

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-SVC

Onderwerp

Vragen x art 46 RvO Deventer Belang en GroenLinks-Uitbreiding vliegveld Lelystad

1- Notagegegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2018-000884	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	22-05-2018
Datum	02-05-2018	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
05 Ruimtelijke ontwikkeling		College van B & W	
Portefeuillehouder Weth. Grijzen		- Burgemeester	- Weth. Kolkman
		- Weth. Grijzen	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	22-05-2018
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
Regiemanager	15-05-2018	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
Wethouder	16-05-2018	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	15-05-2018
		BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2018-05-23

Bijlagen

Vragen DBen GL + antwoordbrief

B & W d.d.: 22-05-2018

Besloten wordt:

- 1 De beantwoording van de vragen ex art 46 RvO van Deventer Belang en GroenLinks over de uitbreiding van vliegveld Lelystad vast te stellen;
- 2 de beantwoording aan te bieden aan de raad;
- 3 de nota en het besluit openbaar te maken na verzending van de brief.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat het antwoord aan Deventer Belang en GroenLinks is verzonden
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
Bekendmaking conform Awb	Nee

ADVIESRADEN:

Toelichting

Inleiding

Per brief van 28 april hebben mw Baher en de heren Kleine Schaars en Van der Meulen van de fracties van GroenLinks en Deventer Belang uw college een aantal schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over de uitbreiding van vliegveld Lelystad. Bijgaand treft u de beantwoording aan.

Beoogd resultaat

Kader

Argumenten voor en tegen

Extern draagvlak (partners)

Financiële consequenties

Aanpak/uitvoering



**GROENLINKS
DEVENTER**

Gemeente Deventer
t.a.v. College van B&W
Postbus 5000
7400 GC Deventer

Betreft: Uitbreiding vliegveld Lelystad.

Deventer, 28 april 2018

Geacht college,

Op 18 april jl. bracht de commissie MER haar advies uit over het milieuraapport dat is opgesteld in het kader van de beoogde uitbreiding van vliegveld Lelystad airport. Hierin is aangegeven dat de essentiële milieu-informatie voor een besluit over het gebruik van Lelystad Airport aanwezig is. In het rapport staat ook dat in de beginjaren langdurig laag wordt gevlogen, waardoor in een groot gebied duidelijke en sterk variërende geluidpieken optreden. Die hangen onder andere af van het vliegtuigtype en het moment waarop vliegtuigen doorklimmen.

In het voorjaar van 2017 zijn door diverse raadsfracties schriftelijke vragen gesteld over mogelijk vliegtuiglawaai. In de beantwoording van de schriftelijke vragen van 18 april 2017 is door het college aangegeven dat de berekeningen in het (vorige) MER rapport lieten zien dat binnen de gemeente Deventer voldaan wordt aan de wettelijke richtwaarden voor luchtvaatlawaai. Op basis van uitgevoerde onderzoeken en onafhankelijke toetsing hiervan is destijds door het college aangegeven dat er geen onacceptabele geluidseffecten zullen optreden. Met het nieuwe rapport uit april 2018 blijken die antwoorden mogelijk niet meer actueel te zijn. In de beantwoording van de vragen destijds is door uw college aangegeven dat de ontwikkelingen van luchthaven Lelystad niet mogen leiden tot effecten die de leefbaarheid, het milieu en de economie van Deventer onacceptabel aantasten.

De fracties van Deventer Belang en GroenLinks vinden dat de nadelen voor het woon- en leefklimaat, het milieu en de economie in Deventer en wijde omgeving zwaarder wegen dan de mogelijke voordelen van een uitbreiding van het vliegveld.

Naar aanleiding van de berichtgeving hebben de fracties van Deventer Belang en GroenLinks de volgende vragen:

1. Kan exact worden aangegeven wat thans de voorgenomen vliegroutes zijn en wat de effecten (van laagvliegroutes) zijn voor Deventer en aangrenzend grondgebied?
2. Welke delen van Deventer hebben de meeste overlast van de uitbreiding (Colmschate, Vijfhoek, buitengebied)?
3. Hoeveel extra vliegtuigbewegingen per etmaal kan Deventer verwachten?
4. Door Stichting HoogOverijssel (hoogoverijssel.nl) wordt aangegeven dat de lengte van de vliegroute 10 kilometer boven Deventer grondgebied loopt en dat 60.640 personen "herrie" kunnen verwachten. Hoe duidt het college deze resultaten?



**GROENLINKS
DEVENTER**

5. Is het college eens met de opvatting dat als aan de (geluids)normstelling wordt voldaan, dit niet automatisch betekent dat er geen geluidshinder kan optreden? Zo nee, waar baseert het college dat op?
6. Op welke wijze heeft het college de belangen van Deventer sinds het voorjaar van 2017 vertegenwoordigd, bijvoorbeeld in inspraakreacties, bezwaren, lobby etc.
7. Andere gemeenten in Salland en op de Veluwe kunnen gevolgen ondervinden van vliegtuiglawaai. In een aantal gemeenten (bijv. Olst-Wijhe) zijn moties aangenomen waarin een duidelijk standpunt wordt ingenomen. Op welke wijze wordt met deze gemeenten overlegd over de problematiek en is samen opgetrokken om de problematiek onder het aandacht van het ministerie te brengen.
8. Wat is het standpunt van het college ten aanzien van de uitbreiding van vliegveld Lelystad met 40.000 vliegbewegingen.

