



Provinciale Staten van Flevoland
De statengriffier mevrouw A. Kost

INTERN



Verzenddatum

16 OKT. 2013

Bijlagen

1

Uw kenmerk

Ons kenmerk

1539132

Onderwerp

Beantwoording statenvragen MER luchthaven

Geachte mevrouw Kost,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de schriftelijke statenvragen van de statenfractie van GroenLinks van 26 september 2013 over het Advies reikwijdte en detailniveau Luchthaven Lelystad. Het college van Gedeputeerde Staten heeft de antwoorden op deze vragen vastgesteld op 15 oktober 2013.

Wij verzoeken u de statenleden in kennis te stellen van de vragen en antwoorden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,
de secretaris,

de voorzitter,

mr. drs T. van der Wal

L. Verbeek



Schriftelijke statenvragen van de statenfractie van GroenLinks over het Advies reikwijdte en detailniveau Luchthaven Lelystad, ingediend op 26 september 2013, en de antwoorden daarop van het college van Gedeputeerde Staten zoals vastgesteld op 15 oktober 2013 (HB 1539135).

Inleiding context Notitie Reikwijdte en detailniveau (tekst provincie).

De afbakening van het onderzoek (reikwijdte en detailniveau) is een belangrijke fase bij het opstellen van een milieueffectrapportage. Hierin wordt beschreven welke relevante alternatieve worden meegenomen in het onderzoek, welke milieuaspecten worden meegenomen en hoe uitgebreid en op welk schaalniveau de verschillende milieuaspecten onderzocht moeten worden in de milieueffectrapportage. De provincie is in deze procedure adviseur en kan aan het bevoegd gezag advies uitbrengen over de voorgenomen onderzoeken. Dat is met genoemde brief gedaan. In een latere fase kan worden gereageerd op de resultaten van de milieueffectrapportage en de op basis daarvan voorgenomen besluiten.

Vraag 1

U vraagt in uw advies terecht aandacht voor geluidshinder voor (toekomstige) woongebieden. Uit onderzoek blijkt dat vliegtuiggeluid zorgt voor een hogere bloeddruk, de nachtrust verstoort en een negatief effect heeft op de leerprestaties van kinderen. Waarom heeft GS, gezien deze gezondheidseffecten, dan toch de hindernormen die waren opgenomen in de PKB losgelaten? (ook al heeft de PKB geen juridische status meer; de hindernormen zouden nog steeds gehanteerd kunnen worden)

Antwoord

In het Omgevingsplan Flevoland 2006 staat (op blz 51) dat de geluidbelasting zoals voorzien in de PKB leidt tot de volgende beperkingen:

- 20 Ke-geluidzones: wordt door de provincie geen aaneengesloten woningbouw toegestaan;
- 35 Ke-geluidszone: mag op grond van de Luchtvaartwet geen nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen plaatsvinden;
- 40 Ke-contour (behorende bij de 35 Ke-geluidszone): worden bestaande geluidsgevoelige bestemmingen van geluidsisolatie voorzien;
- 65 Ke of hoger: wordt een woning aan de woonbestemming onttrokken;
- bij Bkl-contouren vindt geen isolatie plaats en worden er geen woningen onttrokken aan de woonbestemming;
- binnen de 47 Bkl-contour mag op grond van de Luchtvaartwet geen nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen plaatsvinden;
- binnen de 57 Bkl contour (behorende bij de 47 Bkl-contour) mag onder voorwaarden her- of nieuwbouw plaatsvinden niet zijnde woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen.

Genoemde geluidsnormen voor de grote en kleine luchtvaart (uitgedrukt in respectievelijk Ke en Bkl) zijn bij de wijziging van de Wet luchtvaart en de Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens komen te vervallen. De ruimtelijke beperkingen die een gevolg zijn van het gebruik van een luchthaven worden door middel van een beperking gebied vastgelegd in het toekomstig Luchthavenbesluit. Voor de bepaling van de omvang van het beperkingengebied moet de MER inzicht geven in onder andere de toekomstige geluidbelasting.

