

Vergaderjaar 2017–2018

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 430**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2017

Per brief van 16 oktober 2017 (Kamerstuk 31 936, nr. 422) bent u geïnformeerd over de geconstateerde fouten in de invoergegevens voor de geluidberekeningen in het MER voor Lelystad Airport (2014), over het herstel daarvan en over de mogelijke consequenties. In deze brief schets ik u de stand van zaken van deze acties en de bijbehorende planning.

**Geconstateerde fouten en herstel**

Zoals aan uw Kamer in bovengenoemde brief gemeld, zijn naar aanleiding van vragen van Actiecomité HoogOverijssel over de aannames voor de geluidberekeningen voor het MER Lelystad Airport, fouten geconstateerd in de invoergegevens voor die berekeningen. De fouten zijn de afgelopen periode nader geanalyseerd en hersteld. Het gaat hierbij om de veronderstelde stuwkracht van een specifiek vliegtuigtype en om de veronderstelde hoogte waarop wordt gevlogen. Ik licht dit hieronder toe.

Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft aangegeven dat in het profiel voor de Boeing 737 was uitgegaan van een te lage stuwkracht op horizontale delen van de vlucht. Dit had tot gevolg dat bij de geluidberekeningen een te laag geluidsniveau werd berekend. De fout heeft betrekking op het naderend verkeer. Het NLR heeft het toerental van de Boeing 737 gecorrigeerd en tevens de modellering van dit type vliegtuig opnieuw tegen het licht gehouden.

De fout in de hoogte betrof bepaalde delen van de nadering en bestond uit een fout die leidt tot meer berekende geluidbelasting en één die leidt tot minder berekende geluidbelasting. Het ministerie heeft het NLR verzocht deze gegevens te herstellen. Het NLR heeft inmiddels nieuwe profielen gemaakt, waarbij ook deze punten zijn hersteld.

## **Consulatie aansluitroutes**

De afgelopen maanden is een consultatieproces doorlopen over de ontwerp-aansluitroutes voor de tijdelijke situatie voor maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen. Zo zijn informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd, heeft een consultatie van luchtruimgebruikers plaatsgevonden en is een internetconsultatie voor het brede publiek ingericht. Daarnaast heeft een delegatie van bewoners op mijn verzoek advies uitgebracht. Dit alles om de belangen van bewoners en luchtruimgebruikers nadrukkelijk mee te wegen. Deze input heb ik u 1 december 2017 doen toekomen.

Alle door bewoners en luchtruimgebruikers ingediende verbetervoorstellen worden thans door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando der Luchtstrijdkrachten (CLSK) beoordeeld in het ontwerpproces om te komen tot een voorstel aan mij voor een definitief ontwerp van de aansluitroutes voor Lelystad Airport. Op basis hiervan voer ik overleg met regionale bestuurders van Gelderland, Overijssel, Friesland, Drenthe, Noord-Holland en Flevoland. Een bestuurlijk overleg met deze partijen heeft 18 december 2017 plaatsgevonden. Dit overleg is nog niet afgerond en zal in januari 2018 worden vervolgd. Vervolgens zal de uitkomst van het overleg aan de Alderstafel Lelystad worden getoetst aan de vastgestelde uitgangspunten.

## **Actualisatie MER en kwaliteitsborging**

In de brief van 16 oktober 2017 is aangegeven dat door het ministerie een m.e.r.-beoordeling wordt uitgevoerd in verband met de effecten van het herstel van de fouten. Op grond van gesprekken met de Commissie voor de m.e.r.<sup>1</sup> heeft het ministerie ervoor gekozen om te komen tot een actualisatie van het MER uit 2014.

In de MER-actualisatie zullen berekeningen worden gedaan voor de situatie met 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen (zoals ook opgenomen in het MER uit 2014). Daarbij worden de geconstateerde fouten hersteld, maar wordt tegelijkertijd rekening gehouden met actuele voorschriften (zoals beschikbaarheid van actuele invoergegevens voor specifieke vliegtuigtypes zoals de Boeing 737-700 en -800) en de laatste inzichten (zoals de verkeersverdeling van de sectoren naar de aan- en uitvliegroutes voor Lelystad). Deze invoergegevens laat ik valideren door twee externe bureaus (To70 en Adecs Airinfra).

Aanvullend worden in de actualisatie de effecten van de tijdelijke ontwerp-aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen in beeld gebracht. Daarbij wordt uitgegaan van de uitgangspunten voor hoogte en procedure zoals die door LVNL worden opgeleverd naar aanleiding van de het hierboven beschreven consultatietraject. De modellering van het NLR zal opnieuw in opdracht van het ministerie worden gevalideerd door twee externe bureaus (To70 en Adecs Airinfra), op dezelfde wijze als voor de herberekeningen voor de situatie met 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen.

Op basis van deze berekeningen zal worden beoordeeld in hoeverre andere milieueffecten, zoals luchtkwaliteit, externe veiligheid en risico's voor vogelaanvaringen door het herstel van de fouten en de laatste inzichten zullen worden beïnvloed. Doel van de actualisatie is inzichtelijk te maken in hoeverre het Luchthavenbesluit Lelystad gewijzigd moet

---

<sup>1</sup> Hiermee is invulling gegeven aan de motie van Kamerlid Jetten c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 418).

worden en welke milieueffecten optreden als gevolg van de tijdelijke ontwerp-aansluitroutes.

### **Planning**

De volledige actualisatie zal naar verwachting begin februari 2018 worden afgerond of zoveel eerder als mogelijk. Na afronding van de actualisatie wordt deze aangeboden aan uw Kamer en parallel aan de Commissie voor de m.e.r. De Commissie heeft vervolgens maximaal zes weken de tijd om de actualisatie te toetsen en een advies te geven. Daarna zal ik tot een definitieve afweging komen over de tijdelijke ontwerp-aansluitroutes en de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad. Hierover zal ik uw Kamer nader informeren.

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