Namens de fracties van Deventer Belang en GroenLinks,

Bert Kleine Schaars
Halla Baher
Tjeerd van der Meulen

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

0570 - 693219
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Aan de fractie van Deventer Belang en GroenLinks
Mw. H. Baher en de heren S.J.R. Kleine Schaars en T. van der Meulen
Interne Post

BO/ 2018-000884
kenmerk

uw referentie

22 mei 2018
datum

H.M. Schuldink/H.A.G. van den Burg Aanvullende schriftelijke vragen ex art 46 RvO over de uitbreiding van
contactpersoon Vliegveld Lelystad
onderwerp

Geachte mevrouw Baher, geachte heren Kleine Schaars en Van der Meulen,

In uw brief van 28 april heeft u ons college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over de uitbreiding van vliegveld Lelystad. Ons antwoord is als volgt.

Vooraf

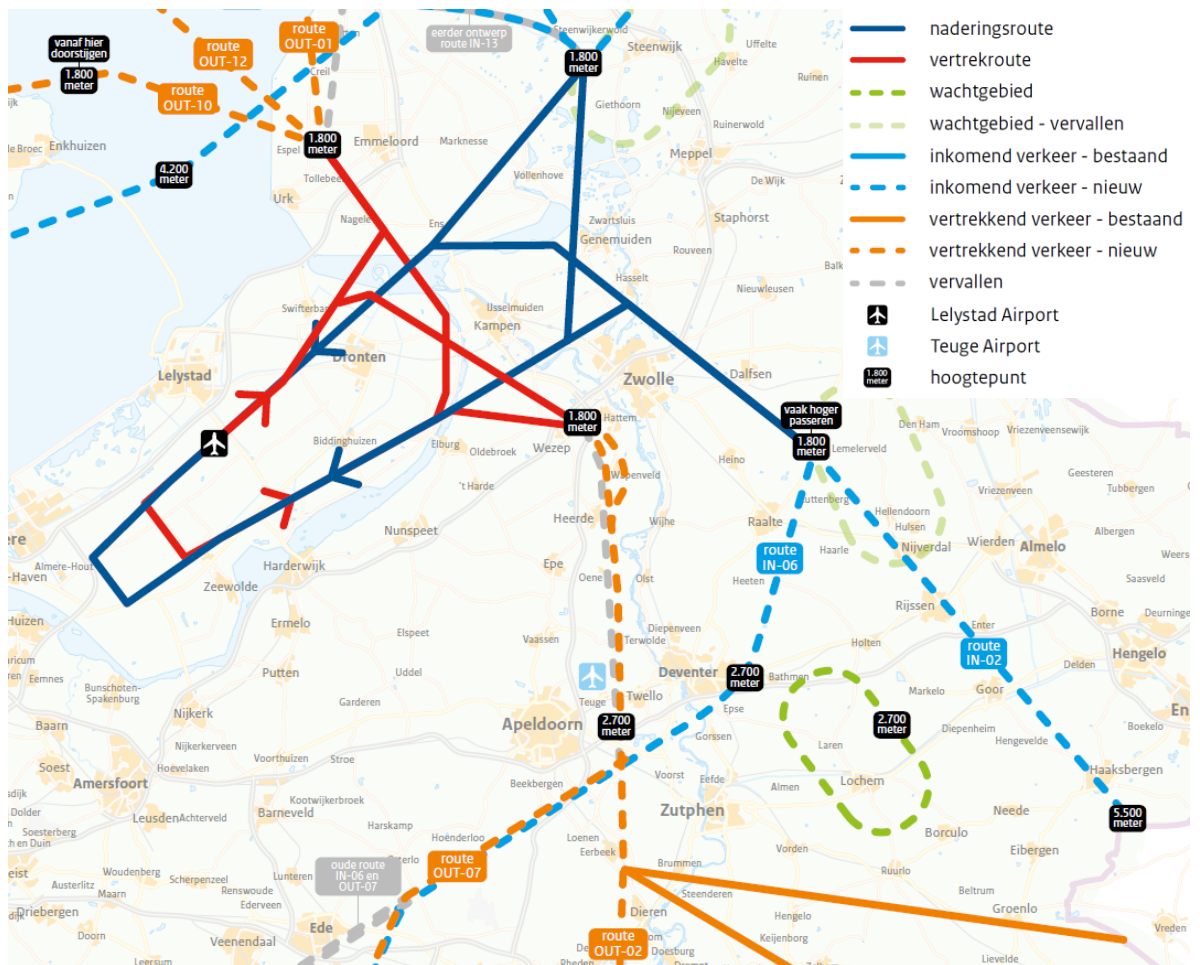
Naast de beantwoording van de vragen is tevens een bijlage bij deze brief gevoegd waarin aanvullende informatie over de ontwikkelingen rond Lelystad airport staat.

Vraag 1

Kan exact worden aangegeven wat thans de voorgenomen vliegroutes zijn en wat de effecten (van laagvliegroutes) zijn voor Deventer en aangrenzend grondgebied?

Antwoord

Op onderstaande tekening is de actuele routestructuur weergegeven. Voor Deventer en aangrenzend grondgebied zijn de effecten van de tijdelijke aansluitroutes samen te vatten als; 9 vliegtuigen per etmaal, die op 2700 m langs Deventer vliegen en een maximaal piekniveau veroorzaken van 47 dB(A) L_{max}. Voor vliegverkeer geldt een wettelijke norm van 48 dB(A) L_{den} (Level day evening, night). Dit is een waarde over een etmaal waarin piekniveaus uitgemiddeld zijn. In het geactualiseerde MER wordt gesteld dat de geluidbelasting ter hoogte van de aansluitroutes lager is dan 40 dB(A) L_{den} en daarmee lager is dan de drempelwaarde die gehanteerd is voor het in kaart brengen van de geluidseffecten. De effecten voor de tijdelijke situatie doen zich daarmee overwegend voor binnen de provincie Flevoland. Voor overige milieuaspecten worden in het MER ook geen significante effecten verwacht voor deze regio.



Vraag 2

Welke delen van Deventer hebben de meeste overlast van de uitbreiding (Colmschate, Vijfhoek, buitengebied)?

Antwoord

De naderingsroute IN-06 loopt aan de zuidkant langs Deventer en ten oosten van Colmschate vervolgt de route zijn weg richting Lemeleveld. Het wachtgebied rond Laren Lochem, waarvoor een gebruik voorzien is van 1 maal per kwartaal, ligt over het buitengebied aan de zuidkant van onze gemeente. De vliegtuigen die op Lelystad vliegen zullen vanuit genoemde wijken waarneembaar zijn.

Vraag 3

Hoeveel extra vliegtuigbewegingen per etmaal kan Deventer verwachten?

Antwoord

Volgens bovenstaande routestructuur kunnen maximaal 10.000 vluchten per jaar gefaciliteerd worden. Voor meer vliegbewegingen zal eerst het totale luchtruim herzien moeten worden, wat is voorzien voor 2023. Op basis van die 10.000 vluchten heeft het ministerie aangegeven dat circa 11 vliegtuigen per etmaal gebruik zullen maken van de twee naderingsroutes over Overijssel. Voor de verdeling tussen IN-02 en IN-06 houdt de Luchtverkeersleiding Nederland een 20 - 80% verdeling aan. Dat resulteert in 9 vliegtuigen per etmaal op de route IN-06 die langs Deventer loopt.

Vraag 4

Door Stichting HoogOverijssel (hoogoverijssel.nl) wordt aangegeven dat de lengte van de vliegroute 10 kilometer boven Deventer grondgebied loopt en dat 60.640 personen "herrie" kunnen verwachten. Hoe duidt het college deze resultaten?

Antwoord

Globaal zal het kloppen dat de route over een dergelijke afstand over Deventer grondgebied loopt. Het is ons niet duidelijk hoe Stichting Hoog Overijssel tot genoemde aantallen personen komt, die "herrie" zouden ondervinden en hoe zij "herrie" hebben gedefinieerd.

Vraag 5

Is het college eens met de opvatting dat als aan de (geluids)normstelling wordt voldaan, dit niet automatisch betekent dat er geen geluidshinder kan optreden? Zo nee, waar baseert het college dat op?

Antwoord

Wij delen de opvatting dat het voldoen aan geluidsnormen, niet per definitie betekent dat sommige mensen een bepaalde geluidsbron toch als hinderlijk kunnen ervaren.

Vraag 6

Op welke wijze heeft het college de belangen van Deventer sinds het voorjaar van 2017 vertegenwoordigd, bijvoorbeeld in inspraakreacties, bezwaren, lobby etc.

Antwoord

Met betrekking tot het dossier Lelystad Airport heeft voor het college het belang van een goede leefomgevingskwaliteit voor onze inwoners altijd voorop gestaan. Als Deventer hebben we als enige gemeente zitting in verschillende bestuurlijke overlegstructuren van zowel provincie Overijssel als Gelderland en daarnaast is de portefeuillehouder agenda lid van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Teuge. In de periode 2017 en 2018 zijn diverse bestuurlijke bijeenkomsten bezocht door de portefeuillehouder. Meest recente zijn:

- 26-4-2018 Apeldoorn: Provincie en Gelderse gemeenten/toelichting ministerie
- 10-4-2018 Zwolle BO Provincie en Overijsselse gemeenten
- 19-3-2018 Apeldoorn: gesprek minister
- 05-2-2018 Deventer: bezoek minister
- 25-1-2028 Zwolle BO Provincie en Overijsselse gemeenten/toelichting ministerie

Verder heeft onderlinge afstemming met omliggende gemeenten plaatsgevonden en hebben we middels brieven aan het ministerie (zelfstandig of mede ondertekend namens ons, onder penvoering van de provincies), de belangen van Deventer een plek gegeven.

Vraag 7

Andere gemeenten in Salland en op de Veluwe kunnen gevolgen ondervinden van vliegtuiglawaai. In een aantal gemeenten (bijv. Olst-Wijhe) zijn moties aangenomen waarin een duidelijk standpunt wordt ingenomen. Op welke wijze wordt met deze gemeenten overlegd over de problematiek en is samen opgetrokken om de problematiek onder het aandacht van het ministerie te brengen.

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 6.

Vraag 8

Wat is het standpunt van het college ten aanzien van de uitbreiding van vliegveld Lelystad met 40.000 vliegbewegingen.

Antwoord

In de meest recente bestuurlijke brief 14 mei 2018 van de provincie Overijssel aan het ministerie zijn randvoorwaarden meegegeven voor de herindeling van het totale luchtruim. Deze voorwaarden hebben we als Deventer ondersteund. Dit betreft:

- Een open en transparant planproces met ruimte voor participatie door en actieve communicatie met de regio (in lijn met het advies van de Commissie m.e.r.);
- Lang laag vliegen behoort tot het verleden (waar de Commissie m.e.r. van uitgaat en door de minister is toegezegd);
- Op de grens tussen oude en nieuwe land niet lager vliegen dan 6.000 voet (1.800 meter), met als uitgangspunt dat de daling naar Lelystad Airport tenminste plaatsvindt volgens een standaard dalprofiel: zo lang mogelijk zo hoog mogelijk blijven vliegen richting Lelystad (zowel op aansluitroutes als binnen de B+ routes);
- Bij vertrek: zo snel mogelijk stijgen naar het hogere luchtruim;

- Vliegroutes niet, met in acht neming van de standaard bandbreedte van de route (3.700 meter), over (stedelijk) woongebied te laten lopen.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,

M.A. Kossen

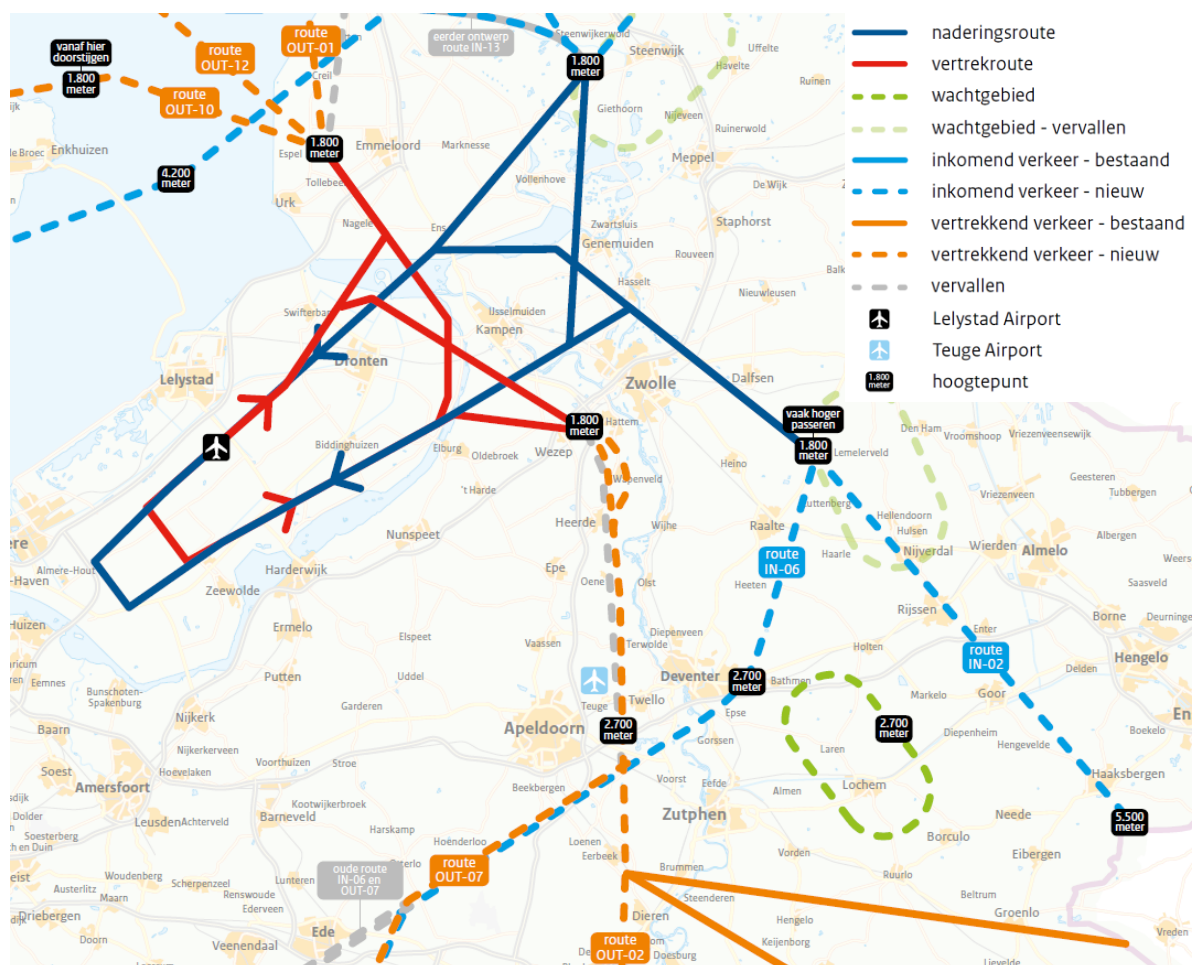
ir. A.P. Heidema

Bijlage: Informatie ontwikkelingen Lelystad Airport, mei 2018

Over de ontwikkelingen in het dossier Lelystad bent u als raadsfracties de afgelopen periode op verschillende manieren (raadsmededelingen en antwoorden op schriftelijke vragen) geïnformeerd. Het college wil met deze bijlage, naast de specifieke beantwoording van de recente ex. art 46 RvO vragen van de fracties van Deventer Belang en Groen Links, de raad informeren over actuele ontwikkelingen als contactmomenten ministerie met de regio, advies Commissie voor de milieueffectrapportage en vervolgproces.

Voorgeschiedenis:

Het rijk heeft in 2014 een Luchthavenbesluit genomen om de ontwikkeling van Lelystad Airport mogelijk te maken. Beoogd is maximaal 45.000 vliegbewegingen per jaar. Daar is destijds een MER voor opgesteld. Tot herindeling luchtruim zijn maximaal 10.000 vliegbewegingen voorzien. In 2017 zijn hiervoor tijdelijke aansluitingsroutes ontworpen die vervolgens voor consultatie vrijgegeven zijn. Naar aanleiding van de resultaten van de consultatie en heroverwegingen, wordt voor de uitvliegende route vast te houden aan de aansluitroutevariant B+. De uitvliegende route ligt daarmee boven luchthaven Teuge. Een aanvliegeroute nabij Deventer is niet gewijzigd ten opzichte van het voorstel van juni 2017 en zal voor de periode tot herziening van het totale luchtruim in 2023 op 9000 voet (2700m) aan de oostkant langs Deventer lopen. Verder zijn twee eerder geplande wachtgebieden (nabij Steenwijk en Lemeleveld) nu samengevoegd op één nieuwe plek rondom Lochem. Het ministerie verwacht een gebruik van dit wachtgebied met een frequentie van 1 x per kwartaal op 9000 voet, waarbij 1 a 2 rondjes in het wachtgebied gevlogen zal worden, waarna de het vliegtuig zijn route richting Lelystad zal vervolgen. De routestructuur is weergegeven in onderstaande afbeelding.



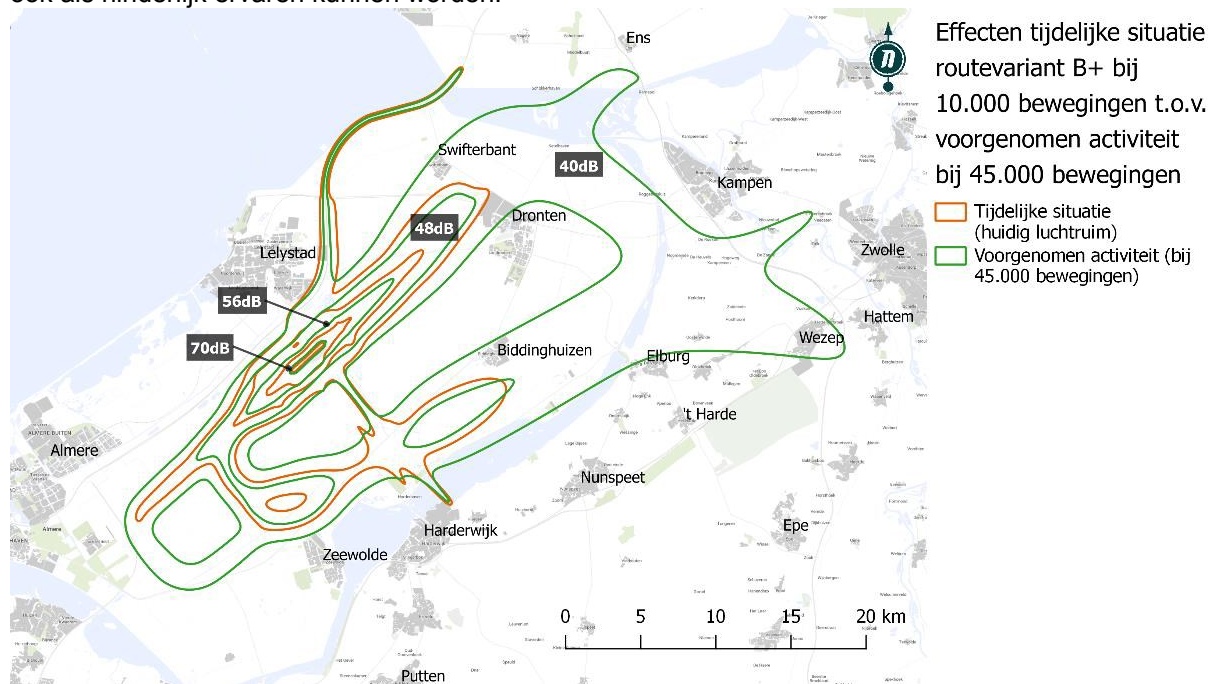
In 2017 heeft HoogOverijssel geconstateerd dat de milieueffecten, zoals die berekend waren, niet juist waren. Hierop heeft de toenmalige staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu besloten het milieueffectrapport uit 2014 te actualiseren en voor te leggen aan de cie. MER. De huidige minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft op 21 februari 2018 de Tweede Kamer geïnformeerd over de actualisatie van het milieueffectrapport (m.e.r.) en het ontwerp van de tijdelijke aansluitroutes

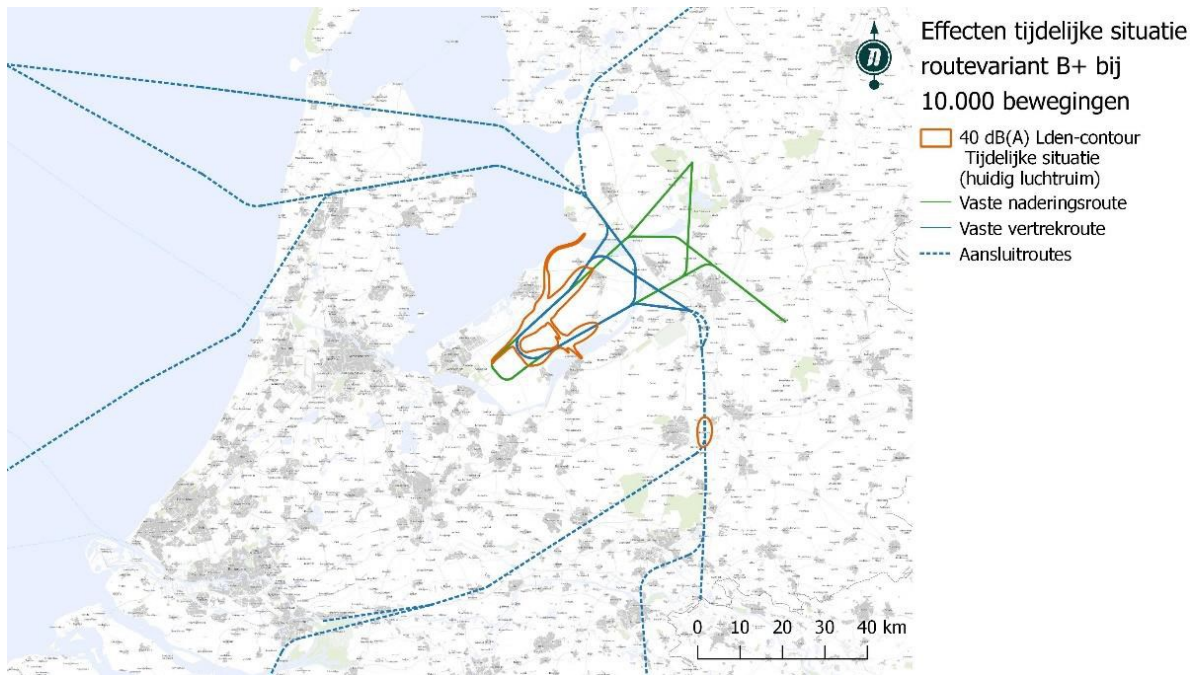
voor Lelystad Airport. Ook maakte zij bekend dat de uitbreiding van Lelystad Airport tot vakantievliegveld met een jaar wordt uitgesteld (april 2020). De informatie is te vinden via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/ontwikkeling-lelystad-airport>.

Milieueffectrapportage, effecten voor Deventer:

Bij de MER-actualisatie, 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 als onderdeel van de MER-actualisatie ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor de situatie met maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen in beeld gebracht. Op de MER-actualisatie is door het onafhankelijke bureau dBvision een contraexpertise uitgevoerd. Over de aanvliegeroute IN-06 zullen tot de herindeling van het luchtruim in 2023 maximaal 9 vliegtuigen per dag vliegen. De tijdelijke aansluitroutes dienen met een nauwkeurigheidsmarge van 1 mile gevolgd te worden door de piloten.

Uit de MER-actualisatie en de informatie die daarover door het ministerie is gecommuniceerd zal de aanvliegeroute en het wachtgebied een maximaal piekniveau van 47 dB(A) L_{max} veroorzaken boven deze regio. Voor vliegverkeer geldt een wettelijke norm van 48 dB(A) L_{den} (Level day evening, night). Dit is een waarde over een etmaal waarin piekniveaus uitgemiddeld zijn. De contouren van deze norm zijn weergegeven in onderstaande afbeelding en daaruit blijkt dat deze boven en nabij Flevoland liggen. Alleen nabij Apeldoorn is een geluidbelasting voorzien van maximaal 42 dB(A) L_{den}. Dit heeft te maken met het gegeven dat het uitvliegend verkeer daar zal doorklimmen. Boven Deventer worden geen geluidniveaus voorzien hoger dan 40 dB(A) L_{den} en daarmee lager dan de drempelwaarde die gehanteerd wordt voor het in kaart brengen van geluideffecten. Dit wil niet zeggen dat de vliegtuigen niet waarneembaar zijn. Zij zullen hoorbaar zijn en wellicht voor sommige inwoners ook als hinderlijk ervaren kunnen worden.





Naast geluid zijn in de MER-actualisatie ook de aspecten onderzocht: externe veiligheid, luchtkwaliteit, ultra fijnstof, klimaat, gezondheid, vliegveiligheid, vogelaanvaringen, nieuwbouw windturbines in Flevoland, bodem, water, natuur/PAS, bereikbaarheid/verkeer, landschap, archeologie, cultuurhistorie en voedselkwaliteit. Er worden in deze regio geen significante effecten voor deze aspecten verwacht.

Actualiteit:

Op 5 februari (Deventer) en 19 maart (Apeldoorn en Zwolle) bracht de minister, samen met medewerkers van het ministerie en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), een werkbezoek om te spreken met bestuurders en inwoners van de gemeenten onder de vliegroutes van Lelystad Airport. Hierbij gaf zij een toelichting op haar besluit en konden de aanwezigen naar aanleiding daarvan vragen stellen. Vanuit Deventer waren naast portefeuillehouder ook de Belangenvereniging Bathmen (BVB) aanwezig. Belangrijke punten die uit het gesprek naar voren kwamen:

- Uitgangspunt bij herindeling is dat er geen laagvliegroutes meer zijn;
- Er komen twee evaluatiemomenten: bij het bereiken van 7.000 vliegbewegingen en bij het bereiken van 25.000 vliegbewegingen;
- Er komt een herijking van de rol van de luchtvaart. In 2020 moet de Luchtvaartnota 2020 – 2040 af zijn;
- De Luchtvaartvisie wordt aangepast, zodat er meer ruimte ontstaat voor herindeling;

De portefeuillehouder heeft naar aanleiding van de verstrekte informatie en het gesprek op 5 februari met de minister de volgende vragen voorgelegd aan het ministerie:

- Wat is de exacte aanleiding en overwegingen om het wachtgebied te verplaatsen? *Reactie ministerie: Op de beide wachtgebieden in Overijssel is in de consultaties veel reactie gekomen omdat deze dichtbij stilte- en natuurgebieden waren gesitueerd (Weerribben bij Steenwijkerland) en bij gebieden bij Lemele. Bij Lemele speelde ook het zweefvliegen aldaar mee. Deze wachtgebieden waren gesitueerd op 6000 voet cq 1800m. Dat kon daar niet hoger ivm Schiphol verkeer dat er boven zit. Er is door de luchtverkeersleidingen gezocht naar alternatieven (draaien, kantelen etc) maar dat ging niet of gaf andere issues. Ook is bezien of het wachtgebied Artip van Schiphol gebruikt kan worden. Dat was niet mogelijk. Daarop is men gaan zoeken of het elders kan. Uit die analyse is de regio rond Lochem gevonden. Belangrijkste reden is dat dit daar op 9000 voet kan, dus ca 2700m hoogte. Omdat het in de praktijk om ca 1 keer per kwartaal gaat bij 10000 vliegbewegingen (dus de eerste jaren bij resp 4000 en 7000nog minder) kon worden volstaan met 1 wachtgebied.*
- Hoe zal het beperkte gebruik (1 x per kwartaal) en vlieghoogte (2700 m/9000 voet) van het wachtgebied vastgelegd gaan worden? Kan de minister daar harde toezeggingen over

doen? *Reactie ministerie: Het beperkte gebruik zal niet worden vastgelegd. Een wachtgebied is bedoeld om tijdelijke stremmingen op luchthaven op te vangen, c.q. in geval van nood te gebruiken. Mocht een stremming langer duren, dan zal de luchtverkeersleiding nieuw aankomende vliegtuigen naar andere luchthavens loodsen. De vlieghoogte is onderdeel van het routebesluit. Uiteindelijk zal eea in ministeriële regelingen, cf de stappen die door mij en LVNL vandaag zijn geschetst (na simulatie/validatie, testvlucht, safety case en oordeel inspecties).*

- Wat zegt het nu te nemen besluit over aansluitroutes en wachtgebied over de geografische positie hiervan, als in 2023 het totale luchtruim wordt heringedeeld? Ligt de route structuur dan als uitgangspunt al vast en gaat het dan alleen nog over vlieghoogte, of ligt met de herziening ook de structuur weer open? *Reactie ministerie: De herziening van het luchtruim is te zien als een grote schuifpuzzel, waarvan onderdeel is het zoeken naar andere locaties voor oefenterreinen van defensie, ophogen wachtgebied van Schiphol (ligt nu boven Flevoland, hetgeen beperkingen met zich meebrengt voor de aansluitroutes), de verdeling van luchtruim tussen civiele en militaire verkeersleiding etc. De vraag welke impact deze processen hebben voor de huidige routes incl het wachtgebied is nu moeilijk aan te geven. De aansluitroutes liggen niet vast, maar zijn onderdeel van dit proces. Wat wel uitgangspunt is, is dat de aansluitroutes hoger moeten worden; zoals gezegd dat is een harde randvoorwaarde die de minister stelt aan het herindelingsproces.*

Medewerkers van het ministerie en de LVNL hebben de bestuurders uit de regio op 10 april opnieuw nader geïnformeerd over de aanpassingen voor de regio.

Op 18 april 2018 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage haar advies afgegeven. De commissie vindt dat het geactualiseerde MER de milieueffecten goed beschrijft. Daarnaast geeft de Commissie de minister een aantal adviezen die aansluiten op onze randvoorwaarden:

- Zorg voor monitoring van geluid, ultrafijnstof, vliegbewegingen en beleving en geef ook aan welke criteria daarbij worden gehanteerd en welke maatregelen beschikbaar zijn.
- Zorg voor openheid door een factsheet op te stellen voor alle te verwachten effecten van het project.

Wij gaan ervan uit dat de minister onze regio actief betreft bij de invulling hiervan. Het advies van de commissie is te vinden via: <http://www.commissiemer.nl/advisering/lopendeadvisering/3260>.

Op 20 april zijn bewonersgroeperingen nabij het wachtgebied rond Lochem nader geïnformeerd door het ministerie en LVNL, waaronder de BVB uit Bathmen. Ook hier spreekt het ministerie de verwachting uit dat het wachtgebied circa 1 keer per kwartaal gebruikt zal gaan worden, o.b.v. ervaringen bij de luchthavens Eelde en Eindhoven. Verder wordt aangegeven dat er geen vrachtverkeer op Lelystad Airport zal vliegen en wordt door het ministerie toegezegd, na te gaan wat de cumulatieve effecten van de tijdelijke vliegroutes zijn ter plekke van Bathmen en Epse, omdat hier cumulatie kan optreden met het geluid van rijksweg A1 en spoor. Naar aanleiding van deze bijeenkomst is door de LVNL bevestigd dat bij Deventer op minimaal 2700 hoogte gevlogen wordt, waarna de daling naar 1800 m bij Lemelerveld wordt ingezet. Verder wordt een belevingsvlucht aangekondigd, die voorlopig gepland is op 30 mei, waarvoor een werkgroep met bewoners is ingesteld om dit verder af te stemmen en voor te bereiden.

Luchthaven Teuge:

Het Paracentrum Teuge, een belangrijke gebruiker van de luchthaven Teuge en daarmee belangrijke bron van inkomsten voor de luchthaven Teuge, is met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in gesprek over afspraken voor het parachute springen op de korte termijn (tot aan de herindeling van het luchtruim in 2023) en voor de lange termijn (de herindeling van het luchtruim na 2023) zijn het Paracentrum en de luchthaven Teuge gezamenlijk in gesprek met het ministerie van I&M. Overige vliegactiviteiten van Teuge ondervinden geen hinder van de ontwikkelingen rond Lelystad.

Verdere proces:

Nu de cie. m.e.r. positief heeft geadviseerd over het gewijzigd MER zal het ministerie een aanpassing van het luchthavenbesluit verder uitwerken. De verwachting is dat na het meireces van de Tweede Kamer er een debat plaatsvindt in de Tweede Kamer over Lelystad Airport (in combinatie met een debat over Schiphol). Op het ontwerp voor de aanpassing van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport (de vergunning van de luchthaven) en het geactualiseerde milieueffectrapport volgt een zienswijzeprocedure. Iedereen kan dan een zienswijze indienen. De provincie Overijssel heeft aangegeven een eventuele zienswijzereactie gecoördineerd voor Overijssel voor te willen bereiden.

Zij wacht daarvoor eerst het ontwerp luchthavenbesluit af. Het college zal vervolgens overwegen de zienswijze van de provincie te ondersteunen. Deze zienswijzeprocedure start naar verwachting in het najaar van 2018. Op de zienswijzen zal de minister reageren. Gelijktijdig krijgt ook de Eerste en Tweede Kamer de mogelijkheid om te reageren op de plannen van het kabinet. Na beide procedures zal vervolgens advies worden gevraagd aan de Raad van State. Na ondertekening door de Koning zal het Luchthavenbesluit in werking treden.