**Reikwijdte en Detailniveau Uitbreiding MER Lelystad Airport**

**Inleiding**

Het MER voor Lelystad Airport wordt de komende maand niet alleen geactualiseerd, maar ook fors uitgebreid. De effecten van de aansluitroutes worden onderdeel van het MER en het te nemen besluit over de opening van het vliegveld. Aangezien de aansluitroutes tot ver buiten het oorspronkelijke plan- en studiegebied reiken is er praktisch gezien sprake van een nieuw MER. Een nieuw MER (MilieuEffectRapport, het rapport) zou normaal gesproken een nieuwe m.e.r. (milieueffectrapportage, de procedure) betekenen. De eerste stap in een m.e.r. is het vaststellen van de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Dit gebeurt na a) een openbare kennisgeving met de mogelijkheid voor eenieder om zienswijzen in te dienen en b) de raadpleging van relevante bestuursorganen, zoals provincies en gemeenten. Het ministerie van I&W heeft tot nu toe afgezien van het bieden van gelegenheid om mee te denken over de reikwijdte en het detailniveau. Om de opstellers en toetsers van het MER te ondersteunen bieden wij met onderstaande opsomming van relevante aspecten een handreiking aan om de diverse milieuaspecten van de aansluitroutes volwaardig mee te nemen in de effectbeschrijving en besluitvorming. Waarschijnlijk is de opsomming nog niet compleet. Wij nodigen andere partijen daarom uit de lijst waar nodig aan te vullen.

**Nut en noodzaak**

De eerste vraag in een MER (en dus ook in een uitbreiding van een bestaand MER) betreft nut en noodzaak van het voornemen. In dit geval: is het – voor wat betreft de eerste 10.000 vliegbewegingen voor de periode tot 2023 - noodzakelijk om over grote afstanden gebruik te maken van laagvliegroutes, en zo ja, waarom? Welke zijn de mogelijke milieuconsequenties van eventuele – toekomstige- verleggingen van deze laagvliegroutes? Een MER dient uit te gaan van een totale beschouwing van het project en de totale ontwikkeling mee te nemen. Op welke wijze zijn de mogelijke milieueffecten op enigszins betrouwbare wijze in kaart gebracht van de vliegbewegingen van na 2023 als 1) het luchtruim is herzien en 2) de (aansluit) routes zijn veranderd en 3) en het aantal vliegbewegingen is uitgebreid tot de beoogde 45.000 vliegbewegingen? Niemand heeft op dit moment toch een idee waar en hoe die routes zullen gaan lopen? Ook is er geen enkele garantie dat de routes dan daadwerkelijk omhoog gaan.

Wat zijn overigens de welvaartseffecten van het gebruik van de laagvliegroutes? Welke economische effecten en effecten voor de werkgelegenheid, ondermeer in de recreatiesector, kunnen worden verwacht? Met welke waardedaling van onroerend goed moet rekening worden gehouden? Wij adviseren om niet alleen het MER te actualiseren en uit te breiden, maar ook de MKBA. Onderbouw het besluit met een volwaardige MKBA (geen quick scan), waarin ook de consequenties voor de gebieden binnen de invloedssfeer van de aansluitroutes worden betrokken. Maak daarbij gebruik van de methodieken die ook worden gehanteerd bij andere grote infrastructuurprojecten en beschouw naast de directe en indirecte effecten ook de externe effecten.

**Studiegebied**

Vliegtuigen van het kaliber Boeing 737 zijn in relatief stille gebieden tot op grote hoogte (> 4 km) en in een ruime zone van enkele kilometers rond het vliegpad nadrukkelijk hoorbaar. Het studiegebied voor de uitbreiding van het MER dient daarom te worden gevormd door een brede zone aan weerszijden van de aansluitroutes.

**Huidige situatie en referentiesituatie**

De huidige situatie is het vertrekpunt voor de beschrijving van de referentie voor de beoordeling van de effecten van het vliegverkeer. Breng daarom de huidige milieusituatie van het studiegebied nauwkeurig in beeld. Voer daarvoor onder andere nul-metingen uit wanneer onvoldoende informatie beschikbaar is.

