

Informatienota voor de raad

Datum 20 oktober 2020

Onderwerp	Voortgangsbericht Luchtvaart
Versienummer	V1.0

Portefeuillehouder W. Dogger

Informant F.G. Janssen
Afdeling Proces-, Programma- en Projectmanagement
Telefoon 038 498 2092
Email G.Janssen@zwolle.nl
Bijlagen

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

1. de stand van zaken met betrekking tot Luchtvaart (Luchtvaartnota, Luchtruimherziening en Luchthavenbesluit Lelystad Airport)

Datum 20 oktober 2020

Inleiding

Wij informeren u met regelmaat over de stand van zaken met betrekking tot luchtvaart. Voor de zomer hebben wij u geïnformeerd over onze zienswijze op de Luchtvaartnota 2020 - 2050. In de voorliggende informatie nota geven wij u een korte beschrijving van waar het proces van de Luchtvaartnota, de Luchtruimherziening en het Luchthavenbesluit Lelystad Airport op dit moment staat en wat wij in de komende periode nog verwachten.

Kernboodschap

Luchtvaartnota 2020 - 2050

Op 15 mei heeft de minister de 'Ontwerp Luchtvaartnota 2020 - 2050' en de bijbehorende PlanMER gepubliceerd. In het PlanMER staan vier hoekpunten (alternatieven) beschreven van waaruit één voorkeursstrategie is opgesteld. Samen met de provincie Overijssel en diverse Overijsselse gemeenten hebben wij een zienswijze ingediend op dit ontwerp en het PlanMER.¹

Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie MER) en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) hebben een advies uitgebracht over respectievelijk de [milieu effecten](#) en de [economische effecten](#) van de Luchtvaartnota en het PlanMER.

De Commissie MER heeft met name vragen bij de manier hoe de minister vanuit vier beschreven alternatieven gekomen is tot de voorkeursstrategie en hoe die strategie heeft geleid tot de besluiten in de Luchtvaartnota. Daarnaast mist de commissie een aantal zaken op het gebied van geluid. Bijvoorbeeld welk (positief) effect glijvluchten hebben op het verminderen van geluidhinder, hoe geluidwinst wordt gedefinieerd en wordt verdeeld tussen de luchtvaartsector en de omgeving, en hoe ervaren hinder (in plaats van gemeten geluidsniveau) beter kan worden bepaald.

Volgens het KiM geeft het PlanMER geen beeld van de volledige economische effecten van de Luchtvaartnota. Het geeft alleen op een hoog abstractieniveau weer wat de gevolgen kunnen zijn voor de vier alternatieven. De voorkeursstrategie lijkt al snel aantrekkelijk als het vergeleken wordt met extreme alternatieven. Het KiM mist daarnaast inzicht in de gevolgen van de voorkeursstrategie en adviseert daarom om in de vervolgfase te komen met een uitgewerkte Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA).

Naast de adviezen van de Commissie MER en het KiM heeft de minister ook een 'uitvoeringstoets' ontvangen van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Beide partijen kunnen in grote lijnen instemmen met de Luchtvaartnota voor zover zij vanuit hun expertise en verantwoordelijkheid daarbij betrokken zijn. De LVNL heeft daarbij met name gekeken naar de veiligheid, efficiency en milieu aspecten in de nota en de ILT naar het belang van handhaving, toezicht en het vastleggen van duidelijke en handhaafbare normen.

De minister geeft aan eind 2020 met de definitieve Luchtvaartnota 2020 - 2050 te komen en dan ook te reageren op de ingediende zienswijzen en de adviezen.

¹ Informatie nota 'Zienswijze ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050', geagendeerd op 7 september

Datum 20 oktober 2020

Luchtruimherziening

De minister heeft de Tweede Kamer in een [brief van 7 juli](#) geïnformeerd over de voortgang van de Luchtruimherziening. Het programma ligt op schema om uiterlijk in 2023 het integrale besluit over het toekomstig luchtruim te kunnen vaststellen. In de periode 2023 – 2035 zal stap voor stap de implementatie plaatsvinden.² De keuzes in de ontwerp-Luchtvaartnota zijn kaderstellend voor de te nemen beslissingen over de luchtruimherziening.

Op dit moment bevindt de Luchtruimherziening zich in de Verkenningfase. Daarin worden verschillende alternatieven verkend om vervolgens te komen tot een voorkeursalternatief. De minister verwacht de concept-Voorkeursbeslissing, samen met het plan-MER, voor het einde van dit jaar naar de Kamer te sturen. De Voorkeursbeslissing beschrijft op hoofdlijnen een onderbouwing van de richting voor het nieuwe luchtruim. Het bevat een beschrijving van hoe het programma invulling gaat geven aan de doelstellingen (duurzaam, adaptief en efficiënt, robuust), wie waar en wanneer mag vliegen en hoe het luchtruim gebruikt gaat worden. Het geeft inzicht in de hoofdstructuur van het luchtruim, maar geeft nog geen uitgewerkt plan met routes. Dit komt in latere fases van het proces.

Na publicatie van de concept Voorkeursbeslissing en het plan-MER worden beide documenten ter inzage gelegd en kan iedereen een zienswijze indienen. Ook de commissie MER zal een advies uitbrengen. De minister verwerkt deze reacties, waarna de definitieve Voorkeursbeslissing naar verwachting in het voorjaar van 2021 verschijnt. Op basis van deze Voorkeursbeslissing wordt gestart met de planuitwerkingsfase die ongeveer 2 jaar duurt. In deze fase wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt tot concrete luchtruim- en routeontwerpen. Dan wordt ook duidelijk waar en op welke hoogte luchtverkeersgebieden, oefengebieden en vliegroutes komen. Uiteindelijk volgt er in 2022/2033 een integraal programmabesluit waarin het volgende kabinet definitief de nieuwe hoofdstructuur van het Nederlandse luchtruim voor de toekomst vastlegt.

Laagvliegroute defensie

In de vorige informatienota hebben wij u gemeld dat Defensie onderzoekt of de laagvliegroute voor defensie (Linkroute 10A, zie kaart) zou kunnen vervallen. De staatssecretaris van Defensie heeft inmiddels besloten om Linkroute-10A definitief op te heffen. Sinds 2002 was de route al niet meer in gebruik. In een brief van 15 september heeft het ministerie de provincie Overijssel laten weten welke vervolgstappen er als gevolg van dit besluit worden genomen.

Om de Linkroute-10A definitief te laten vervallen worden bestaande regelingen en ruimtelijke regelgeving de komende tijd aangepast. Totdat deze aanpassingen zijn verwerkt moet nog gebruik gemaakt worden van de huidige regelgeving. Dit betekent dat



² Het is op dit moment nog onduidelijk wat met deze implementatieperiode wordt bedoeld. In de zienswijze van de regio op de Luchtvaartnota wordt hier ook op gewezen. De minister heeft toegezegd dat per 2023 het luchtruim is herzien en Lelystad Airport niet verder mag doorgroeien tot dat moment. Ambtelijk is aangegeven dat pas na 2023 en de aanpassingen groei van Lelystad Airport mogelijk is.

Datum 20 oktober 2020

onder de route bouwwerken hoger dan 40 meter niet zijn toegestaan zonder ontheffing van de minister van BZK en de minister van Defensie. In de brief van 15 september zegt het ministerie toe dat de minister van Defensie aanvragen niet zal blokkeren.

Voor Zwolle betekent dit dat voor de gebieden Wijthmen / Herfte, Hessenpoort en Haerst / Tolhuislanden de hoogtebeperkingen vanuit het ministerie van Defensie niet meer gelden. Uiteraard blijven eventuele andere hoogtebeperkingen en ons eigen staande beleid bestaan.

Luchthavenbesluit Lelystad Airport

In het proces rondom Lelystad Airport is in de afgelopen periode weinig gebeurd. In de eerdere informatie nota aan uw raad hebben we al aangegeven dat de minister opening van Lelystad Airport uit heeft gesteld tot november 2021. Om te komen tot definitieve opening heeft de minister nog een aantal stappen te zetten:

- Uitvoeren van stikstofberekeningen en het (eventueel) nemen van maatregelen om de stikstofuitstoot te beperken
- Voeren van een debat in de Tweede Kamer in het kader van de zogenaamde Voorhangprocedure (waarbij de kamer haar opinie kan geven op het voorgenomen besluit van de minister)
- Nemen van een definitief Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Het is op dit moment onduidelijk wanneer de minister komt met de stikstofberekeningen en wanneer het debat in de Tweede Kamer plaatsvindt. Een aantal politieke partijen pleit ervoor om besluitvorming over opening van Lelystad Airport over te laten aan het nieuwe kabinet. In die afweging speelt de COVID19-crisis, waarbij de luchtvaartsector sterk is gekrompen, uiteraard een belangrijke rol.

Onder andere in haar brief van 7 juli over de luchtruimherziening stelt de minister dat per november 2021 belemmeringen om ongehinderd door te klimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport zijn weggenomen. Hiermee zou volgens de minister een einde komen aan de 'laagvliegroutes'. In onze communicatie richting de minister en de Tweede Kamer zullen wij er, samen met de regiogemeenten en de provincie, op blijven wijzen dat dit onjuist is. Allereerst omdat de minister nooit een definitie heeft willen geven van de term 'laagvliegroute'. En ten tweede blijft bij Stadshagen de hoogte van naderend vliegverkeer 5.000 voet (1.500 meter) en vertrekkend vliegverkeer stijgt pas bij Wapenveld naar grotere hoogte. Hiermee wordt in elk geval niet voldaan aan de afspraken om op het 'oude land' (Gelderland/Overijssel) een minimale hoogte te hanteren van 6.000 voet (1.800 meter).

Communicatie

Wij zullen de inhoud van deze informatie, zoals gebruikelijk, ook delen met de verschillende bewonersgroepen en op de website www.zwolle.nl/vliegroutes. Wanneer daar aanleiding toe is zal er in de komende periode een bestuurlijk overleg worden ingepland met de diverse bewonersgroepen.

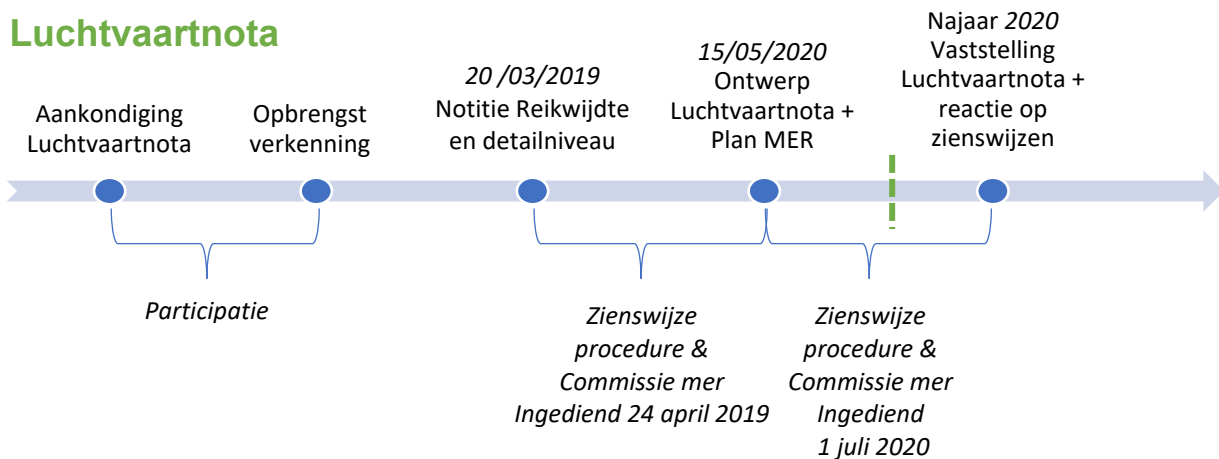
Vervolg

Op dit moment zijn wij in afwachting van nieuwe informatie, besluiten en reacties van de minister en van debatten in de Tweede Kamer. Wij verwachten dat in de komende maanden dit plaatsvindt. Wij zullen uw raad dan zo spoedig mogelijk informeren.

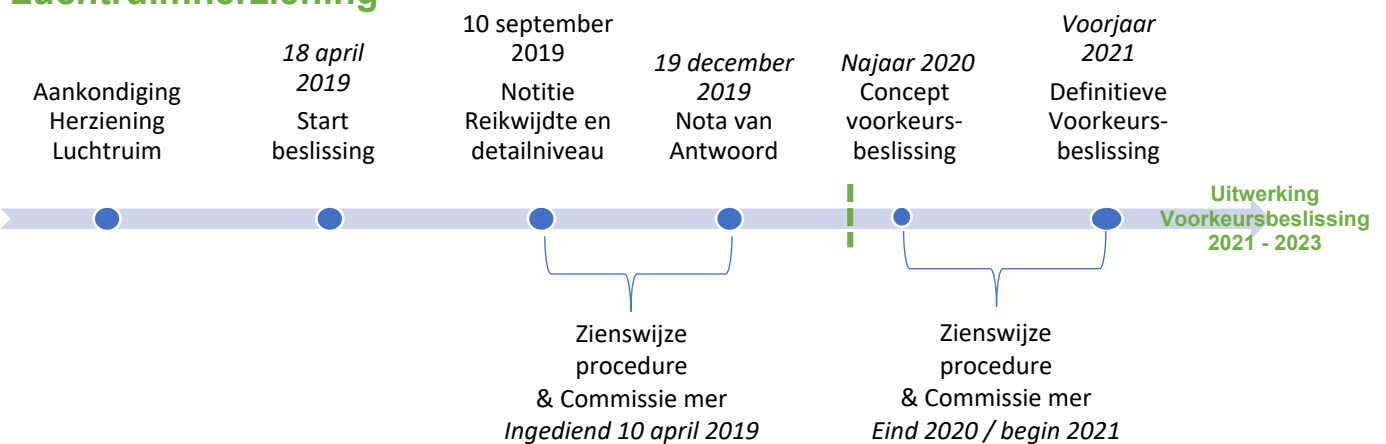
Schematisch staan de verschillende processen beschreven op de volgende pagina.

Datum 20 oktober 2020

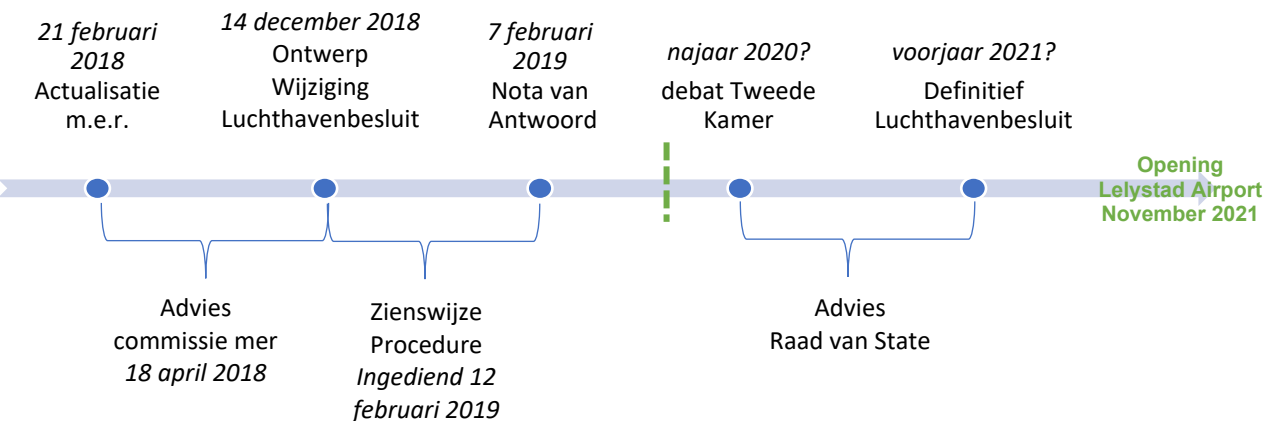
Luchtvaartnota



Luchtruimherziening



Luchthavenbesluit Lelystad Airport



Datum 20 oktober 2020

Openbaarheid

Openbaar

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Ingrid Geveke