid Graus cs.⁶

Aansluitroutes kop van Noord-Holland (Sector 4 en 5)

⁵ Kamerstuk 31 936, Nr. 411

⁶ Kamerstuk 31 936, Nr. 419

Er zijn diverse voorstellen gedaan om de aansluitroutes van en naar het westen en zuidwesten (sector 4 en 5) te optimaliseren en daarmee de hinder in zuidwest Friesland en de kop van Noord-Holland te beperken. Met name het laten vervallen van de preferente route IN-11 door militair oefengebied, om in plaats daarvan in alle gevallen de hoger ontworpen route over de Schiphol TMA (IN-13) te vliegen heeft aandacht gekregen. Het gaat in deze richting om een beperkt aantal vluchten. Om die reden is LVNL en CLSK verzocht om het voorstel om deze conditionele routes samen te voegen nogmaals in de 'real time simulator' te toetsen en de uitkomsten hiervan met een bewonersvertegenwoordiging bespreken. Dan moet blijken of deze optie tot acceptabele werkbelasting in de civiele sector leidt of dat de conditionele routes gehandhaafd moeten blijven tot aan de luchtruimherinrichting.

Verkleining CTR Lelystad

Het ontwerp van het vanuit de toren gecontroleerde luchtruim direct rondom de luchthaven (CTR) werd door luchtruimgebruikers als te beperkend ervaren. Hiertoe zijn door luchtruimgebruikers diverse voorstellen gedaan deze CTR te verkleinen. Het is mogelijk gebleken dit controlegebied kleiner te ontwerpen. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de recreatieve luchtvaart om zonder toestemming van de luchtverkeersleiding en zonder licentie voor radiotelefonie te vliegen (ongecontroleerd luchtruim).

Verhoging en verkleining TMA Lelystad

Voor wat betreft de kleine luchtvaart is ook een oplossing gevonden voor behoud van een groot deel van de zweefvliegactiviteiten rond Lemelerveld en perspectief voor het zweefvliegen in het algemeen. Zoals op 12 september jl.⁷ aan de Tweede Kamer is gemeld bestaat deze oplossing uit een verhoging van de oostkant van de TMA (Terminal Control Area) ten opzichte van het eerste ontwerp naar 4.500 voet. Dit mitigeert voor een deel de beperkingen. De Lelystad TMA is het luchtruim rondom de CTR waarbinnen het naderend en vertrekkend verkeer rondom de luchthaven wordt gecontroleerd. De TMA is, in lijn met de CTR, aan de hand van de gedane voorstellen aan de noordwestzijde ook verkleind. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de recreatieve luchtvaart.

Aanpassing luchtruimclassificatie

Om het verkeer van en naar Lelystad Airport veilig en efficiënt af te handelen wordt, naast de hierboven genoemde inrichting van een CTR en TMA in de nabijheid van de luchthaven, ook een deel van het verder van de luchthaven gelegen militair gecontroleerde luchtruim aangepast. De luchtruimclassificatie verandert in die gebieden deels van E naar D, in lijn met het toetsingskader ('Criteria Catalogus Luchtruim') zoals dat destijds door de ministeries van IenM en Defensie in 2010 is vastgesteld. Deze aanpassing is nodig om het luchtruim met verschillende stromen van groot en klein verkeer veilig te beheersen. Dit betekent voor de recreatieve luchtvaart dat men in de nieuwe situatie toestemming van de luchtverkeersleiding nodig heeft om in dit gecontroleerde luchtruim te vliegen en derhalve over een radiotelefonielicentie moet beschikken. Dit is momenteel niet het geval. In 2018 zal een initiatief met LVNL/CLSK en de recreatieve luchtvaart worden gestart, waarbij de toepassing van een concept met RMZ/TMZ in (delen van) het Nederlandse luchtruim wordt onderzocht.

Optimalisatie Biddinghuizen

In het Aldersadvies uit 2014 is aangegeven dat er behoefte bestaat aan experimenteerruimte voor mogelijke toekomstige optimalisatievoorstellen binnen het B+ gebied. In dat verband is veel gesproken over Biddinghuizen, o.a. over een voorstel om eerder door te klimmen op de vertrekroute tussen Zeewolde en Biddinghuizen. Dit werd op dat moment niet mogelijk geacht, vanwege de directe nabijheid van het luchtruim ten behoeve van Schiphol. LVNL en CLSK hebben bij het ontwerp van de aansluitroutes en de daarbij horende uitwerking van de luchtruimstructuur een manier gevonden om deze gewenste snellere klim nu al te operationaliseren, o.a. door een kleine ingreep in de Schiphol TMA. De operationele afspraken die hierbij zijn gemaakt zorgen ervoor dat dit niet leidt tot interferentie met het Schipholverkeer. Dit heeft naar verwachting positieve consequenties voor de geluidbelasting. Op de route vertrekkend in zuidoostelijke richting zal het verkeer eerder klimmen en komt het verkeer ter hoogte van Biddinghuizen over op een hoogte van circa 4.500 voet (circa 1.500

⁷ Kamerstuk 31 936, Nr. 394

meter) in plaats van circa 3.000 voet (circa 1.000 meter). Aan de laterale ligging van de route verandert niets.

Wezep

Uit de internetconsultatie, het bestuurlijk overleg met provincies en het debat in uw Kamer van 19 december jongstleden is nadrukkelijk zorg uitgesproken over de route over Wezep en de door bewoners verwachte hinder. Op deze route zijn beide bochten (voor zowel noordoostelijk als zuidwestelijk baangebruik) ingetekend, daar waar dit in eerdere ontwerpen nog niet het geval was. De locatie van het eindpunt van de vaste vertrekroute pal na Wezep is onderdeel van de aan de Alderstafel bestuurlijk overeengekomen routeset B+. Aan de Alderstafel is bestuurlijk afgesproken dat vliegtuigen minimaal op 1.800 meter het "oude land" bereiken. Gelet op de complexiteit van het luchtruim boven Wezep en de verwevenheid met de routeset B+ is een wijziging in deze route niet in het lopende validatieproces meegenomen. Wel zien LVNL en CLSK ruimte om de route te optimaliseren. Daarom zal samen met de omringende gemeenten en provincie worden verkend op welke wijze – en met welk tijdspad – een optimalisatie van de ligging en het gebruik van de route boven Wezep binnen de uitgangspunten van B+ mogelijk is. De ontwerpvrage die hier voor ligt leent zich om te komen tot lokale optimalisatie gebruikmakend van de experimenteerruimte, zoals deze in de Alders-afspraken is voorzien.

Lelystad Airport – Zorgpunten gemeente Zwolle en de regio

Zorgpunten van gemeente Zwolle en de regio betreffen:

- De zorgvuldigheid en transparantie van het proces met goede informatie
- Hoogte vliegroutes (inclusief glijvlucht)
- Voortgang en randvoorwaarden van de herindeling van het luchtruim

1. De minister heeft in haar voorstellen rondom de actualisatie van de m.e.r. en de voorstellen aansluitroutes niet alle gevolgen voor Zwolle en de regio inzichtelijk gemaakt.

→ *Wij vragen de minister om volkomen openheid te geven over alle wijzigingen van de m.e.r. en de consequenties voor Zwolle en de regio;*

2. De minimale hoogte bij Stadshagen is ten positieve gestegen naar 5.000 voet. Deze garantie geldt echter slechts tot de eerste 10.000 vluchten;

→ *Wij vragen de minister deze garantie ook af te geven bij een hoger aantal vluchten;*

→ *Wij vragen de minister het aantal van 10.000 vluchten tot herindeling ook wettelijk te maximeren;*

→ *Tevens vragen wij om de 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;*

3. Glijvluchten worden toegepast, maar slechts in 34% van het totaal aantal vluchten;

→ *Wij vragen de minister om het toepassen van glijvluchten als randvoorwaarde bij de herindeling van het luchtruim op te nemen en ook tot 10.000 vliegbewegingen reeds toe te passen.*

4. De vliegroutes hebben een standaard bandbreedte van 3.700 meter. Hiermee loopt de route over grote delen van de stad / bewoond gebied;

5. Er is sprake van piekbelasting van 50-60 dB in grote delen van Zwolle (m.n. Berkum en Stadshagen)

→ *Wij vragen de minister dat als randvoorwaarde bij de herindeling van het luchtruim, met in achtneming van deze bandbreedte, de vliegroutes niet over stedelijk gebied lopen.*

6. Het percentage van het totaal aantal vluchten langs Zwolle is verhoogd (zie tabel)

→ *Wij vragen de minister op basis waarvan de nieuwe verdeling is gebaseerd en waarom daar geen volkomen openheid over is gegeven.*

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

Vergelijking verschillen m.e.r. 2014 en m.e.r. 2018

(cijfers zijn ambtelijk bevestigd door het ministerie van I&W)

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%
<i>vanuit oosten, sector 2</i>	1.700	34%	4.250	34%	9.675	43%
<i>vanuit zuiden, sector 3</i>	0	0%	0	0%	0	0%
Na Berkum						
<i>baan 23 (zw-baangebruik, richting Hasselt)</i>	1.020	60%	2.550	60%	5.805	60%
<i>baan 05 (no-baangebruik, noord Stadshagen)</i>	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%
<i>Glijvlucht (vanuit oosten, sector 2)</i>	1.700	34%	4.016	34%	7.769	43%
<i>Geen glijvlucht (vanuit zuiden, sector 3)</i>	2.900	58%	6.851	58%	6.685	37%
Na Berkum						
<i>baan 23 (zw-baangebruik, richting Hasselt)</i>	2.835	60%	7.088	60%	10.841	60%
<i>baan 05 (no-baangebruik, noord Stadshagen)</i>	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%
<i>Glijvlucht (vanuit oosten, sector 2)</i>	0	0%	-234	0%	-1.906	0%
<i>Geen glijvlucht (vanuit zuiden, sector 3)</i>	+2.900	58%	+6.851	58%	+6.685	37%
Na Berkum						
<i>baan 23 (zw-baangebruik, richting Hasselt)</i>	+1.815	0%	+4.538	0%	+5.036	0%
<i>baan 05 (no-baangebruik, noord Stadshagen)</i>	+1.210	0%	+3.025	0%	+3.357	0%

**Beslisnota voor het college**

Datum 29 maart 2018

Openbaar

Openbaar

Onderwerp Lidmaatschap HanseVerein
Versienummer 1.0

Portefeuillehouder H.J. Meijer
Informant Herma Broekhoff
Afdeling Communicatie
Telefoon (038) 498 2158
Email H.Broekhoff@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel 9.3.2 We ondersteunen het bestuurlijk proces
Begroting wijzigen Nee
Dekking ten laste van N.v.t.

Parafering

datumparaaf

Afdelingshoofd
Hanneke Akse (ZWOCO)
Portefeuillehouder

Raad

- ☐ Informatienota voor de raad
☐ Opinionota voor de raad
☐ Beslisnota voor de raad
☐ n.v.t.

Ontwerp besluit

Het college besluit:

- 1 Om lid te worden van de 'HanseVerein - Verein zur Förderung des internationalen Städtebunds DIE HANSE e.V.' nadat de raad in de gelegenheid is gesteld wensen en bedenkingen ter kennis van het college te brengen.
- 2 Bij het uitblijven van wensen/bedenkingen van de raad het besluit tot lidmaatschap definitief te maken.
- 3 De raad via bijgevoegde informatie te informeren over het voornemen het lidmaatschap aan te gaan.

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
☐ Gewijzigd
☐ Aangehouden
☐ Teruggenomen

Datum 29 maart 2018

Toelichting op het voorstel

Inleiding

Sinds 1980 is het internationale netwerk van Hanzesteden nieuw leven ingeblazen en werd het nieuwe internationale Hanzeverbond (der Hansebund der Neuzeit) opgericht onder voorzitterschap van het Duitse Lübeck. Zwolle is vanaf het begin lid. Het netwerk groeit jaarlijks. Inmiddels staat de teller op bijna 200 steden uit 19 landen.

De Internationale Hanzedagen (ieder jaar in een andere Hanzestad) zijn de belangrijkste activiteit van het Hanzeverbond. Daarnaast werken onder auspiciën van het Hanzeverbond (groepen van) Hanzesteden uit verschillende landen samen op het gebied van cultuurtoerisme en recreatie, economie en verspreiding van de Hanzegedachte.

De Hanze als geheel is een aantal jaren geleden door de Raad van Europa aangewezen als een van de cultuurroutes (Kulturrouten/Cultural Routes).

HanseVerein

Door de EU worden onder bepaalde voorwaarden financiële bijdragen verstrekt voor projecten zoals bovengenoemd. De EU verstrekt alleen bijdragen aan rechtspersonen. Het Hanzeverbond is een los samenwerkingsverband en geen rechtspersoon. Daarom is een paar jaar geleden een vereniging met rechtspersoonlijkheid naar Duits recht opgericht, omdat er tot dusverre nog geen vereniging naar Europees recht bestaan. Deze HanseVerein - Verein zur Förderung des internationalen Städtebund DIE HANSE e.V. (hierna HanseVerein) fungeert als 'juridisch vehikel' van het Hanzeverbond, dat het beleid blijft bepalen. Alle Hanzesteden aangesloten bij het Hanzeverbond kunnen lid worden van de HanseVerein.

De HanseVerein heeft tot voornaamste doel de ontwikkeling van de Hanze als Kulturrouten/Cultural Routes te bevorderen alsmede projecten van Hanzesteden. Daar hoort ook bij het aanvragen van subsidies bij instellingen zoals de EU en de Raad van Europa, vaak in samenwerking met de steden die aan projecten deelnemen.

Eind 2017 had de HanseVerein zo'n 30 leden terwijl het algemene Hanzeverbond er een kleine 200 telt. Dit grote verschil is te verklaren doordat steden lid zijn geworden die geïnteresseerd zijn in deelname aan projecten. Uit gesprekken met vertegenwoordigers van de EU en de Raad van Europa blijkt dat de kans om daadwerkelijk subsidies te krijgen groter wordt als de HanseVerein kan laten zien dat zij binnen het Hanzeverbond op een groot draagvlak kan rekenen. Om die reden verzoekt het Präsidium van het Hanzeverbond dan ook om lid te worden. Hieraan zijn geen kosten verbonden en uittreden kan op ieder moment. In het Bestuurlijk Overleg Nederlandse Hanzesteden van eind 2017 is besloten dat alle Nederlandse Hanzesteden (16) het verzoek tot lidmaatschap voorlegt aan het eigen college van b. en w.

Lidmaatschap

Het bestuur van de HanseVerein wordt gevormd door de leden van het Präsidium van het Hanzeverbond. Daarin heeft onder andere de burgemeester van Deventer zitting. Het bestuur, onder voorzitterschap van de burgemeester van Lübeck, bereidt de vergaderingen van de Algemene Ledenvergadering voor en beslist over opname van een Hanzestad in de HanseVerein.

De leden vormen samen de Algemene Ledenvergadering. Die komt een keer per jaar bijeen. De Algemene Ledenvergadering beslist in het bijzonder over wijziging van de statuten, het ontslaan van

Datum 29 maart 2018

bestuursleden, het royeren van leden en het ontbinden van de vereniging. Ieder lid heeft een stem. Beslist wordt bij meerderheid van stemmen. De wijziging van de statuten vereist een 2/3 meerderheid. Het secretariaat van de HanseVerein wordt ingevuld door het Hansebüro in Lübeck dat ook het secretariaat van het Internationale Hanzeverbond vormt.

Beoogd effect

Lid worden betekent een versterking van de positie voor de Hanze en de Hanzesteden binnen de EU. Dit wordt alleen bereikt door een breed gedragen rechtspersoon; de HanseVerein. Het lidmaatschap biedt Nederlandse Hanzesteden meer mogelijkheden om is samenwerking met buitenlandse Hanzesteden projectaanvragen bij de EU in te dienen.

Vervolg

Zoals geregeld in artikel 160, tweede lid Gemeentewet beslist het college van burgemeester en wethouders over deelname aan een vereniging. Daarnaast moet de gemeenteraad in de gelegenheid worden gesteld wensen en bedenkingen ter kennis van het college te brengen. Via een informatienota wordt het voornemen om lid te worden van de HanseVerein aan de gemeenteraad voorgelegd en wordt zij op deze manier in de gelegenheid gesteld eventuele wensen en bedenkingen kenbaar te maken. Als er geen wensen/bedenkingen van de raad zijn, wordt het besluit om het lidmaatschap aan te gaan, definitief. Het besluit wordt vervolgens per brief met hierin het verzoek om lid te mogen worden van de HanseVerein, toegezonden aan het bestuur van de HanseVerein.

Financiën

Aan het lidmaatschap zijn geen kosten verbonden.