**Alternatieven**

Hoewel voor projecten die zijn aangewezen op grond van de Crisis- en Herstelwet niet verplicht, ligt in het geval van (de vliegroutes van) Lelystad Airport een onderzoek naar alternatieven voor de hand. De kracht van een MER ligt ook in een dergelijk onderzoek

Voor de aansluitroutes zijn in beginsel oneindig veel alternatieven denkbaar door te variëren in x-, y, en z-coördinaten . Door belanghebbenden, w.o. de bewonersdelegatie, zijn diverse alternatieven voor de oorspronkelijke aansluitroutes aangedragen.

Ons advies is om via een trechteringsmethode te komen tot een aantal wezenlijk onderscheidende alternatieven en deze als basis voor de milieueffectbeschrijving te gebruiken. De kansrijke alternatieven die na een eerste globale milieubeoordeling overblijven kunnen nader worden uitgewerkt c.q. verfijnd, waarna nog een tweede, meer gedetailleerde effectbeschrijving plaatsvindt. Op basis van deze nadere effectbeschrijving kan een voorkeursrouteset worden vastgesteld. Met oog op transparantie en navolgbaarheid dient elke stap in deze trechteringsaanpak goed te worden onderbouwd.

**Milieuaspecten**

Op de uitbreiding van het MER is de herziene m.e.r.-richtlijn van de Europese Unie van toepassing (2014/52/EU). Dat betekent dat voor de beoordeling van de aansluitroutes naast geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en natuur/ biodiversiteit ook klimaatverandering aan de orde moet komen. Stel voor elk van de genoemde aspecten een op het voornemen[[1]](#footnote-1) toegespitst beoordelingskader op.

Geluid

Naderende en vertrekkende vliegtuigen brengen geluid met zich mee. Dit kan hinder en gezondheidseffecten (stress, hart- en vaatziekten, slaapstoornissen – concentratiestoornis etc.) veroorzaken. Breng deze effecten in beeld. Hou daarbij rekening met de karakteristieken van het vliegtuiglawaai en hou rekening met de karakteristieken van het studiegebied. Dat betekent dat naast een toetsing aan de wettelijke grenswaarden op basis van Lden ook gekeken moet worden naar effecten van piekniveaus. Het zijn namelijk de pieken tijdens een vliegtuigpassage die voor de meeste effecten zorgen.

Ook dienen de verschillen tussen de vliegtuiglawaainiveaus en de achtergrondwaarden in het studiegebied een plek te krijgen in de effectbeschrijving en -beoordeling. De feitelijke hinder is namelijk niet alleen afhankelijk van de absolute hoogtes van de geluidbelastingen van het vliegverkeer, maar ook in belangrijke mate van het verschil tussen deze geluidbelastingen en de achtergrondwaarden. Consequentie hiervan is dat niet alleen dient te worden gekeken naar mogelijke effecten in woonkernen, maar ook naar effecten in het landelijk gebied.

Luchtkwaliteit

Breng de gevolgen van het vliegverkeer op de concentraties fijnstof, ultrafijnstof, stikstofdioxide en eventuele andere relevante stoffen in beeld en breng daarbij tevens de blootstelling en gezondheidseffecten in kaart. Neem daarbij in beschouwing dat ook onder de grenswaarden gezondheidseffecten optreden.

Externe veiligheid

Het vliegverkeer brengt risico’s met zich mee. Dit kan zich uiten in ongevallen bij de start en landing, met mogelijk ernstige gevolgen in de directe nabijheid van het vliegveld, en in ongevallen tijdens de vlucht. Breng voor de alternatieven voor de aansluitroutes de kansen op ongevallen tijdens de vlucht in beeld. Houd daarbij rekening met kruisend verkeer van en naar Lelystad (waaronder General Aviation) en met interferentie met Schiphol-verkeer. Ook vogelaanvaringen (birdstrikes) vormen een potentieel risico. Neem deze mee in de afweging.

Natuur

Passerende vliegtuigen kunnen op uiteenlopende wijzen effecten hebben op natuur. Geluid kan tot verstoring van diersoorten leiden en uitstoot van stikstof kan tot aantasting van waardevolle habitats leiden[[2]](#footnote-2).

*Gebiedsbescherming*

In het studiegebied bevinden zich diverse Natura2000-gebieden. Ga voor elk gebied na of het vliegverkeer negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden kan hebben. Wanneer significante effecten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, dient een zogenaamde passende beoordeling en eventueel aansluitend een ADC-toets te worden uitgevoerd.

Naast Natura2000 is het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur/EHS). Breng ook voor deze gebieden de mogelijke effecten in beeld en neem deze mee in de besluitvorming.

*Natuur - soortenbescherming*

Breng de effecten op beschermde soorten (flora en fauna) in beeld. Actualiseer daartoe zonodig de eerder uitgevoerde natuurinventarisaties.

Klimaatverandering

Op grond van de recent geïmplementeerde Europese m.e.r.-richtlijn dient in een MER ook aandacht te worden besteed aan (de effecten van) klimaatverandering. Het vliegverkeer draagt in belangrijke mate bij aan de toename van broeikasgassen, w.o. CO2, in de atmosfeer. Breng deze veranderingen voor de verschillende alternatieven in beeld.

**Mitigerende en compenserende maatregelen**

Geef voor elk aspect aan welke maatregelen kunnen worden getroffen om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren. Naast de verschuiving van vliegroutes in horizontale en verticale zin, kan ook gedacht worden aan de uitsluiting van lawaaiige toestellen en/of het gebruik van emissie-arme toestellen. Op grond van de m.e.r.-richtlijn moet worden aangegeven hoe de uitvoering van de mitigerende en compenserende maatregelen wordt geborgd. Ook moeten monitoringsprocedures worden vastgesteld om passende corrigerende maatregelen te kunnen nemen bij onvoorziene effecten.

**Tot slot**

De uitbreiding van het MER zoals hierboven beschreven heeft feitelijk betrekking op de tijdelijke effecten van de tijdelijke aansluitroutes. Het zou van salami-tactiek getuigen wanneer nu alleen naar de effecten van tijdelijke aansluitroutes wordt gekeken. Ook de eindsituatie is van belang voor een goede beoordeling van de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport. Dat betekent dat de permanente effecten ook in beeld moeten worden gebracht. Daarvoor is het wel nodig dat de luchtruimte herverdeeld wordt. Daarna – of in samenhang daarmee - kunnen de permanente aansluitroutes bepaald worden in een vergelijkbaar trechteringsproces als hiervoor geschetst voor de tijdelijke routes.

De uitbreiding van Lelystad Airport leidt in potentie tot een forse aantasting van het woon- en leefklimaat van vele mensen. Ook zijn er serieuze economische effecten te verwachten. Een besluit over een dergelijk plan vraagt om een gedegen onderbouwing en een transparante besluitvorming met voldoende rechtszekerheid voor allen die er mogelijk door getroffen worden. Ons advies is dan ook om (de uitbreiding van) het MER te zijner tijd vrij te geven voor inspraak door burgers en bedrijven. Heldere communicatie en transparantie wat betreft procedures en besluitvorming is daarbij de eerste noodzakelijke stap.

1. Houd bij de beschrijving van de milieu-effecten rekening met alle vliegtuigcategorieën (en bijbehorende vliegtuigtypen), die gebruik maken van de aansluitroutes. Naast vakantievluchten, zakenvluchten zijn ook lesvluchten van belang. Houd ook rekening met mogelijke conflicten met de kleine luchtvaart (General Aviation). [↑](#footnote-ref-1)
2. Zie ook: <http://www.landschap.nl> [↑](#footnote-ref-2)