

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1661

Vragen van de leden **Elias** en **Litjens** (beiden VVD) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het mogelijk stellen van natuur boven mensen in Flevoland* (ingezonden 25 februari 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 maart 2013).

Vraag 1

Bent u bekend met het rapport «Voorstudie operationeel concept Lelystad Airport» van 20 december 2012?¹

Antwoord 1

Ja. De rapportage waar u aan refereert, is een gezamenlijk werkdocument opgesteld door mijn ministerie, het ministerie van Defensie, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de Schiphol Group en Lelystad Airport. Het werkdocument bevat een beschrijving van de inzichten uit de «Voorstudie operationeel concept Lelystad» die betrokken partijen hebben uitgevoerd in navolging van de openstaande vragen in het Aldersadvies Lelystad. De Tweede Kamer is begin september 2012 geïnformeerd over de inzichten uit de Voorstudie operationeel concept Lelystad, met het toezenden van de Luchtruimvisie en de kabinetsreactie op het Aldersadvies Lelystad. Hierna heeft een technische briefing plaatsgevonden op 15 november 2012 waar u nader bent geïnformeerd over de Luchtruimvisie en de Voorstudie operationeel concept Lelystad. Het werkdocument is besproken en toegelicht aan de Alderstafel Lelystad en in het Bestuurlijk Overleg Lelystad Airport (BOLA).

Vraag 2

Klopt het dat wetgeving het overvliegen van natuurgebieden op minder dan 900 meter hoogte verbiedt, terwijl bij bewoonde gebieden veel lager mag worden overgevlogen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

De heer Alders heeft in zijn advies voor de ontwikkeling van Lelystad Airport de vigerende nationale eisen en normen vanuit bestaande wet- en regelgeving voor zowel natuur en milieu als voor de bescherming van de leefomge-

¹ <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/documenten-en-publicaties/wob-verzoeken/2012/12/20/bijlage-bij-wob-verzoek-over-voorstudie-lelystad.html>

ving toegepast zoals dit ook gebeurt voor andere (regionale) luchthavens in Nederland.

De gebiedsbescherming uit de Habitat- en de Vogelrichtlijn is geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998. De verordening van de Europese Commissie inzake de Vogel en Habitatrichtlijn kent een directe doorwerking in de Nederlandse wet- en regelgeving. Als gevolg hiervan zijn er in Nederland gebieden aangewezen als Natura2000 gebieden. Deze gebieden en de daarin aanwezige flora en fauna kennen hierdoor een beschermde status. Indien een initiatiefnemer een activiteit voornemens is die mer-plichtig is op basis van de Wet Milieubeheer, dient er door middel van een milieueffectrapportage een beoordeling te worden gemaakt naar de effecten op flora en fauna. Dit geldt voor alle planvorming-initiatieven in Nederland en gelden niet uitsluitend voor luchthavenontwikkeling.

In de totstandkoming van het Aldersadvies Lelystad heeft de heer Alders uitvoerig onderzoek gedaan naar de effecten van vliegverkeer op de aanwezige flora en fauna in de specifieke Natura2000 gebieden nabij Flevoland². Er is in nauwe samenwerking met diverse experts onderzoek verricht en de effecten zijn bepaald op de vogelpopulaties van de ontwikkeling van de grote burgerluchtvaart in de Natura2000 gebieden. In algemene zin kan daarbij gesteld worden dat bij de gehanteerde norm voor de geluidsbelasting van 46 dB(A) L_{den} geen significant effect op vogelpopulaties is te verwachten. Naast het auditieve aspect van verstoring van de vogelpopulaties door vliegtuigen, wordt door de deskundigen ook het visuele aspect als relevant genoemd. Op basis van eerder onderzoek wordt hierbij een minimum ondergrens van 3000 voet gehanteerd, die ook in eerdere onderzoeken en de jurisprudentie is erkend dat boven de 3000 ft nauwelijks of geen effecten te verwachten zijn. De heer Alders heeft gezamenlijk met partijen geconcludeerd dat, indien voor deze gebieden een minimale vlieghoogte van 3000 voet en een beschermingsniveau van 46 dB(A) L_{den} wordt gerespecteerd nabij Natura2000 gebieden, negatieve significante effecten op de aanwezige vogelsoorten zijn uit te sluiten.

