

Vergaderjaar 2017–2018

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 422**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 oktober 2017

Tijdens het Algemeen Overleg Luchtvaart op 20 en 28 september 2017 (Kamerstuk 31 936, nrs. 420 en 421) heb ik enkele toezeggingen gedaan om u nader te informeren over het Milieueffectrapport (MER) en de daarbij horende geluidberekeningen voor Lelystad Airport. Ik heb ook toegezegd u te informeren over de gesprekken van mijn ministerie met de Stichting HoogOverijssel, over het gesprek met de Commissie voor de m.e.r. (in lijn met de motie Jetten, Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 31 936, nr. 418) en over de berekeningen die ik heb laten doen naar de effecten van de nu voorliggende aansluitroutes ten opzichte van het MER. Met deze brief informeer ik u nader over de invulling van deze toezeggingen.

### **M.e.r.-beoordeling vanwege invoergegevens**

In de lopende gesprekken met HoogOverijssel zijn vragen gesteld over de aannames die destijds voor de geluidberekeningen in het MER voor Lelystad Airport zijn gedaan. Naar aanleiding daarvan heb ik de berekeningen als gevolg van deze aannames nogmaals kritisch laten bekijken. Daarbij zijn enkele onvolkomenheden geconstateerd in de invoergegevens die in 2013 zijn aangeleverd door het Nationaal Luchtvaart- en Ruimtevaartcentrum (NLR) voor de geluidberekeningen in het MER (2013/2014). Het gaat om invoergegevens over het prestatieprofiel (stuwkracht) van bepaalde landende vliegtuigen en over het hoogteprofiel van landende vliegtuigen (deze zijn te laag verondersteld).

Omdat ik sta voor een zorgvuldige besluitvormingsprocedure heb ik besloten om de invoergegevens te herstellen door aanpassing van de hoogte- en prestatieprofielen van vliegtuigen. Zodra de profielen voor Lelystad en daarmee de invoergegevens zijn hersteld, zal ik aanvullend op bestaande analyses een milieueffectrapportage (m.e.r.)-beoordeling uitvoeren om de consequenties in beeld te brengen. Met de m.e.r.-beoordeling worden enkele analyses gedaan op basis waarvan geconclu-

deerd kan worden of een nieuwe m.e.r. benodigd is of niet. Ik verwacht overigens niet dat van een nieuwe m.e.r. sprake zal zijn.

Ik heb de afgelopen dagen een eerste inschatting van de mogelijke effecten gevraagd bij onderzoeksbureau To70. Hieruit blijkt dat de geluideffecten voor de wettelijke contouren (70, 56, 48  $L_{den}$  dB(A), die in het Luchthavenbesluit Lelystad zijn opgenomen, zeer beperkt lijken. Alleen de 48  $L_{den}$ -contour wordt bij 45.000 vliegtuigbewegingen (volgens de businesscase van Lelystad Airport te bereiken in 2043) op een beperkt aantal plaatsen iets groter (minder dan honderd meter, in het gebied tussen Biddinghuizen en Zeewolde) waardoor een beperkt aantal extra woningen binnen de contour komt te liggen (naar verwachting nu 2 woningen). Deze beperkte geluideffecten leiden op basis van deze eerste inschatting niet tot een andere conclusie ten aanzien van de B+ als voorkeursrouteset. Ook behoeft dit op basis van de nu voorziene beperkte effecten geen consequenties te hebben voor de opening van Lelystad Airport op 1 april 2019.

De nieuwe geluidberekeningen en profielen worden verwerkt in de m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling en vervolgens mijn conclusie daarover voor het vastgestelde luchthavenbesluit zal ik onafhankelijk laten toetsen door de Commissie voor de m.e.r. Daarover heb ik reeds afspraken met de Commissie gemaakt. Indien er aanleiding is om het luchthavenbesluit voor Lelystad te wijzigen, dan zal ik dit conform de daarvoor voorgeschreven procedure doen. Deze procedure kan voor 1 april 2019 zijn afgerond. Tot die tijd blijft het luchthavenbesluit van kracht. Ik zal uw Kamer nader informeren over deze m.e.r.-beoordeling, mijn conclusies daarover en het advies van de Commissie voor de m.e.r. daarop. Ik verwacht dat in november 2017 te doen. Verder houd ik de betrokkenen rond Lelystad Airport op de hoogte van deze ontwikkelingen.

In de gesprekken met HoogOverijssel is ook gesproken over de aanname in het MER voor de verdeling van het verkeer over de routes. De aanname die in het MER is gedaan is destijds in overleg met LVNL en CLSK tot stand gekomen. Het MER is consistent met deze aanname en derhalve op basis van de toentertijd beschikbare kennis en gedane aannames correct. Momenteel wordt door LVNL en CLSK een andere aanname gehanteerd voor het landend verkeer, waardoor ten opzichte van het MER meer verkeer vanuit zuidelijke richting komt (ter hoogte van Zwolle) en minder vanuit noordelijke richting (onder andere over de Weerribben). Omdat deze aanname verschilt van de aanname uit het MER heb ik een analyse door onderzoeksbureau To70 laten uitvoeren wat de effecten van deze actuele aanname is ten opzichte van het MER. Uit de analyse blijkt dat er geen effecten zijn op de wettelijke contouren uit het luchthavenbesluit. Ten aanzien van de verdeling zullen altijd aannames moeten worden gedaan. Hoe er daadwerkelijk gevlogen wordt hangt af van de dienstregeling van de luchthaven en de bestemmingen. Bij de afgesproken evaluatie van de milieueffecten bij het bereiken van 25.000 vliegtuigbewegingen zal worden bezien hoe de verdeling er in de praktijk uit ziet en deze realisatiecijfers zullen dan ook in de berekeningen worden meegenomen. Dit geldt uiteraard voor alle aannames die in het MER zijn gedaan.

Uit zorgvuldigheid laat ik nu ook een extra controle uitvoeren op de berekeningen die zijn gedaan voor het concept luchthavenbesluit Maastricht, gezien de op korte termijn geplande inwerkingtreding van het luchthavenbesluit. Bij Maastricht is naar het zich laat aanzien ook gerekend met de profielen waarin onvolkomenheden zijn geconstateerd. Ik zal uw Kamer uiterlijk eind oktober 2017 informeren over de uitkomsten en consequenties van de toetsing van de berekeningen voor het luchthavenbesluit Maastricht.

## Aansluitroutes

In mijn brief van 27 september 2017 (Kamerstuk 31 936, nr. 399) heb ik u laten weten dat het ministerie met een externe partij heeft bezien in hoeverre de situatie van een nog niet heringedeeld luchtruim gevolgen zou hebben voor de in het MER gepresenteerde wettelijke geluidsc contouren. Ik heb toen aangegeven dat het helder is dat de wettelijke contouren (48, 56 en 70 dB(A)  $L_{den}$ ) op geen enkel punt buiten de in het MER berekende contouren komen als gevolg van het nog niet heringedeeld zijn van het luchtruim, zelfs niet bij 45.000 vliegtuigbewegingen.

Ik heb de ontvangen informatie expliciet getoetst aan de bepalingen uit het Besluit milieueffectrapportage of sprake zou zijn van een m.e.r.-plicht (zogenoemde C-lijst) of m.e.r.-beoordelingsplicht (zogenoemde D-lijst) vanwege de besluitvorming over nu voorliggende aansluitroutes. Op de C-lijst staan routewijzigingen niet genoemd, er is dus geen m.e.r.-plicht. Op de D-lijst staan routewijzigingen wel. Daarbij is echter aangegeven dat sprake moet zijn van een wijziging in het luchthavenbesluit van de beperkingengebieden voor geluid en externe veiligheid en/of wijziging van grenswaarden in de handhavingpunten, tenzij de beperkingengebieden kleiner worden en er binnenvallen of de grenswaarden gelijk of lager zijn. Uit de ontvangen informatie volgt dat de beperkingengebieden binnen de wettelijke beperkingengebieden uit het luchthavenbesluit blijven en dat het geen effect heeft op de geluidbelasting in de handhavingpunten. Vanuit die context is er ook geen m.e.r.-beoordelingsplicht.

Echter, vanwege vragen vanuit de omgeving en het belang dat ik hecht aan een zorgvuldig besluitvormingsproces heb ik besloten om – naast de m.e.r.-beoordeling over de aanpassing van de invoergegevens – op vrijwillige basis ook een m.e.r.-beoordeling op te stellen voor de besluitvorming over de aansluitroutes. Op basis daarvan zal ik dan formeel besluiten over de aansluitroutes. Ook deze m.e.r.-beoordeling en mijn conclusie daarover zal ik door de Commissie voor de m.e.r. onafhankelijk laten toetsen. Uiteraard betrek ik deze informatie bij de besluitvorming over de aansluitroutes, samen met alle informatie uit de internetconsultatie (inclusief advies van de bewonersorganisaties) en de consultatie van de luchtruimgebruikers. Ik zal uw Kamer in november 2017 informeren over de uitkomsten van dit traject en de daarvoor uitgevoerde onderzoeken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkma