

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 477

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 april 2018

Op 21 februari 2018 is uw Kamer geïnformeerd over de actualisatie van het MER en de aansluitroutes voor Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 462). In die brief is aangegeven dat de actualisatie voor advies is aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r. De adviesaanvraag is als bijlage bij die brief gevoegd.

Op 18 april 2018 heeft de Commissie voor de m.e.r. haar advies aan mij aangeboden. Met deze brief bied ik u het advies aan¹ en schets ik u de vervolgstappen die ik zal zetten. Tevens ga ik in op het onderzoek naar het risico op vogelaanvaringen naar aanleiding van een verzoek van het Kamerlid Van Raan in de regeling van werkzaamheden van 11 april 2018 (Handelingen II 2017/18, nr. 72, Regeling van Werkzaamheden). En tot slot ga ik in op de gehanteerde functiescheiding bij de totstandkoming van de actualisatie van het MER, conform toezegging aan Kamerlid Kröger tijdens het Vragenuurtje op 10 april 2018 (Handelingen II 2017/18, nr. 71, vragen van het lid Laçin aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht «Commissie-mer Lelystad Airport wéér in opspraak»).

Advies Commissie voor de m.e.r.

Het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. over de actualisatie van het MER-Lelystad Airport luidt als volgt: *«De Commissie concludeert dat het 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.»*

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Vervolgstappen

Het is van cruciaal belang dat mensen erop kunnen rekenen dat informatie die ten grondslag ligt aan beslissingen, zoals de ontwikkeling van Lelystad Airport, inzichtelijk en correct is. Ik heb me ervoor ingespannen om de geconstateerde fouten in de invoergegevens voor de geluidberekeningen in het MER uit 2014 te herstellen, berekeningen uit te voeren op grond van actuele inzichten en voorschriften en de effecten van dit geheel op een heldere en gestructureerde manier te presenteren. De Commissie voor de m.e.r. bevestigt met haar advies dat hiervan sprake is en dat het milieubelang op een volwaardige manier meegewogen kan worden in de verdere besluitvorming over Lelystad Airport.

Tegelijkertijd geeft de Commissie enkele aanbevelingen voor het vervolgproces richting het vaststellen van het gewijzigde luchthavenbesluit en de vaststelling van het routebesluit, die ik op zal volgen. Het gaat hier om de onderstaande punten. Ik heb daarbij ook aangegeven hoe ik hiermee verder ga:

1. De Commissie adviseert om een programma van eisen voor het monitoring- en evaluatieprogramma op te stellen en om in de toelichting bij het besluit concreet aan te geven wanneer tijdens de experimenteerperiode en in de daaropvolgende jaren het daadwerkelijke gebruik en de daadwerkelijke effecten worden geëvalueerd, welke criteria daarbij worden gehanteerd en welke maatregelen beschikbaar zijn als doelen of grenswaarden in de praktijk niet worden gehaald. Vooraf zou de overheid duidelijkheid moeten verschaffen welke rol de resultaten van de monitoring zullen spelen in het verdere beleid voor de luchthaven en of deze resultaten kunnen leiden tot aanpassingen in het gebruik van de luchthaven.
2. De Commissie adviseert om belanghebbenden te betrekken bij het opstellen van het programma van eisen voor het monitoring- en evaluatieprogramma. De overheid zou bewoners moeten uitnodigen om mee te denken over het betrouwbaar meten en berekenen van dat wat zij het meest zinvol achten. Te denken valt aan het meten van piekniveaus, bepalen van de invulling van de meteomarge of vaststellen van de ligging van extra handhavingspunten. Zo worden niet alleen de gegevens verzameld om te onderbouwen of wordt voldaan aan de wettelijke randvoorwaarden, maar ook de informatie waaraan de omgeving behoefte heeft.
3. Gezien de zorgen bij omwonenden en de te verwachten toenemende maatschappelijke aandacht voor ultrafijnstof rond luchthavens, adviseert de Commissie 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.

Reactie 1, 2 en 3: Op dit moment wordt in overleg met stakeholders gewerkt aan het opstellen van een monitorings- en evaluatieprogramma van het gebruik van de luchthaven. De monitoring richt zich primair op het daadwerkelijk gebruik van de luchthaven. De reeds afgesproken evaluaties bij 7.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen richten zich primair op de vraag in hoeverre de milieueffecten uit het (geactualiseerde) MER zich hebben voorgedaan en in hoeverre de mitigerende en compenserende maatregelen zijn getroffen en effectief zijn. In de toelichting bij het luchthavenbesluit zal worden aangegeven hoe het programma wordt vormgegeven. Bij de verdere uitwerking daarvan zal de omgeving worden betrokken. Het onderwerp ultrafijnstof wordt ook bij het monitorings- en evaluatieprogramma betrokken.

Voor de ligging van de toegezegde extra handhavingspunten zal een voorstel worden gedaan door het ministerie, dat met relevante

partijen in de omgeving wordt afgestemd. In het luchthavenbesluit wordt de ligging van de extra handhavingpunten vervolgens formeel vastgelegd.

4. De Commissie adviseert om, mede in aansluiting op wat door de Alderstafel is geadviseerd, te rapporteren over:
 - de vliegtuigcategorieën die de luchthaven aandoen;
 - de gevolgde routes (horizontaal en verticaal);
 - de frequenties en de oorzaken van afwijkingen van voorgeschreven routes.

Reactie: In de monitoring van het gebruik van de routes van de luchthaven worden deze aspecten meegenomen.

5. De Commissie adviseert om belevingsonderzoek uit te voeren (ook buiten de 40 dB L_{den} -contour) waarmee de ervaren hinder en slaapverstoring inclusief de belangrijkste niet akoestische factoren in kaart worden gebracht. Ze adviseert om te beginnen met een nulmeting voorafgaand aan de ingebruikname van de luchthaven en te zorgen voor een goede klachtenregistratie en -behandeling.

Reactie: Er is aan de Alderstafel afgesproken dat een belevingsonderzoek wordt uitgevoerd, specifiek gericht op de regio Flevoland. In dat kader wordt onderzocht of de vierjaarlijkse GGD-monitor als nulmeting kan dienen. Voorafgaand aan openstelling van Lelystad Airport zal worden bezien of de scope van het belevingsonderzoek verruimd kan worden.

6. De Commissie adviseert om in de toelichting bij het besluit aan te geven hoe zal worden omgegaan met de milieuruimte die beschikbaar komt als blijkt dat voor het maximale aantal vliegbewegingen minder milieuruimte nodig is dan de ruimte die nu in het MER is berekend.

Reactie: Dit zijn elementen die betrokken worden bij de afgesproken evaluaties bij 7.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen. In het luchthavenbesluit zal een maximum worden gesteld aan het aantal vliegtuigbewegingen voor groot commercieel verkeer (45.000). Daarmee ontstaat voor het grote verkeer derhalve geen extra ruimte als vliegtuigen stiller zouden worden.

7. De Commissie adviseert om een factsheet te maken die alle te verwachten effecten van het gewijzigde project samenvat.

Reactie: Er wordt een publieksvriendelijke samenvatting van het MER en de actualisatie van het MER gemaakt. Deze zal onderdeel uitmaken van de onderbouwende documenten voor het ontwerp wijzigingsbesluit voor het luchthavenbesluit en ter inzage worden gelegd.

Onderzoek risico vogelaanvaringen

Kamerlid Van Raan van de Partij voor de Dieren heeft in de regeling van werkzaamheden van 11 april 2018 mij het verzoek gedaan schriftelijk te reageren op de discussie die is ontstaan over het uitgevoerde onderzoek naar de risico's op vogelaanvaringen in de omgeving van Lelystad Airport en naar de risico's op aanvaringen met trekvogels op de vliegroutes (Handelingen II 2017/18, nr. 72, Regeling van Werkzaamheden).

In het kader van het MER 2014 is onderzoek gedaan naar het risico op vogelaanvaringen. Toen is geconcludeerd dat er beneden een hoogte van 300 meter (1.000 voet) een verhoogde kans is op vogelaanvaringen. Het gaat hierbij om vogels die in de nabijheid (circa 5 kilometer) van de luchthaven verblijven (nestelen/fourageren). Als beheersmaatregel is besloten om een monitoringsprogramma vogelstanden en -bewegingen op te zetten. Dit programma is in september 2017 gestart. In de actualisatie van het MER 2014 is aanvullend onderzoek gedaan naar de mogelijke aanvaringsrisico's met trekvogels op grotere hoogte, in verband met het in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen langer op

6.000 voet horizontaal vliegen. Uit dit onderzoek (bijlage 16 bij de actualisatie van het MER 2014) komt naar voren dat er geen significant risico is op aanvaringen met trekvogels. Op dit laatste onderzoek is kritiek geuit. De gehanteerde onderzoeksmethoden en gebruikte data geven echter een goed en representatief beeld. Ook door het Ministerie van Defensie (dat verschillende gegevens ter beschikking heeft gesteld) is dit bevestigd. De Commissie voor de m.e.r. ziet bovendien op dit punt geen aanleiding voor een inhoudelijke reactie.

Tot slot, eerder heb ik in mijn antwoord op vragen van het Kamerlid Van Raan aangekondigd dat er een aanvullend onderzoek loopt in het kader van het hierboven genoemde monitoringsprogramma vogelstanden en -bewegingen in de omgeving van de luchthaven, dat samen met de provincie Flevoland en de luchthaven wordt uitgewerkt (Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 1568). Doel van dit aanvullend onderzoek is om te bepalen of en op welke manier aan de vogelbewegingen tussen 300 en 1.800 meter aandacht moet worden besteed in de monitoring. De afronding van dit onderzoek neemt meer tijd in beslag dan voorzien. Ik verwacht het onderzoek voor het debat over Lelystad aan uw Kamer te kunnen aanbieden.

Vraag functiescheiding

Tijdens het Vragenuurtje van 10 april 2018 heeft Kamerlid Kröger van GroenLinks verzocht om een overzicht wie wat heeft gedaan in de totstandkoming van de actualisatie van het MER 2014 (Handelingen II 2017/18, nr. 71, vragen van het lid Laçin aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht «Commissie-mer Lelystad Airport wéér in opspraak»). Hieronder geef ik dat overzicht, waarbij ik de activiteiten vanuit de rol als initiatiefnemer en bevoegd gezag schets.

Initiatiefnemer: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, onder verantwoordelijkheid van de directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken. De initiatiefnemer heeft de onderstaande opdrachten verstrekt voor de totstandkoming van de actualisatie van het MER 2014. Alle opgeleverde rapporten zijn onderdeel van de actualisatie, zoals aan uw Kamer aangeboden. Het gaat om:

- Opstellen actualisatie van het MER 2014 en uitvoeren van (geluid)berekeningen. Uitvoering door To70.
- Opstellen uitgangspunten voor bepalen invoergegevens berekeningen. Uitvoering door To70. Input gevraagd aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).
- Opstellen invoergegevens. Uitvoering door NLR.
- Valideren invoergegevens van NLR. Uitvoering door To70 en Adecs Airinfra.
- Valideren van geluidberekeningen van To70. Uitvoering door NLR.
- Valideren van gebruik L_{den} tool. Uitvoering door Vital Link.
- Analyse vogelaanvaringsrisico. Uitvoering door Bureau Waardenburg (mede op basis van informatie die door het Ministerie van Defensie beschikbaar is gesteld).
- Analyse VFR-routes. Uitvoering door To70.

Schiphol Group/Lelystad Airport is door het ministerie vanuit de rol als initiatiefnemer gevraagd aan te geven of de voorgenomen activiteit conform het MER 2014 ongewijzigd is (dit is per brief bevestigd).

Bevoegd gezag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, onder verantwoordelijkheid van de directeur-generaal Milieu en Internationale Zaken. Het bevoegd gezag heeft de actualisatie van het MER 2014 getoetst, heeft bureau dBvision opdracht gegeven voor een contraex-

pertise op de invoergegevens en de uitgevoerde geluidberekeningen en heeft advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r.

Tot slot

Ik werk verder aan de ontwikkeling van Lelystad Airport, conform de werksporen die ik in mijn brief van 21 februari 2018 heb geschetst (Kamerstuk 31 936, nr. 462). Dat betekent onder andere dat ik werk aan het opstellen van een ontwerp wijzigingsbesluit voor het Luchthavenbesluit, dat na de zomer in voorhang aan uw Kamer zal worden aangeboden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga