

Agenda bijlagen

Korte terugblik raadsplein info-debat Raadzaal d.d. 12 november

1.a Opening en mededelingen (19.30 – 19.40 uur)

1.b Vaststelling van de agenda

2 Debatronde

3 Bouwstenen zienswijze Lelystad Airport (19.40 – 21.15 uur)

In het laatste voortgangsbericht over Lelystad Airport (op de lijst met ingekomen stukken voor het raadsplein van 1 oktober jl.) is de raad geïnformeerd over de stappenkalender in het besluitvormingsproces over deze luchthaven.

Een belangrijke stap daarin is het Luchthavenbesluit, waarin de minister o.a. de vliegroutes en –hoogtes vaststelt en de milieu-effecten daarvan onderbouwt. Op dit moment is de verwachting dat het Luchthavenbesluit en de bijbehorende milieu-effectrapportage eind november ter inzage komen te liggen. Partijen kunnen dan een zienswijze indienen op dit besluit.

In de regio is afgesproken om als gemeenten en provincie een gezamenlijke zienswijze in te dienen, zodat een eensgezind standpunt naar buiten gebracht kan worden. Bouwstenen voor deze zienswijze zijn inmiddels besproken met de bestuurlijke partners en een aantal bewonersgroepen. Zoals in de genoemde stappenkalender is aangegeven worden deze bouwstenen ook aan de raad voorgelegd, zodat de raad daarop opmerkingen en aanvullingen kan geven; in de bijgevoegde informatienota zijn de bouwstenen voor de zienswijze beschreven.

De inbreng van de raad wordt samen met die van de bewonersgroepen waar mogelijk meegenomen in een definitieve zienswijze; deze zal met de raad gedeeld worden.

Voor technische en feitelijke informatie: Geert Janssen (2092), G.Janssen@zwolle.nl

Informatienota Bouwstenen zienswijze Lelystad Airport

2018-10-24 Factsheet Luchthavenbesluit Lelystad Airport

2018-10-24 Factsheet luchtkwaliteit en vogels Lelystad Airport

2018-10-24 Factsheet MER

2018-10-24 Factsheet routes Lelystad Airport

4 Sluiting (21.15 uur)

Raadsplein info/debat Raadzaal

Vergadering d.d. 12 november 2018

Locatie Raadzaal

Aanvang 19.30

Eindtijd 21.15

Voorzitter Dhr. J. Raap

Griffier/secretaris Mevr. J. Hagemans

1.a. Opening en mededelingen (19.30 – 19.40 uur)

De voorzitter opent de vergadering.

1.b. Vaststelling van de agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Debatronde

3. Bouwstenen zienswijze Lelystad Airport (19.40 – 21.15 uur)

De meeste fracties zijn positief over de betrokkenheid van de raad, inwoners, belangengroepen en de regio in de werkwijze van het college. Daarnaast wordt raadsbreed benadrukt dat het belangrijk is om vast te houden aan de gemeenschappelijke lijn die is geformuleerd in de brief van juni jl., met als rode draad dat eerst het luchtruim opnieuw ingedeeld moet zijn voordat Lelystad Airport open kan. De fracties willen deze lijn in meerderheid voortzetten, maar benoemen nog een aantal aandachtspunten, m.n. het belang van monitoring en handhaving, de effecten voor de gezondheid en het onderzoek naar de waardedaling van woningen en de economische effecten van de luchthaven voor “het oude land”.

De fracties van de PvdA en de SP willen nog een stap verder gaan. Zij vinden de overlast van Lelystad Airport voor de regio en inwoners niet acceptabel en de ongebreidelde groei van de luchtvaart niet verenigbaar met de klimaatdoelstellingen. Daarom zijn zij van mening dat de uitbreidingsplannen voor Lelystad Airport van tafel moeten en willen dit in een extra bouwsteen toevoegen aan de zienswijze. Voor dit standpunt is geen meerderheid in de raad. Wethouder Dogger geeft in zijn reactie aan blij te zijn met de constructieve bijdragen van de raad en benadrukt dat het voor het college essentieel is om in de regio gezamenlijk op te blijven trekken richting de minister en Tweede Kamer. Daar zet het college vol op in. Hij kan daarom niet toezeggen dat alle opmerkingen die door de raad gemaakt zijn ook worden meegenomen in de uiteindelijke zienswijze.

Na een toelichting op het naderende besluitvormingsproces over Lelystad Airport beantwoordt de wethouder nog een aantal vragen van de raad. Hij zegt vervolgens toe dat hij in de aanhef van de zienswijze nogmaals het standpunt en de gevoelens van de Zwolse raad en het belang van Zwolle zal benadrukken: om de overlast voor de stad te beperken moet eerst het luchtruim worden herzien voordat Lelystad Airport open gaat. In de bouwstenen voor de zienswijze wil hij in ieder geval het verbod op nacht- en vrachtluchten opnemen en als extra voorwaarde het beperken van het aantal vliegbewegingen tot 10.000 zolang het luchtruim nog niet is herzien. Ook geeft de wethouder aan zich te kunnen vinden in het voorstel om zowel de maatschappelijke kosten- en batenanalyse over de economische effecten voor o. a. de regionale recreatie- en toerismesector in Gelderland en Overijssel (het “oude land”) als de mogelijke nadelige effecten voor de woningwaarde op te nemen in de zienswijze. Ten slotte zegt de wethouder toe dat hij nader wil kijken naar de vermeende foute aannames in het VU-onderzoek naar mogelijke woningwaarde daling in noordoost-

Zwolle. De informatienota kan vervolgens voor kennisgeving worden aangenomen.

4. Sluiting (21.15 uur)

De voorzitter sluit de vergadering om 21.30 uur.

Raadsplein info/debat Raadzaal

Datum 12 november 2018

onderwerp	Bouwstenen zienswijze Lelystad Airport (19.40 – 21.15 uur)
portefeuillehouder	William Dogger
informant	Janssen, Geert (2092)
medeopstellers	
afdeling	Proces- Programma- en Projectmanagement
bijlagen	Voorstel: Informatienota Bouwstenen zienswijze Lelystad Airport Bijlage: 2018-10-24 Factsheet Luchthavenbesluit Lelystad Airport Bijlage: 2018-10-24 Factsheet luchtkwaliteit en vogels Lelystad Airport Bijlage: 2018-10-24 Factsheet MER Bijlage: 2018-10-24 Factsheet routes Lelystad Airport

Voorgesteld besluit raad

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De bouwstenen voor de zienswijze op het Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Informatienota voor de raad

Datum 10 oktober 2018

Onderwerp	Bouwstenen zienswijze Lelystad Airport
Versienummer	V2.0

Portefeuillehouder W. Dogger

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

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De bouwstenen voor de zienswijze op het Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Datum 10 oktober 2018

Inleiding

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

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

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

Kernboodschap

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

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

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

Datum 10 oktober 2018

A. Volgorde besluitvorming

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

B. Vracht- en nachtvluchten

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

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

Belangrijker dan de vraag wat een vliegtuig vervoert (passagiers of vracht of een combinatie van beiden), is de vraag welk vliegtuig (type en leeftijd) wordt gebruikt, in welk tijdslot het vliegtuig vliegt (nacht/dag) en op welke hoogte. Dit wordt vastgelegd in het Luchthavenbesluit.

In de huidige plannen is geen sprake van nachtvluchten. De vluchten dienen plaats te vinden tussen 6.00u en 23.00u, met een mogelijkheid voor vertraagde vluchten om tussen 23.00u en 0.00u te landen of starten. Deze tijden en voorwaarden zijn vergelijkbaar met de andere (regionale) vliegvelden in Nederland.

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

C. Vliegbewegingen

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

D. Monitoring & Handhaving

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

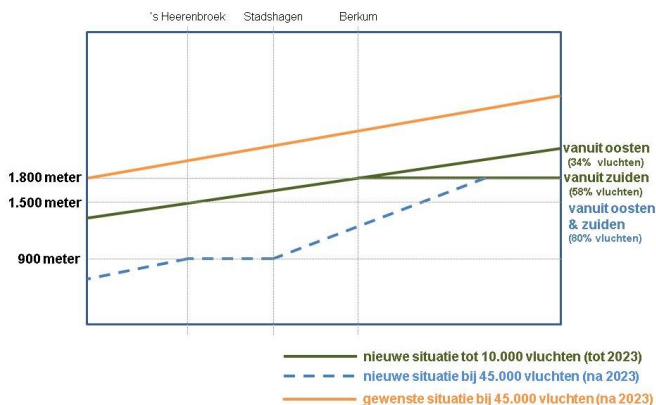
Datum

10 oktober 2018

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

E. Vlieghoogte

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



Figuur 1 - Vlieghoogte naderende vliegtuigen Lelystad Airport

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

F. Bandbreedte

De routes op de kaarten worden getoond met een routelijn. De eis die aan vluchten van en naar Lelystad wordt gesteld, is dat de vliegtuigen de route nauwkeurig kunnen vliegen. 'Nauwkeurig' betekent met een marge van 1 zeemijl, oftewel 1.852 meter links en rechts van de routelijn. Op figuur 2 is in beeld gebracht wat dit voor Zwolle betekent.

Datum 10 oktober 2018



Figuur 2 - Bandbreedte vliegroute Lelystad Airport

Het ministerie geeft aan dat de kans dat een vliegtuig dicht bij de getekende lijn zit vele malen groter is dan een grote afwijking daarvan (normaal verdeling).

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

G. Vectoring

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

H. Veiligheid

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

Datum 10 oktober 2018

I. Gezondheid

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

J. Belevingsvlucht

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

K. Evaluatie (bij 7.000 en 25.000 vliegbewegingen)

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

L. Waardedaling woningen

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

M. Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA)

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

Communicatie

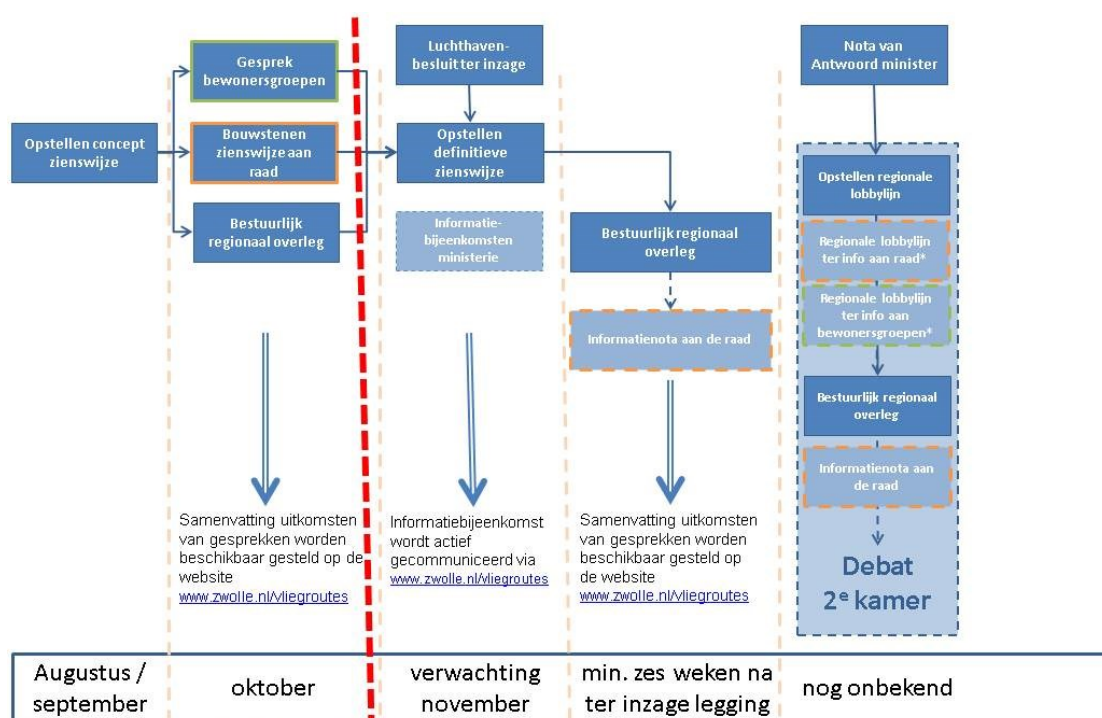
De bouwstenen zijn besproken met vertegenwoordigers van de bewonersgroepen (Berkum, Stadshagen, Hoog over Zwolle en HoogOverijssel), de regiogemeenten en provincie Overijssel. De bouwstenen, zoals die nu zijn verwoord, zijn mede tot stand gekomen op basis van die gesprekken.

Datum 10 oktober 2018

Vervolg

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

De geactualiseerde stappenkalender is opgenomen in figuur 3.



Figuur 3 - Stappenkalender Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Openbaarheid

Openbaar

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw mr. I. Geveke, secretaris



Jaargang

Kenmerk

38843

Onderwerp

Bouwstenen zienswijze Lelystad Airport (19.40 – 21.15 uur)

De raad van de gemeente Zwolle;

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

besluit:

Aldus besloten in de openbare vergadering van 12 november 2018,

de voorzitter,

de griffier,



Luchthavenbesluit Lelystad Airport

We vliegen steeds vaker. De druk op onze luchthavens neemt daarmee toe. Het gaat om zowel zakelijke vluchten als vakantie-verkeer. In 2009 is afgesproken dat Lelystad Airport Schiphol gaat ontlasten door een deel van de vluchten naar met name vakantiebestemmingen over te nemen. Schiphol kan zich hierdoor richten op de intercontinentale vluchten.

De opening van Lelystad Airport moet zorgvuldig plaatsvinden. Die zorgvuldigheid bepaalt het tempo. Het is daarom de verwachting dat de opening van de luchthaven in 2020 realistisch is.

Met het Luchthavenbesluit Lelystad Airport uit 2015 mag de luchthaven 45.000 vakantievluchten per jaar faciliteren. De milieu-effectrapportage (MER) uit 2014 is de basis voor dit besluit. In 2017 zijn hier fouten in ontdekt, waarna de MER is geactualiseerd. Dit betekent dat het luchthavenbesluit uit 2015 ook gedeeltelijk zal worden gewijzigd.

De wijziging betekent een (beperkte) aanpassing van de geluidscontouren in de provincie Flevoland. Ook wordt het plafond van 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar voor groot luchtverkeer vastgelegd in het Luchthavenbesluit. Verder wordt invulling gegeven aan de toezegging dat er extra handhavingspunten worden vastgesteld die verder van de luchthaven liggen binnen Flevoland en nabij aaneengesloten bebouwing.

In deze factsheet gaan we in op de processtappen die zijn gezet en die nog moeten worden gezet op weg naar een definitief besluit rondom de opening van Lelystad Airport.

Stappen rondom opening Lelystad Airport

Stappen tot november 2018

Tot aan november 2018 zijn de onderstaande stappen genomen voor de ontwikkeling van Lelystad Airport:

- 2008 Aldersadvies Schiphol
- 2012 Aldersadvies Lelystad
- 2014 MER Lelystad Airport
- 1 april 2015 Luchthavenbesluit. (Zie voor meer informatie over deze stappen www.alderstafellelystad.nl)
- 2017 Presentatie en consultatie aansluitroutes, advies bewonersdelegatie
- Februari 2018 Actualisatie MER en voorgenomen besluit nieuwe aansluitroutes
- Advies van Commissie voor de m.e.r.

Stappen vanaf november 2018

Tot aan de voorgenomen opening van Lelystad Airport zijn de volgende stappen voorzien:

- Ontwerp van wijziging Luchthavenbesluit
- Inspraak (zie kader)
- Voorhangprocedure (mogelijkheid voor de Tweede en Eerste Kamer om te reageren op ontwerpbesluit)
- Advies van Raad van State
- Vaststelling definitief wijzigingsbesluit

Parallel aan bovenstaande stappen wordt gewerkt aan:

- Toetsing verkeersverdelingsregel door Europese Commissie
- Vertalen van routes en luchtruimaspecten in luchtvaartregelgeving na veiligheidstoets van inspecties
- Uitwerken systematiek monitoring en evaluatie

Factsheet routes, MER en milieueffecten

Lees voor meer informatie over de routes de 'Factsheet routes Lelystad Airport' en voor meer informatie over de MER de 'Factsheet MER Lelystad Airport' en in aanvulling op deze factsheet de 'Factsheet luchtkwaliteit en vogels Lelystad Airport'. Zie www.rijksoverheid.nl/lelystadairport.

Toelichting per stap vanaf november

Ontwerp van wijziging Luchthavenbesluit

Op basis van de geactualiseerde MER en het advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt bepaald op welke onderdelen het Luchthavenbesluit aangepast moet worden. Het ministerie van IenW bereidt het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit voor.

Inspraak (zie kader)

Begin 2018 heeft reeds inspraak plaatsgevonden over de voorgenomen nieuwe aansluitroutes. Naar verwachting start de zienswijzeprocedure eind 2018; iedereen heeft daarin de mogelijkheid om te reageren op het ontwerp voor de wijziging van het luchthavenbesluit en de geactualiseerde MER die hier de basis voor is. Reageren kan ook via internet. Het ministerie reageert daar weer op met een zogenaamde nota van antwoord op alle ingediende zienswijzen en daarbij wordt aangegeven welke reacties tot een wijziging in het ontwerp luchthavenbesluit leiden. Vervolgens zal de nota van antwoord op de ingediende zienswijzen openbaar worden gemaakt.

Parlementaire behandeling

Over elke belangrijke stap die het ministerie neemt wordt de Tweede Kamer geïnformeerd. Gelijktijdig met de inspraakprocedure zal het ontwerp voor de wijziging van het luchthavenbesluit aan de Eerste en Tweede Kamer worden gestuurd, zodat daarover vragen kunnen worden gesteld.

Advies Raad van State

De minister stuurt het ontwerp voor de wijziging van het luchthavenbesluit vervolgens voor advies naar de Raad van State. Met inachtneming van dat advies wordt een definitief wijzigingsbesluit opgesteld.

Vaststelling definitief besluit

Het definitieve wijzigingsbesluit wordt bij koninklijk besluit vastgesteld en gepubliceerd in de Staatscourant.

Toetsen verkeersverdelingsregel door Europese Commissie

Lelystad Airport wordt een 'overloopluchthaven' van Schiphol. Schiphol is zelf als eerste verantwoordelijk voor het verplaatsen van vakantievluchten naar Lelystad. Dit wordt geregeld in de verkeersverdelingsregel. Deze regel moet eerst goedgekeurd worden door de Europese Commissie. Begin 2019 wordt een reactie verwacht.

Uitwerken systematiek van monitoring en evaluatie

Tijdens de voorbereiding van de openstelling van de luchthaven zal worden uitgewerkt hoe het gebruik van de luchthaven gevolgd en geëvalueerd wordt. Om zo, al doende te leren en verbeteringen door te voeren. Voor het gebied direct rondom de luchthaven is hiervoor al een werkwijze met betrokkenen ontwikkeld. Voor het gebied onder de aansluitroutes zal ook met betrokken overheden en bewoners een monitoringssystematiek worden uitgewerkt. Ook zijn er afspraken over evaluatiemomenten. Het eerste evaluatiemoment is bij 7.000 vliegbewegingen.

Zienswijzeprocedure

Eenieder is uitgenodigd om zijn of haar zienswijze in te dienen op alle onderdelen van het ontwerp wijzigingsbesluit van het Luchthavenbesluit Lelystad, en op de geactualiseerde versie van de Milieueffectrapportage (MER). Zienswijzen kunnen bijvoorbeeld ingaan op de volgende vragen:

- Staan er naar uw mening onjuistheden in het ontwerp wijzigingsbesluit en in de geactualiseerde MER?
- Zijn er grote zaken en/of belangen over het hoofd gezien?
- Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u dat toelichten?

De volledige inspraakprocedure kent de volgende stappen:

1. De Rijksoverheid publiceert het 'Ontwerp wijzigingsbesluit van het Luchthavenbesluit Lelystad' en start de zienswijzeprocedure door publicatie van de relevante documenten en informatie in de Staatscourant, op www.platform-participatie.nl, en verschillende (regionale) bladen. Naar verwachting start de zienswijzeprocedure eind 2018.
2. Tijdens de zienswijzeperiode worden er 6-8 bijeenkomsten in de verschillende regio's georganiseerd om het Ontwerp wijzigingsbesluit van het Luchthavenbesluit Lelystad en de onderliggende MER toe te lichten.
3. Een belanghebbende dient een zienswijze in en ontvangt een bevestiging.
4. Looptijd zienswijze periode: 6 weken (buiten de vakantieperiodes).
5. Reactie op de zienswijzen in een 'Nota van Antwoord'.
6. Opstellen definitief wijzigingsbesluit waarbij ook de ingediende zienswijze worden betrokken.
7. Indieners zienswijze krijgen bericht van het besluit en van de reactie op hun zienswijze. Definitief besluit wordt gepubliceerd.



Luchtkwaliteit en vogels

MER Lelystad Airport

In 2020 opent naar verwachting Lelystad Airport voor vakantie-verkeer. De luchthaven ontlast hiermee Schiphol door een deel van de vakantievluchten over te nemen. Welke uitstoot en welke concentraties van stoffen, gerelateerd aan het huidige en te verwachten vliegverkeer, zijn te verwachten? En wat zijn de effecten voor Lelystad Airport en omgeving, op het gebied van luchtkwaliteit, voedselgewaskwaliteit en vogelpopulatie?

Stikstof en fijn stof

Het MER 2014-onderzoek naar de emissies en concentraties van verschillende stoffen, zoals CO₂, Stikstof (NO_x), fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), is geactualiseerd in de MER 2018. Daarin is geconcludeerd dat de concentraties van stoffen over het geheel genomen toenemen, maar dat geen sprake is van overschrijding van de wettelijk geldende normen.

Voor stikstof en fijn stof blijven de totalen voor de jaargemiddelde concentraties bij 45.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer ruim onder de wettelijke normen, namelijk ongeveer de helft van wat op basis van de normen is toegestaan. Daarbij zijn de concentraties lager dan in de MER 2014, doordat vliegtuigen eerder op een hoogte van 3.000 voet zitten (eerdere klim bij Biddinghuizen).

Voor de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer zal voor vertrekkend verkeer sprake zijn van een hogere uitstoot op 6.000 voet (1.800 meter). Aangezien deze hoogte ruim boven de menglaaghoogte van 3.000 voet (900 meter) ligt, zal er geen noemenswaardig effect op grondniveau zijn. Stoffen die door

vliegtuigen worden uitgestoten boven deze hoogte, bereiken niet het aardoppervlak. De geactualiseerde berekeningen worden dan ook uitgevoerd tot de hoogte van 3.000 voet.

Ultrafijn stof

Ultrafijn stof komt vrij bij verbranding. Bronnen zijn bijvoorbeeld transportmiddelen (auto's, schepen, vliegtuigen), huishoudens (koken, open haarden), afvalverbrandingsinstallaties en de industrie. Ultrafijn stof komt ook vrij door natuurlijke bronnen, zoals vulkaanuitbarstingen. De luchtvaart is dus ook een bron van ultrafijn stof.

Ultrafijn stof is vooral aan de orde in de directe omgeving van de luchthaven. Direct buiten het luchthaventerrein is de gemiddelde bijdrage aan de concentraties ultrafijn stof van luchtvaart-activiteiten vergelijkbaar met die van wegverkeer in straten in binnenstedelijk gebieden. Op zo'n vijftien kilometer van de luchthaven bedraagt de bijdrage van de luchtvaart nog circa 20% van de bijdrage naast het luchthaventerrein (nader verkennend onderzoek ultrafijn stof rond Schiphol RIVM Rapport 2015-0110 A. Bezemer et al.).

Er is nog weinig bekend over de gevolgen van ultrafijn stof uit de luchtvaart voor de volksgezondheid. Wel is duidelijk dat gezondheidseffecten niet kunnen worden uitgesloten. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vindt het belangrijk dat er inzicht komt in de mate waarin ultrafijn stof bijdraagt aan gezondheidseffecten.



Nader onderzoek

Het ministerie van IenW heeft het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) opdracht gegeven onderzoek uit te voeren naar de effecten op de gezondheid van blootstelling aan ultrafijn stof uit de luchtvaart. Hiervoor wordt als onderzoeksgebied Schiphol Airport en omgeving gebruikt. Het RIVM voert onder meer metingen uit in de omgeving van de luchthaven Schiphol om het rekenmodel dat is opgesteld te valideren en optimaliseren. Daarnaast onderzoekt RIVM de blootstelling van omwonenden aan ultrafijn stof afkomstig van Schiphol en het effect hiervan op hun gezondheid. De resultaten van het onderzoek kunnen ook worden gebruikt om uitspraken te doen over de gezondheidseffecten op en bij andere luchthavens in Nederland, waaronder Lelystad Airport.

Het onderzoeksprogramma duurt vier jaar tot medio 2021. Bij de voorbereiding en uitvoering van het onderzoek zijn betrokken: ministerie IenW, RIVM, Schiphol Airport, Omgevingsraad Schiphol, gemeenten rond Schiphol, GGD'en, omwonenden en de luchtvaartmaatschappijen. De Tweede Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang van het onderzoek en (tussen) resultaten. Meer informatie over het onderzoek is te vinden op www.rivm.nl/ultrafijnstofschiphol.

Voedselgewassen

Voedselkwaliteit

Rond Lelystad Airport vindt veel groenteteelt plaats. Er wordt onder andere spinazie, boerenkool, broccoli, sla en prei geteeld – regulier en biologisch. Vliegverkeer leidt tot de uitstoot van drie soorten stoffen die mogelijk invloed hebben op de kwaliteit van voedselgewassen rond Lelystad Airport. Het gaat om loodemissie, vloeistof voor de-icing en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's).

Deze stoffen kunnen neerslaan op de ondergrond (depositie) en daardoor mogelijk effect hebben op de hiervoor genoemde teelten rondom Lelystad Airport. Om die reden zijn verschillende aspecten nadrukkelijk onderzocht, meer informatie is te vinden in paragraaf 7.11 van de MER 2018.

Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's)

Er is veldonderzoek uitgevoerd waarbij op verschillende punten rond de luchthaven de gehalten van zware metalen en PAK's in spinazie en boerenkool zijn gemeten. Om de effecten op waarde te kunnen schatten, is als referentie een vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd rond Bremen Airport – hier vinden reeds ca. 45.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer plaats met het type vliegtuigen dat op Lelystad Airport gaat vliegen. De variatie in gehalten tussen de meetpunten laat geen duidelijke relatie zien met de afstand van het meetpunt tot de luchthaven. Op de meetpunten rond het vliegveld zijn geen duidelijke overschrijdingen van de normen en achtergrondwaarden gevonden. Er zijn dan ook geen aanwijzingen dat emissies van het vliegverkeer

op Lelystad Airport van invloed zijn op de gehalten van lood, kwik en PAK's in spinazie en boerenkool.

In het Convenant monitoring en nadeelcompensatie voedselveiligheid in de omgeving van de luchthaven Lelystad is afgesproken dat er elke vijf jaar een veldonderzoek wordt uitgevoerd totdat er 25.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer zijn bereikt. En dat er een evaluatie wordt uitgevoerd bij 25.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer.

Vogels

MER 2014

In de MER uit 2014 is het risico onderzocht van vogels tussen de 0 en 300 meter hoogte in een zone van 6 km rond luchthaven. Op deze hoogte vliegen vooral foeragerende vogels. Daaruit is naar voren gekomen dat het risico op aanvaringen met foeragerende vogels in de omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, mits goed gemonitord. In de MER 2014 is ook geconstateerd dat vliegtuigen, die hoger vliegen dan 3.000 voet (900 meter), geen onaanvaardbare effecten hebben op de instandhoudingsdoelstellingen voor de vogels in Natura 2000-gebieden (specifiek Oostvaardersplassen).

Actualisatie MER 2018

In het kader van de actualisatie MER 2018 is aanvullend onderzoek gedaan naar risico's van vogelaanvaringen op de aansluitroutes op een hoogte tussen 1.800 en 4.000 meter met trekvogels. Het gaat over gegevens over een periode van 5 jaar van 2012 tot 2017; dit is representatief voor de regio's waar we hier over spreken. Uit een analyse van de radargegevens (KNMI/Defensie) is geconcludeerd dat op deze vlieghoogtes geen sprake is van een duidelijk verhoogd risico op vogelaanvaringen met trekvogels.

Aanvullend onderzoek

Daarnaast is recent een nulmeting uitgevoerd naar vogelsoorten op en rond de luchthaven die gebaseerd op bestaande kennis een potentieel risico vormen voor vogelaanvaringen. De provincie heeft samen met de exploitant van Lelystad Airport opdracht gegeven tot dit aanvullend onderzoek in de directe nabijheid van de luchthaven. Het onderzoek is uitgevoerd tussen zomer 2017 en zomer 2018 en heeft geen bijzonderheden opgeleverd. De uitkomsten bevestigen het beeld van de aantallen en het spectrum van soorten dat in de MER is bepaald. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal het vervolg van de monitoring bepaald worden.



Factsheet routes, MER en proces

Lees voor meer informatie over de routes de 'Factsheet routes Lelystad Airport' en voor meer informatie over de MER de 'Factsheet MER Lelystad Airport' en over het proces de 'Factsheet luchthavenbesluit Lelystad Airport'. Zie www.rijksoverheid.nl/lelystadairport.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Oktober 2018 (2)

Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.



MER Lelystad Airport

Lelystad Airport en de MER

Ons luchtruim raakt steeds voller. Omdat we steeds internationaler werken. En omdat we vaker en verder op vakantie gaan. Naast positieve (economische en sociale) effecten, zorgt de groei van het vliegverkeer ook voor negatieve effecten (zoals effecten op de natuur en geluidsbelasting). In het besluitvormingsproces rond de opening van Lelystad Airport, wegen we de effecten van deze geluidsbelasting mee. Om die effecten in beeld te brengen, wordt een zogeheten 'milieueffectrapportage' (MER) opgesteld. Deze MER vormt de basis voor het luchthavenbesluit. Het luchthavenbesluit is de vergunning voor de luchthaven.

Hoe werkt de MER?

In de aanloop naar grootschalige projecten en activiteiten, waarbij we potentieel schadelijke effecten op mens en milieu verwachten, is het opstellen van een MER verplicht. Dit is een rapport waarin de te verwachten effecten op mens, natuur en milieu worden geschat, zodat deze goed en zorgvuldig meewegen in de besluitvorming.

De MER maakt voor de luchtvaart bijvoorbeeld de jaargemiddelde geluidsbelasting (Lden) inzichtelijk. Op basis van deze verwachte geluidsbelasting, wordt ingeschat hoeveel mensen ernstig gehinderd of ernstig slaapverstoord zullen zijn.

In de MER uit 2014 zijn voor de vliegroutes voor internationaal vakantieverkeer dichtbij Lelystad Airport de effecten van vier verschillende varianten in beeld gebracht. Deze berekeningen zijn gemaakt voor 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen door groot luchtverkeer per jaar. In de jaren tot aan de herinrichting van het

luchtruim is er vanaf Lelystad Airport ruimte voor maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer per jaar. Na de herindeling in 2023 mag dit geleidelijk oplopen tot maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer per jaar. Bij 7.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen wordt er geëvalueerd. Bij 7.000 bewegingen of de aannames (met name de vlieghoogtes) in de MER nog steeds realistisch zijn. Bij 25.000 bewegingen wordt gekeken naar de economische effecten van Lelystad Airport en de gevolgen voor duurzame landbouw, geluidsbelasting en natuur.

De jaargemiddelde geluidsbelasting door Lelystad Airport bekijken we in samenhang met de al bestaande belasting in het gebied, zoals die van weg- en railverkeer en industrie. Die tellen we op bij de geluidsbelasting van de luchthaven. In de MER voor Lelystad Airport is geen rekening gehouden met vliegverkeer van en naar andere luchthavens. Dit verkeer (voornamelijk verkeer van en naar Schiphol en militair verkeer) vliegt in de regel zo hoog dat het effect op het opgetelde geluid wegvalt.

MER 2014 en aanpassing

In 2017 is geconstateerd dat er fouten zitten in de invoergegevens voor de geluidsberekeningen voor de MER Lelystad Airport uit 2014. Voor het berekenen van de geluidseffecten zijn op onderdelen van de vliegroutes (de vlieghoogtes op een deel van de naderingsroute) en voor enkele vliegtuigtypen (de stuwkracht van de Boeing 737) verkeerde invoergegevens gehanteerd. Hierop is de MER in 2018 geactualiseerd.

Bij het actualiseren van de MER is rekening gehouden met de volgende punten:

- De fouten in het motorvermogen en de hoogten voor de Boeing 737 zijn gecorrigeerd.
- De actualisatie is uitgevoerd op basis van de huidige wet- en regelgeving.
- De aannames uit 2014 zijn nogmaals tegen het licht gehouden en waar nodig aangepast.

De meest actuele gegevens zijn meegenomen in de actualisatie, bijvoorbeeld het aantal woningen in het gebied. Voor sommige milieueffecten heeft ook een detaillering plaatsgevonden.

MER 2018

In de geactualiseerde MER zijn de milieugevolgen voor de situatie met 25.000 en de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer opnieuw onderzocht en is gekeken hoe deze effecten zich verhouden ten opzichte van wat eerder in de MER was beschreven. Daarnaast zijn de milieueffecten voor de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer in beeld gebracht. Uit het geactualiseerde MER blijkt dat de gekozen routevariant B+ de routeset is die veilig en efficiënt is en veruit het beste scoort op geluidsbelasting en andere milieuaspecten. Daardoor vormt de keuze voor deze vliegroutes ook anno 2018 de basis voor het luchthavenbesluit voor Lelystad Airport (2015). Bovendien zijn in de geactualiseerde MER ook de effecten van verder weg van de luchthaven gegeven. Dit kon in 2014 nog niet omdat de aansluitroutes nog niet ontworpen waren.

Extra controle op MER 2018

Adviesbureau dBvision heeft gecontroleerd of alle geluidsgegevens correct zijn. Ook heeft het bureau de geluidsberekeningen uit de geactualiseerde MER op feitelijke juistheid beoordeeld.

Uit de gebruikte gegevens blijkt dat de data en geactualiseerde berekeningen kloppen. In reactie op de geactualiseerde MER heeft het ministerie van IenW de Bewonersdelegatie Lelystad Airport gevraagd haar oordeel te geven. Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brieven/2018/02/20/eindadvies-bewonersdelegatie-het-eindadvies-van-de-Bewonersdelegatie>.

Toetsingsadvies commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. heeft positief geoordeeld over de actualisatie van de MER Lelystad Airport: 'De Commissie concludeert dat de MER'18 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van Infrastructuur en Waterstaat het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik'.

Factsheets routes, luchthavenbesluit en luchtkwaliteit en vogels

Zie voor meer informatie over de vliegroutes de 'Factsheet routes Lelystad Airport'. En voor meer informatie over de stappen die genomen zijn, en nog worden genomen tijdens het hele proces,

de 'Factsheet luchthavenbesluit Lelystad Airport'. En in aanvulling op deze factsheet de 'Factsheet luchtkwaliteit en vogels'. Zie www.rijksoverheid.nl/lelystadairport.

Verdieping

Hoe zit het met geluidseffecten?

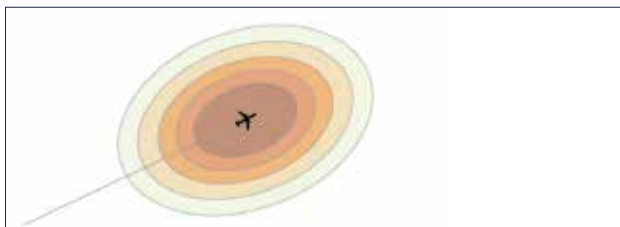
In de MER zijn de te verwachten effecten op het gebied van geluid, veiligheid, natuur en luchtkwaliteit in kaart gebracht. Voor de omgeving zijn de geluidseffecten erg belangrijk. De geluidseffecten zijn uitgedrukt in een jaargemiddelde geluidsbelasting. De gemiddelde geluidsbelasting wordt aangeduid met Level day, evening en night (Lden, zie kader). Aan de hand van het aantal vliegtuigen dat gaat vliegen in een gebied, wordt berekend hoe hoog deze geluidsbelasting wordt. Deze belasting wordt weergegeven in geluidscontouren. Inwoners die binnen de zogenaamde 48 dB(A) Lden geluidscontour wonen, hebben in ieder geval inspraak bij de realisatie van Lelystad Airport. Dat geldt ook voor de overheden in dit gebied. Zij waren allen vertegenwoordigd aan de Alderstafel Lelystad.

Lden, Lnight en LAmax

Lden (level day-evening-night) is de standaard voor het in kaart brengen van de jaargemiddelde geluidbelasting van alle categorieën vliegtuigen, die in een etmaal over een bepaald gebied vliegen. De berekening van het geluid van alle passerende vliegtuigen in een jaar levert een Lden-contour op. Het gebruik van Lden is wereldwijd gangbaar voor industrie, luchtvaart en andere vormen van transport. Bij de berekening tellen de hardheid en duur van het geluid, plus het tijdstip waarop het geluid optreedt. Geluid 's avonds (van 19:00 tot 23:00 uur) en 's nachts (van 23:00 tot 7:00 uur) wordt zwaarder meegewogen dan geluid dat overdag wordt geproduceerd.

Lden omvat het hele etmaal, Lnight richt zich enkel op de nacht. De bepaling van de waardes is een complexe berekening. De input voor de berekening bestaat uit de verschillende typen vliegtuigen die passeren, het aantal vliegbewegingen, de manier van vliegen, en de routes die gevlogen worden. Achtergrondgeluid en reflectie van geluid worden hierbij niet meegenomen. De Lden is gebaseerd op de geluidsniveaus tijdens de duur van een vliegtuigpassage. Het hoogste geluidsniveau van een passage wordt het piekniveau genoemd, ook wel de LAmax.

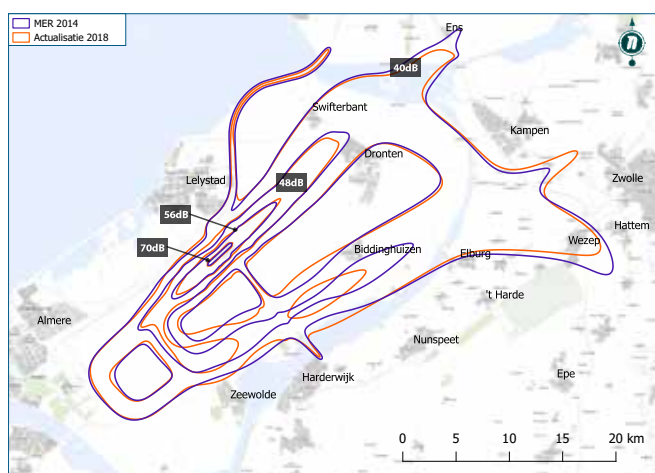
Let op: hoewel Lden en Lnight gemeten worden in dezelfde eenheid als piekniveau LAmax, namelijk dB(A), gaat het om verschillende maten en kunnen deze niet met elkaar worden vergeleken.



Figuur 1: In het rode gebied is de meeste geluidsoverlast.

Minder geluidsgeïmponeerde inwoners

Uit de geactualiseerde MER blijkt dat het aantal ernstig geluidsgeïmponeerde inwoners bij de eindsituatie van 45.000 bewegingen lager wordt dan eerder berekend in de MER 2014 (zie figuur 2). Dit komt onder andere doordat vliegtuigen eerder voor Biddinghuizen mogen stijgen. De nieuwe berekeningen laten verder zien dat de grenswaarden in de handhavingpunten hoger worden vanwege de hogere geluidbelasting dichtbij de luchthaven. De laagst wettelijke 48 dB(A) Lden contour ligt alleen binnen de provincie Flevoland.



Figuur 2: De 40 t/m 70 dB(A) Lden contouren uit het MER2014 en na actualisatie voor routevariant B+ bij 45.000 bewegingen.



Figuur 3: De 40 t/m 70 dB(A) Lden contouren na actualisatie voor routevariant B+ bij 10.000 bewegingen.

De 40 dB(A) Lden contour wordt ter hoogte van Zeewolde beperkt groter. In figuur 3 is inzichtelijk gemaakt dat deze contour voor de tijdelijke situatie van 10.000 bewegingen nagenoeg binnen de provincie Flevoland blijft.

Het geluidsprofiel

Het geluid van de motor en de hoogte waarop het vliegtuig vliegt, zijn het meest bepalend voor het geluid dat je hoort op de grond. De stuwkracht die geleverd is, is maatgevend voor het motorgeluid. Deze is afhankelijk van onder andere:

- De vlieghoogte (horizontaal, klimmen of dalen).
- De vliegroute en de snelheid van het vliegtuig.
- Het type toestel waarmee gevlogen wordt.
- Het gewicht van het toestel met passagiers en bagage en de hoeveelheid kerosine aan boord, die nodig is om de geplande afstand te kunnen vliegen.