In de wet- en regelgeving zijn ook normen vastgelegd voor de bescherming van omwonenden. Deze niveau's zijn vastgesteld op 56 dB(A) L_{den} en 48 dB(A) L_{den} . Daarnaast worden er met omwonenden en regionale bestuurders afspraken gemaakt om de hinder van het luchtverkeer en de luchthaven zoveel mogelijk te beperken. Dit gebeurt in nauw overleg met alle betrokken partijen aan de Alderstafel Lelystad.

Vraag 3

Bent u bekend met de situatie in Flevoland, waar door de huidige regelgeving bijvoorbeeld het dorp Zeewolde veel overlast van vliegtuigen te dulden heeft, terwijl de Oostvaardersplassen juist worden ontzien?

Antwoord 3

Binnen de huidige vergunning en bestaande infrastructuur op Lelystad Airport is het niet mogelijk om groot commercieel luchtverkeer te accommoderen conform de uitgangspunten van het Aldersadvies Lelystad. In de huidige situatie geldt dat het gaat om overlast van BKL verkeer³, daarvoor zijn geen routes vastgelegd, zoals dat voor groot commercieel verkeer het geval is.

Voor de toekomst geldt, zoals ik in mijn kabinetsreactie heb aangegeven, dat in de Provincie Flevoland effecten als gevolg van vliegverkeer niet uit te sluiten zijn. Op basis van de indicatieve routestructuur heb ik aangegeven waar er effecten zullen optreden. Voor de Oostvaarderplassen is een vertekroute ontworpen die een minimale vlieghoogte van 3000 voet respecteert. Voor de vertrek- en naderingsroutes wordt er niet over de kern van Zeewolde gevlogen teneinde de geluidshinder zoveel als mogelijk te beperken. Vanuit beide belangen bestaat de wens en is het mijn streven om de effecten van vliegverkeer te minimaliseren binnen de daarvoor aanwezige mogelijkheden. Daarbij gaan het optimaliseren vanuit de natuur of hinderbeperking hand in hand, aangezien er een wens is om het gebied zoveel als

² Onderzoek versturende effecten van grote burgerluchtvaart, 2011, dhr Siepel, R. Lensink, W. Bol.

³ Alle vliegtuigen met een startgewicht van minder dan 6000 kg.

mogelijk te ontzien en het verkeer op zo groot mogelijke hoogte te laten passeren.

Vraag 4

Bent u van mening dat de natuur niet belangrijker zou moeten zijn dan mensen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Voor zowel de bescherming van mens als van natuur wordt de geldende nationale wet- en regelgeving toegepast die bij de uitbreiding van luchthavens van kracht is.

Vraag 5

Bent u bereid om samen met de gemeente Zeewolde en andere getroffen woongebieden in de regio naar een redelijke oplossing te zoeken, waarbij de natuur niet automatisch boven de leefbaarheid in bewoonde gebieden wordt gesteld? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

De gemeente Zeewolde is één van de partijen die deelnemen aan de Alderstafel Lelystad en is in die hoedanigheid betrokken geweest bij de totstandkoming van het advies. De gemeente Zeewolde heeft destijds bij het opstellen van het advies geen afwijkend standpunt ingenomen hierover. Ik heb eind vorig jaar de heer Alders de opdracht gegeven om een uitvoeringsprogramma op te stellen voor de uitwerking van het Aldersadvies Lelystad en dat gezamenlijk met de partijen aan tafel te doen. Ik hecht eraan dat aan die tafel ook de verdere uitwerking van de indicatieve routestructuur plaatsvindt en het pakket aan hinderbeperkende maatregelen, waarbij dit in het geheel geplaatst dient te worden van de afspraken aan de Alderstafel Lelystad en binnen de juridische kaders die gelden. Bij deze uitwerking is de gemeente Zeewolde ook een van de betrokken partijen. Ik heb er vertrouwen in dat daar in goed overleg gezocht wordt naar de mogelijkheden om de hinder zoveel mogelijk te beperken, daar waar dat kan.