Mede gebaseerd op het advies van de Commissie voor de MER inzake luchthaven Twente, heeft Lelystad Airport er voor gekozen om in het MER de geluidbelasting te presenteren vanaf 40 dB Lden (zie onderstaand overzicht). Bekend is uit onderzoeken naar de geluidbelasting rond Schiphol, dat 20 Ke nagenoeg gelijkwaardig is aan de 48 dB Lden. Hieruit kan worden geconcludeerd dat volgens de Notitie reikwijdte en detailniveau, de MER straks inzicht geeft in de geluidbelasting vanaf een lager geluidsniveau dan in de PKB werd uitgegaan.

Vraag 2

In uw advies geeft u aan dat de acceptabele uitkomsten met betrekking tot de hinderbeperking voor (toekomstige) woongebieden pas kunt beoordelen wanneer de onderzoekresultaten in het milieueffectrapport bekend zijn. Wanneer zijn de uitkomsten voor GS acceptabel en welke criteria hanteert u hierbij?

Antwoord

Voor de beoordeling van de toekomstige geluidbelasting zijn de beperkingen uit het Omgevingsplan Flevoland uitgangspunt. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat een geluidbelasting van 20 Ke vergelijkbaar is met 48 dB Lden.

Vraag 3

U geeft in uw advies aan dat de verschillende varianten van vliegroutes erg dicht langs of over woonkernen vliegen en dat er sprake is van een bandbreedte van spreiding van verkeer. Hoe breed is volgens GS die bandbreedte en wat is voor GS de minimale afstand tot de rand van een woonkern?

Antwoord

De bandbreedte van spreiding wordt bepaald door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) bij het ontwerp van de vliegroutes en bijbehorende procedures. Daarbij is sprake van een theoretische spreiding en spreiding die in de praktijk zal optreden. De spreiding wordt in de praktijk bepaald door de technische mogelijkheden van de betreffende vliegtuigen. De verwachting is dat de spreiding in de praktijk kleiner zal zijn dan de theoretische spreiding. De routes en procedures zijn nog in ontwikkeling.

Als uitgangspunt is in het regionaal kader opgenomen dat er niet over bestaand en toekomstig stedelijk gebied gevlogen wordt. Dit is in het Aldersadvies overgenomen.

Vraag 4

Wat is de reden dat de gemeenten Almere en Dronten zich niet konden vinden in de zienswijze van de provincie, Urk, NOP, Lelystad en Zeewolde? Is GS het met GroenLinks eens dat een gezamenlijk reactie (provincie en de zes gemeenten) een veel sterkere indruk had gemaakt dan drie verschillende? Wat heeft GS gedaan om tot een gezamenlijke reactie te komen?

Antwoord

De inzet is geweest om te komen tot een gezamenlijk reactie. De voorbereiding is in juni dan ook in gezamenlijkheid gestart. Tijdens het proces is er echter nieuwe informatie bij gekomen, die met name betrekking heeft op de routes in relatie tot Almere. Daarbij is geconcludeerd dat deze specifieke situatie Almere noopt tot het geven van een eigen, meer gedetailleerde, reactie. Wel is de informatie wederzijds uitgewisseld en wordt in de reactie naar de brief van de ander verwezen. De gemeente Dronten heeft pas bij de bestuurlijke besluitvorming besloten een separate reactie te sturen. GS is van mening dat er door de onderlinge afstemming en de overeenstemming tussen de brieven wel een duidelijk signaal uit de regio is gegeven.

Vraag 5

Inwoners van Biddinghuizen maken zich zorgen over de vliegroutes en zijn een actie begonnen en hebben onlangs protest handtekeningen aan wethouder Paul Gach overhandigd. Niet alleen in Biddinghuizen maar ook agrariërs (CDO: Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport) en inwoners van andere Flevolandse woonkernen hebben zich verenigd. Is GS hiervan op de hoogte? Neemt GS hun zorgen serieus en wat gaat GS doen voor deze Flevolandse?

Antwoord

GS heeft via de media vernomen van de handtekeningenactie in Biddinghuizen. Het CDO heeft zitting aan de Alderstafelen is daarmee een volwaardig partner in het proces. GS neemt de diverse belangen in regio serieus. Daarom is aan het begin van het proces van de Alderstafel met gemeenten en belangenorganisaties het regionaal kader opgesteld. Dit regionaal kader is randvoorwaarde voor de Alderstafel. PS is eerder over dit regionale kader geïnformeerd. Het regionale kader is tevens gezamenlijk vertrekpunt voor onze reactie op de notitie Reikwijdte en detailniveau.