De totale combinatie resulteert in een geluidsprofiel. Aangezien er echter verschillende typen vliegtuigen vliegen, maken we, om de totale geluidshinder te berekenen, een prognose van de vlootmix. Hiermee kunnen we de totale samenstelling van verschillende typen vliegtuigen wegen. Deze samenstelling heeft vanzelfsprekend ook invloed op de totale geluidsbelasting in een etmaal.

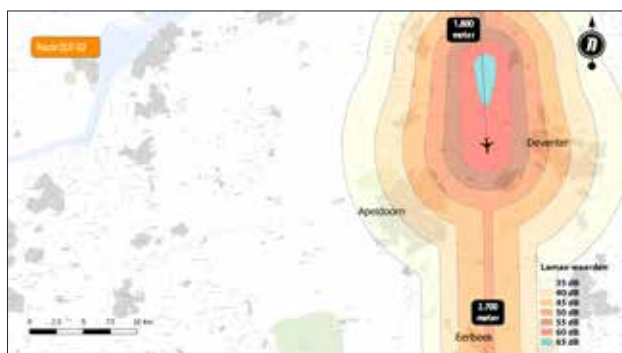
Piekgeluid

Naast de Lden geluidbelasting – een jaargemiddelde geluidbelasting – zijn in de MER ook de Lmax geluidsniveaus (piekgeluid) van een passerend vliegtuig in beeld gebracht. Ondanks dat de Lden en het piekgeluid van een passage (Lmax) allebei in dB(A) worden uitgedrukt, zijn het twee geheel verschillende parameters. De Lden is de jaargemiddelde geluidbelastingen en geeft aan hoeveel geluid er gemiddeld is, terwijl het piekgeluid van een vliegtuigpassage (Lmax) het hoogste geluidsniveau van een passage betreft.

Het geluidsniveau van een vliegtuigpassage wordt onder andere door de vlieghoogte bepaald in combinatie met of een vliegtuig horizontaal vliegt, stijgt of daalt. Een stijgend vliegtuig op grotere hoogte kan een hoger geluidsniveau op de grond geven dan een vliegtuig dat op lagere hoogte horizontaal overvliegt. Omdat een groot aantal factoren van invloed is op het geluid op de grond, zal van vlucht tot vlucht het geluidsniveau met enkele decibellen kunnen verschillen. Naast het vliegtuig en de motor van het vliegtuig, zijn bijvoorbeeld ook de weeromstandigheden, de ondergrond en of er obstakels aanwezig zijn van invloed. De gegeven Lmax waarden dienen dan ook als indicatie.



Figuur 4: Vertrekkend vliegtuig horizontaal op 1.800 meter



Figuur 5: Naderend vliegtuig horizontaal op 2.700 meter



Figuur 6: Klappend vliegtuig vanaf 1.800 meter

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Oktober 2018

Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.



Routes Lelystad Airport

Vliegroutes Lelystad Airport

Lelystad Airport ontwikkelt zich in de komende jaren tot een luchthaven voor vakantievluchten binnen Europa en andere bestemmingen rond de Middellandse Zee. Lelystad Airport neemt hiermee een deel van het vliegverkeer van Schiphol over. Schiphol krijgt op die manier meer mogelijkheden om haar economische positie als belangrijke internationale luchthaven te versterken.

De opening van Lelystad Airport moet zorgvuldig plaatsvinden. Die zorgvuldigheid bepaalt het tempo. Het is daarom de verwachting dat de opening van de luchthaven in 2020 realistisch is. In de eerste jaren is er ruimte voor maximaal 10.000 vliegbewegingen per jaar van en naar Lelystad. *(NB - Eén vliegbeweging is één vertrekkend of landend vliegtuig.)*

Een voorwaarde voor verdere groei tot maximaal 45.000 vliegbewegingen per jaar is dat de aansluitroutes hoger komen te liggen. Dit is de opdracht die aan de luchtruimherziening is meegegeven. De komende jaren is voorzien in een evaluatie bij 7.000 en bij 25.000 vliegbewegingen per jaar.

Bij 7.000 bewegingen wordt beoordeeld of de aannames (met name de verdeling over de routes en de gevlogen vlieghoogtes) uit de MER (Milieu Effect Rapportage) in de praktijk realistisch zijn. Bij 25.000 bewegingen wordt gekeken naar de economische effecten van de luchthaven en naar de gevolgen voor duurzame landbouw, geluidshinder en natuur. De 45.000 vliegbewegingen worden in de plannen van de luchthaven uiterlijk in 2043 bereikt. Dit kan en mag

ook eerder. In het luchthavenbesluit voor Lelystad Airport wordt vastgelegd dat het maximum van 45.000 vliegbewegingen niet mag worden overschreden.

In deze factsheet gaan we in op de vliegroutes dichtbij de luchthaven voor de hele periode, en op de tijdelijke aansluitroutes die tot aan de herindeling van het luchtruim gebruikt worden.

Soorten routes

Lelystad Airport heeft voor vakantievluchten drie soorten routes:

- Routes dichtbij de luchthaven (de zogenaamde B+ routes), voor starten en landen vanaf Lelystad Airport.
- De aansluitroutes (in het middelhoge luchtruim), die vliegtuigen naar het hogere luchtruim leiden.
- De zogenaamde snelwegen (in het hogere luchtruim), dit zijn bestaande routes waar veel Schipholverkeer vliegt.

In de loop van de eerste jaren (2020 – 2023) vliegen op deze routes gemiddeld 15 vertrekkende en 15 naderende vliegtuigen per dag van en naar Lelystad.

Dat zijn ongeveer 2 tot 3 naderingen vanuit het noordoosten (vanaf Steenwijkerland) en 12 tot 13 vanuit het zuidoosten (vanaf Lemelerveld). Die verdeling geldt ook voor het vertrekkende verkeer. Tezamen telt dit op tot zo'n 10.000 vliegbewegingen groot luchtverkeer per jaar. Dit is het maximaal aantal vliegbewegingen dat voor Lelystad Airport in het huidige luchtruim mogelijk is, zonder dat het effect heeft op Schiphol verkeer of de militaire missie effectiviteit.

Overzichtkaart alle routes

Overzichtkaart alle routes

Legend:

- naderingsroute
- vertrekroute
- wachtgebied
- oefengebied marine / landma
- inkomend verkeer - bestaand
- inkomend verkeer - nieuw
- vertrekkend verkeer - bestaand
- vertrekkend verkeer - nieuw
- hoogtepunt 1.800 meter
- Lelystad Airport
- Teuge Airport

Routes dichtbij de luchthaven

In de MER uit 2014 zijn de effecten van vier verschillende varianten in beeld gebracht. Er zijn berekeningen gemaakt voor 25.000 en 45.000 vliegbewegingen door groot luchtverkeer per jaar. De zogenaamde B+ routevariant bleek op basis van de MER veruit de minste geluidshinder voor de minste mensen op te leveren. Ook in de geactualiseerde MER uit 2018 zijn de B+ routes de beste routes gebleken. Zie 'Factsheet MER Lelystad Airport' voor meer toelichting over de geactualiseerde MER.

Voor Lelystad Airport geldt dat:

- De luchthaven één start- en landingsbaan heeft die in twee richtingen wordt gebruikt. De richting voor aankomst of vertrek is afhankelijk van de windrichting, zie overzichtkaart.
- Bij westenwind vliegtuigen vertrekken en landen richting het zuidwesten (richting Almere). Bij oostenwind richting het noordoosten (richting Dronten).
- De start- en landingsbaan alleen van 6.00 uur in de ochtend tot en met 23.00 uur in de avond mag worden gebruikt. Als er sprake is van vertraging(en), wordt een uitloop tot uiterlijk 24.00 uur gehanteerd. In de nacht wordt dus niet gevlogen.
- Het een overloopluchthaven voor vooral vakantievluchten wordt. Er zal geen vrachtverkeer gaan vliegen.

Aansluitroutes

Tot de herindeling van het Nederlandse luchtruim zijn er tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport. Deze aansluitroutes verbinden de routes dichtbij de luchthaven (de B+ routes) met het internationale routenetwerk in het hogere luchtruim. De aansluitroutes zijn ontworpen binnen de huidige indeling van het luchtruim. Daarbij is rekening gehouden met de drukke routes van en naar Schiphol, maar ook met een deel van het luchtruim dat nodig is voor militaire oefeningen.

De aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden te vliegen zijn. De aangegeven hoogtes van deze routes zijn minimale hoogtes. In de dagelijkse praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte mogen stijgen of later hun daling in mogen zetten. De veiligheid in het luchtruim staat altijd voorop. Ook als het om het ontwerpen van de verschillende vliegroutes van en naar Lelystad Airport gaat. Een ander belangrijk criterium is dat woonkernen zoveel mogelijk vermeden worden.

Naar verwachting zullen er in 2020 4.000 vliegbewegingen zijn, in 2021 7.000 en in 2022 10.000. Vanaf 2023 gaat de herinrichting van het luchtruim ruimte bieden voor een verdere doorgroei van de luchthaven.

Consultatie en simulatie vliegroutes

Consultatie vliegroutes

Het ontwerp voor de aansluitroutes is in september 2017 toegelicht in acht informatiebijeenkomsten in de regio. Daarnaast vond er van 5 oktober tot en met 2 november 2017 een openbare internetconsul-

tatie plaats. Ook heeft een delegatie van bewoners een advies opgesteld aan het ministerie. Het ministerie van IenW vroeg vervolgens de luchtverkeersleiding (LVNL en CLSK) op welke punten deze vliegroutes verbeterd kunnen worden. De vliegroutes zijn zo aangepast dat minder inwoners hinder ondervinden, zonder dat de vliegveiligheid in het geding komt.

Een overzicht van deze aanpassingen kunt u vinden op de 'Factsheet routes Lelystad Airport'. Zie www.rijksoverheid.nl/lelystadairport.

Simulatie vliegroutes

Er zijn daaropvolgend simulaties met de ontworpen routes gedaan, waarin ook beoordeeld is of en welke verbeteringen nog meer mogelijk waren. Daarbij is gekeken naar vliegbaarheid, veiligheid en werkbelasting van de luchtverkeersleiding mede in relatie tot het al aanwezige verkeer van Schiphol en andere luchthavens. Ook is gesimuleerd hoe verschillende typen vliegtuigen de bochten kunnen nemen. Bij deze oefeningen waren meer dan 30 luchtverkeersleiders betrokken. Op basis van deze acties hebben LVNL en CLSK bepaald welke aanpassingen verder nog nodig waren. Een overzicht van deze aanpassingen kunt u vinden op de 'Factsheet aansluitroutes Lelystad Airport, aanpassingen na simulaties'. Zie www.rijksoverheid.nl/lelystadairport.

Belevingsvlucht

In de lente van 2018 is verder een belevingsvlucht georganiseerd, waarbij routes werden gevlogen met een Boeing-737. Zo konden inwoners rond de routes ervaren wat de geluidsbelasting waarschijnlijk zal zijn als de routes in gebruik zijn genomen.

Luchtverkeersleiding Lelystad Airport

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Commando Luchtmacht (CLSK) begeleiden het vliegverkeer van Lelystad Airport. Sinds december 2017 zitten de civiele en militaire luchtverkeersleiders samen op één zaal in het gebouw van LVNL op Schiphol.

Luchtverkeersleiders van LVNL begeleiden de aankomst en het vertrek van vliegtuigen op de luchthaven. Als vliegtuigen uit het zicht van de toren zijn, bevinden ze zich grotendeels in militair luchtruim en worden ze begeleid door militaire luchtverkeersleiders.

Op het moment dat vliegtuigen van de aansluitroutes door mogen stijgen naar de 'snelwegen', draagt de militaire luchtverkeersleider het vliegtuig over aan een collega van LVNL. Omgekeerd draagt een civiele luchtverkeersleider vliegtuigen aan zijn militaire collega over als deze van de 'snelweg' naar de aansluitroutes begeleid worden.

Veiligheidstoetsen

Van de ontworpen vliegroutes met de aanpassingen uit de inspraak en de simulaties heeft de luchtverkeersleiding een veiligheidsassessment opgesteld en ter toetsing naar de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) gestuurd. Als de inspecties de routeontwerpen goedkeuren, worden de routes vertaald in regelgeving en is het proces daarmee afgerond.

Factsheets MER, luchthavenbesluit en luchtkwaliteit en vogels

Lees voor meer informatie over de MER de 'Factsheet MER Lelystad Airport' en in aanvulling op deze factsheet de 'Factsheet luchtkwaliteit en vogels'. En lees voor meer informatie over het hele proces rondom het luchthavenbesluit de 'Factsheet luchthavenbesluit Lelystad Airport'. Zie www.rijksoverheid.nl/lelystadairport.

Herziening luchtruim

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, van Defensie en Luchtverkeersleiding Nederland zijn bezig met de herziening van het Nederlands luchtruim. Bij die herziening wordt het Nederlandse luchtruim opnieuw ontworpen. Hierbij is het doel om de capaciteit en efficiëntie van het luchtruimgebruik veilig te verhogen en de gevolgen voor de omgeving te verkleinen (bijvoorbeeld geluidsoverlast). De aansluitroutes voor Lelystad Airport moeten dan aanmerkelijk hoger komen te liggen.

Deze wijzigingen in het luchtruim zullen niet voor 2023 klaar zijn. Aanpassingen en verbeteringen worden stap voor stap aangebracht. Tussentijdse verbeteringen zullen waar mogelijk eerder worden doorgevoerd.

Deze uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

is gemaakt in samenwerking met **Luchtverkeersleiding Nederland** (LVNL) en het **Commando Luchtstrijdkrachten** (CLSK) van het ministerie van Defensie.

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Oktober 2018

Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.