

Vergaderjaar 1997–1998

24 786

Project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) en verlenging van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)

Nr. 16

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 20 maart 1998

Tijdens het nota-overleg van 16 maart 1998 over de Integrale Beleidsvisie (IBV) over de toekomst van de luchtvaart in Nederland is door enkele kamerleden gevraagd de optie Markermeer alsnog toe te voegen aan de groep zoeklocaties die in aanmerking komen voor verdere studie. Om meer duidelijkheid te geven over de argumenten ten aanzien van het afvallen van de Markermeer-optie heb ik toegezegd een samenvatting te geven van de doorslaggevende argumenten.

Hierbij doe ik u deze, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, toekomen.

In de onderzoeksmappen – waarvan elke Kamerfractie één volledige set heeft ontvangen – is voor alle locaties de volledige informatie opgenomen. De argumenten die u hier aantreft zijn grotendeels terug te vinden in de mappen 4 en 5, respectievelijk *Civiele techniek, verkeer & vervoer en kosten en Ruimtelijke ordening, milieu en ecologie*. Het betreft hier met name de volgende onderzoeken: Bouwdienst RWS, *Civiele Techniek en Kosten* (Map 4), Workshop «*Vogels en uitbreiding Schiphol*» (Map 5), SOVON, *Vogels in en over locaties voor een tweede luchthaven* (Map 5), IKC natuurbeheer, *Locatieverkenningen Toekomst Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur: Effecten op natuur bos en landschap* (Map 5), Zandvoort Ordening & Advies, *Effecten van nieuwe luchtinfrastructuur op de ruimtelijke hoofdstructuur*, (Map 5).

Vergelijking Markermeer – andere locaties

Kernprobleem van de Markermeerlocatie vormt de vogelproblematiek. Zoals reeds vermeld in de IBV op de pagina's 36 en 37 vormt deze een substantieel veiligheidsrisico, dat alleen kan worden weggenomen door het verplaatsen van de Oostvaardersplassen. Het woord «substantieel» staat dan ook expliciet vermeld bij de Markermeer-optie en duidt erop dat de aard van de vogelproblematiek verschilt per optie.

Bij de Noordzee-optie wordt de vogelproblematiek gekenmerkt door het volgende:

- De Noordzee-locatie heeft te maken met seizoenstrek. Locatie, inrichting en vorm van een eiland en omgeving kunnen oplossingen bieden voor de problemen die hierdoor ontstaan.
- Een eiland kan leiden tot het ontstaan van kolonievorming op het betreffende eiland. Inrichtingsmaatregelen kunnen hiervoor soelaas bieden.
- Een eiland kan te maken krijgen met «falls»: groepen vermoeide vogels strijken massaal neer op het eiland. De bepaling van mate waarin dit kan gebeuren en de mogelijkheden die er zijn om dit te voorkomen vragen om nader onderzoek.

De vogelproblematiek in het Markermeer is van een geheel andere aard. Naast een trek- en algemene vogelproblematiek, heeft de Markermeer-optie te maken met het volgende specifieke probleem:

- Geconstateerd kan worden dat in het Markermeer de fourageerroutes van grote aantallen grote vogels het luchtruim doorkruisen. Deze dagelijkse vogelvluchten interfereren met de aan- en uitvliegroutes behorende bij een luchthaven in het Markermeer. Dit probleem is niet op te lossen, anders dan door het wegnemen van de oorzaak. In dit geval betekent dit het wegnemen van de Oostvaardersplassen.

Wat betreft de vogelproblematiek kan terzijde worden vermeld dat ook in de studie *3 mainport systemen, Een verkenning van mogelijkheden voor groei van de luchtvaart in Nederland* (p.123) aangegeven is dat de vogelproblematiek in het Markermeer het grootst is en dat daar weinig mogelijkheden worden gezien voor compensatie.

Ten aanzien van de Markermeer-optie speelt nog een ander specifiek aspect. Uit recent verschenen onderzoek blijkt dat de kans op verstoring van de mogelijkheid tot waterinname zal toenemen (Bouwdienst RWS (in opdracht van RWS), *Risico's voor de waterkwaliteit in het IJsselmeergebied*, CAL-R-97037, 16-2-98, p. 34).

Waar het gaat om de bredere vergelijking tussen de verschillende opties wordt in de IBV en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken opgemerkt dat het om twee verschillende concepten luchthaven gaat bij de Noordzee- en de Markermeer-optie, respectievelijk een satelliet en een overloopluchthaven. De realisatietermijnen en kosten die daarmee samenhangen kunnen dus ook niet zonder meer met elkaar worden vergeleken. Bij de vergelijking tussen de Flevoland en de Markermeer-optie gaat het daarentegen om eenzelfde concept vliegveld. De te verwachten effecten zullen daarmee eveneens van eenzelfde orde zijn, met name als het gaat om de regionaal-economische effecten en de positieve uitstralingseffecten naar de Noordelijke provincies. Op een aantal punten zijn er wel grote verschillen:

- In de eerste plaats kan wederom gewezen worden op de vogelproblematiek. De problematiek bij een Markermeer-optie is van een andere orde dan die waarmee een Flevoland-optie te maken heeft. De routestructuren vanuit een Flevoland-luchthaven kunnen zodanig gelegd worden dat fourageerroutes van vogels volledig vermeden kunnen worden. In het geval van een Markermeerluchthaven is een aanvaardbare oplossing naar het oordeel van het kabinet niet mogelijk (zie hierboven).
- Bij de effecten op natuur en landschap is duidelijk dat een luchthaven in het Markermeer veel meer impact heeft dan een Flevoland-optie. Hoewel in de betreffende studie de inschatting globaal is geschied, kan wel geconstateerd worden dat de consequenties aanzienlijk zijn. Het Markermeer en de genoemde Oostvaardersplassen zijn belangrijk

«wetland» volgens het Ramsarverdrag en kerngebied van de ecologische hoofdstructuur.

Ik vertrouw u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en verwijs u voor meer gedetailleerde informatie naar de genoemde onderzoeksmappen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink