

Vergaderjaar 2014–2015

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 229

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 oktober 2014

Onderstaand treft u mijn reactie aan in antwoord op uw brief van 9 september 2014. In uw brief vraagt u om een reactie op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over Lelystad Airport (hierna: Commissie). Tevens beantwoord ik hiermee uw brief van 17 oktober 2014 waarin u vraagt de Kamer schriftelijk te informeren over de actuele planning van de besluitvorming rond het luchthavenbesluit voor Lelystad Airport.

Een zorgvuldige besluitvormingsprocedure die voortvarend wordt doorlopen is voor het luchthavenbesluit Lelystad Airport van groot belang. Uw Kamer heeft dat eveneens diverse malen onderschreven; ondermeer in uw motie van de leden De Rouwe en Hachchi (Kamerstuk 31 936, nr. 154, d.d. 2 juli 2013).

Naar aanleiding van het rapport van de Commissie en het debat met uw Kamer tijdens het vragenuur van 9 september 2014 (Handelingen II 2013/14, nr. 106, item 2), hecht ik eraan om het proces rond de besluitvorming van het luchthavenbesluit en met name de rol van het milieueffectrapport (hierna MER) daarin, te schetsen.

Crisis- en herstelwet

Van belang is dat op het luchthavenbesluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is. Het voornemen tot uitbreiding van luchthaven Lelystad valt onder de in bijlage II van deze wet genoemde projecten. Voor aangewezen projecten die onder de Crisis- en herstelwet vallen, vervallen volgens artikel 1.11 van deze wet twee verplichtingen uit de «reguliere» procedure voor het opstellen van een milieueffectrapport: de eis om alternatieven te beschrijven en te onderzoeken in het MER en de verplichte advisering door de Commissie over het MER.

Om een goed beeld te krijgen van de verschillende milieueffecten en vanwege de ontvangen inspraakreacties op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau alsmede ter ondersteuning van de advisering door de Alderstafel Lelystad heb ik, in mijn rol als bevoegd gezag, besloten om in dit MER alternatieven in de vorm van routevarianten te laten onderzoeken door de luchthavenexploitant en de Commissie om advies over het MER te vragen. Er is een meer uitgebreide procedure gevolgd dan voorgescreven is.

Proces

Op 4 april 2014 is van de luchthavenexploitant de aanvraag voor een luchthavenbesluit voor een luchthaven met een start- en landingsbaan van 2.400 meter ontvangen. Deze aanvraag werd onderbouwd met een door de exploitant opgestelde MER en Ondernemingsplan. Beide documenten zijn aan uw Kamer ter kennisneming toegezonden en openbaar gemaakt (Kamerstuk 31 936, nr. 193, d.d. 8 april 2014).

Als bevoegd gezag heb ik het MER getoetst, hetgeen aanleiding gaf tot enkele wijzingen en aanvullingen op de MER. Deze zijn verwerkt in een 3-tal addenda bij het hoofdrapport MER.

Op het ondernemingsplan is een second opinion uitgevoerd en de quick scan maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) geactualiseerd. Parallel heeft de Alderstafel Lelystad haar advies uitgebracht over de uitbreiding van de luchthaven en in het bijzonder over de voorkeursroute.

Voor een luchthaven van nationale betekenis, zoals Lelystad, wordt het luchthavenbesluit vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur. Daarnaast geldt op grond van de Wet Luchtvaart een voorhang- en een zienswijzeprocedure. De procedure van voorhang bij de Eerste en Tweede Kamer (Kamerstuk 31 936, nr. 202, d.d. 13 juni 2014), de publieke zienswijzeprocedure (waarbij iedereen in de gelegenheid wordt gesteld een reactie te geven op het ontwerppluchthavenbesluit met alle onderliggende documenten waaronder het MER), de advisering door de Alders Tafel Lelystad en de advisering door de Commissie in de tijd parallel geschakeld. Een weloverwogen keuze om de totale doorlooptijd, in lijn met de wens van uw Kamer, zo compact mogelijk te houden.

Tijdens de voorhangperiode heeft uw Kamer een hoorzitting gehouden op 25 juni 2014 met aansluitend een algemeen overleg op 26 juni 2014 (Kamerstuk 31 936, nr. 226) en een voortgezet algemeen overleg op 3 juli 2014 (Handelingen II 2013/14, nr.102, item 30). Nut en noodzaak van het besluit tot uitbreiding van de luchthaven Lelystad alsmede de consequenties hiervan voor het milieu, voor de (regionale) economie en voor de lange termijn groeiverwachtingen van Schiphol, zijn hierbij uitvoerig aan de orde gekomen. Ten aanzien van het MER heb ik tijdens het algemeen overleg aangegeven dat ik de uitkomsten van de Commissie afwacht en deze zal betrekken in de verdere besluitvorming.

Advies Commissie mer

In haar advies geeft de Commissie aan dat het een helder ingedeeld en gestructureerd MER is met een heldere uiteenzetting van het voortraject. Wel constateert de Commissie een tweetal tekortkomingen die belangrijk zijn voor de verdere besluitvorming. De commissie mist informatie over de effecten op natuur en constateert dat informatie in de samenvatting en het hoofdrapport niet in overeenstemming is met die in de addenda. Met de Commissie is ambtelijk contact geweest over de invulling van haar advies.

Het gaat om het volgende:

1. Aanvullende informatie over de verschillende routevarianten (geluidhinder op nieuwbouwlocaties, externe veiligheid ed.). Uit deze informatie blijkt dat routeset B+ de meest wenselijke route blijft.
2. Informatie over de uitvoerbaarheid van het luchthavenbesluit op basis van de «uitvoerbaarheidstoets Natuurbeschermingswet». Deze toets heb ik in juli laten uitvoeren om te kunnen bepalen of de Natuurbeschermingswet aan uitvoering van het luchthavenbesluit in de weg staat. Dat blijkt niet het geval.
3. Toevoeging aan het MER van onderzoeken die in 2010 en 2011 zijn gedaan naar versturende effecten op vogels in de Oostvaardersplassen. De conclusie in het MER dat routes onder de 3.000 voet boven de Oostvaardersplassen verstoring van vogels opleveren, wordt ondersteund door deze onderzoeken. Bij het advies van de Alderstafel van 30 maart 2012 zijn de onderzoeken reeds openbaar gemaakt.
4. Wat betreft de «additionele vogelbeperkende maatregelen» wordt in het ontwerp luchthavenbesluit opgenomen dat de exploitant een monitoringsprogramma ontwikkelt om de ontwikkelingen rondom de ganzen in de Oostvaardersplassen en rondom de dagelijkse foerageerpatronen nauwlettend in de gaten te houden.

De door de Commissie gevraagde additionele informatie leidt niet tot een andere afweging. Omwille van de transparantie en zorgvuldigheid vraag ik de Commissie om haar oordeel over deze aanvullingen. De aanvullingen zijn door de luchthavenexploitant in de MER verwerkt en deze heeft ook zorg gedragen voor een nieuwe vormgeving van het MER zodat de informatie uit de addenda in het hoofdrapport zelf worden opgenomen en het hoofdrapport en de samenvatting zelfstandig leesbaar zijn. Het aangepaste MER heb ik 17 oktober 2014 doorgeleid naar de Commissie. Het oordeel van de Commissie verwacht ik eerste helft november te ontvangen en zal ik samen met het aangepaste MER aan uw Kamer doen toekomen.

Actuele planning Luchthavenbesluit

Na het aanvullende advies van de Commissie wordt het ontwerp luchthavenbesluit afgerond en samen met het MER en de reactie op de ingediende zienswijzen voorgelegd ter advisering aan de Raad van State. Dit is voorzien zo spoedig mogelijk na het Algemeen Overleg Luchtvaart dat is gepland op 26 november a.s. zodat uw Kamer het aanvullende advies van de Commissie en het aangepaste MER kan agenderen en besperken. Na het advies van de Raad van State zal het definitieve luchthavenbesluit en de reactie op de zienswijzen openbaar kunnen worden gemaakt. Wanneer dat precies zal zijn is met name afhankelijk van de adviestijd van de Raad van State.

Het voorgestelde proces waarbij een aanvullend advies van de Commissie wordt gevraagd en verzending aan de Raad van State plaatsvindt na het Algemeen Overleg Luchtvaart van 26 november a.s. zou, afhankelijk van de adviestermijn van de Raad van State, uiteindelijk kunnen leiden tot een vertraging van 5 maanden ten opzichte van de oorspronkelijke planning.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld