



Technische briefing vaste commissie voor I&M over Lelystad Airport 23 november 2017

Actualisatie MER of m.e.r.-beoordeling?

Aan de Commissie m.e.r. is gevraagd of in de gegeven omstandigheden een nieuw milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld.

De Commissie stelt dat het MER is geschreven ter onderbouwing van de besluiten die Lelystad Airport mogelijk moeten maken. Gegeven de aard van het voornemen is het opstellen van een MER verplicht. De besluitvorming over dit voornemen is nog niet geheel afgerond omdat de (aansluit)routes nog niet zijn vastgesteld. De realisatie van het voornemen is hiervan afhankelijk. Nu een aantal aannames wordt gewijzigd¹ voordat de besluitvorming is afgerond, moeten de consequenties daarvan worden verwerkt in het MER en moet opnieuw worden beoordeeld of en hoe het voornemen kan worden uitgevoerd. Er is naar het oordeel van de Commissie dus sprake van een actualisatie van of aanvulling op het bestaande MER voor een project waarover nog niet volledig is besloten en dat ook nog niet is gerealiseerd.

Wanneer er sprake zou zijn geweest van een afgerond besluit (en een gerealiseerd voornemen) en er wordt besloten tot het aanpassen van routes, dan zou er sprake zijn van m.e.r.-beoordeling. Bij een m.e.r.-beoordeling wordt alleen gekeken of het voornemen (ten opzichte van wat al is gerealiseerd) aanzienlijke milieugevolgen heeft die aanleiding geven tot het opstellen van een MER. Anders dan bij een MER komen er bij een m.e.r.-beoordeling geen alternatieven op tafel.

Wat is de rol van de Commissie m.e.r.?

Advies MER Lelystad 2014

Tijdens de briefing heeft de Commissie m.e.r. ook toegelicht wat haar rol is en was bij het MER Lelystad Airport, namelijk: zij toetst met werkgroepen van onafhankelijke deskundigen de kwaliteit van milieueffectrapporten, die door de initiatiefnemer (in dit geval Luchthaven Lelystad) zijn opgesteld. De advisering over het milieueffectrapport Luchthavenbesluit Lelystad Airport is door de Commissie in oktober 2014 afgerond.²

In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat de Commissie op verzoek van het bevoegd gezag adviseert. In het vorige kabinet was de staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu bevoegd gezag voor Lelystad Airport. Nu is de minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd gezag. Daarmee is bepaald dat de Commissie niet op eigen initiatief in besluitvormingstrajecten of een publiek debat optreedt.

¹ Andere aansluitroutes en een andere verdeling van vliegtuigbewegingen over deze routes, een begrenzing van het aantal bewegingen waarvoor deze routes gelden en een correctie van invoergegevens.

² In het MER uit 2014 is uitgegaan van een herindeling van het luchtruim in Nederland. Deze herindeling zal echter niet gereed zijn in 2019, bij de ingebruikname van de luchthaven. Hierdoor zijn tijdelijk andere aansluitingen van de vliegroutes van en naar Lelystad op het hogere luchtruim aan de orde. Deze andere aansluitingen zijn niet onderzocht in 2014 omdat ze op dat ogenblik niet aan de orde waren.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Komend advies

De Commissie is gevraagd (brief aan TK van 16 oktober) om het resultaat van het onderzoek naar de gewijzigde aansluitroutes en mogelijke fouten in het MER Lelystad Airport te beoordelen. Deze informatie heeft de Commissie nog niet ontvangen. De Commissie zal zich in dit adviestraject zowel door Hoog Overijssel als door het ministerie laten informeren.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om zich uit te spreken over het ontwerp van de aansluitroutes. De Commissie gaat ervan uit dat de aanvulling op het MER en het gewijzigde luchthavenbesluit ook ter inzage zullen worden gelegd.