

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

2495

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks), **Laçin** (SP) en **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de 40dB-contour* (ingezonden 10 april 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 april 2019).

Vraag 1 en 2

Klopt het dat de wijziging van de aansluitroute, die voorgesteld is na overleg met Wezep en Nunspeet effect heeft op de 40dB-contour?

Gezien het feit dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau de 40dB-contour als het onderzoeksgebied van de milieueffectrapportage (MER) benoemt, welke implicaties hebben de veranderingen in de 40dB-contour op de MER?

Antwoord 1 en 2

In overleg met de gemeenten Oldebroek, Hattem, Heerde, Elburg, Kampen en Zwolle en bewoners wordt een mogelijke aanpassing van de vliegroute bij Wezep bekeken. Doel is dat er minder over bebouwd gebied wordt gevlogen. In deze regio liggen geen wettelijke geluidscontouren bij 10.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen. In het geactualiseerde MER, welke ter visie heeft gelegen tot en met 21 februari jl., is rekening gehouden met een mogelijke aanpassing van de route middels een gevoeligheidsanalyse. Bij de situatie van 10.000 vliegtuigbewegingen, waar het hier om gaat, ligt in deze regio ook geen 40 dB(A) L_{den} contour; de niet-wettelijke contour die ter informatie in de MER in beeld is gebracht.

Vraag 3

Op basis waarvan stelt u dat de gevoeligheidsanalyse bedoeld is voor wijzigingen in de aansluitroutes, als u schrijft dat in de geactualiseerde MER rekening is gehouden met mogelijke aanpassingen van de route, middels een gevoeligheidsanalyse?

Antwoord 3

De gevoeligheidsanalyse was bedoeld om te laten zien dat een beperkte routewijziging in dit gebied geen effect heeft op de wettelijke geluidscontouren.

Vraag 4

Klopt het dat de gevoeligheidsanalyse slechts bedoeld is voor gebruikte vliegtuigen, hun bestemming en het moment van doorklimmen?

Antwoord 4

Nee, bij de gevoeligheidsanalyses is ook gekeken wat een routeverschuiving voor geluid zou betekenen. Zie het antwoord op vraag 1 en 2.

Vraag 5

Hebt u kennisgenomen van het feit dat de Commissie voor de milieueffect-rapportage in haar rapport stelt dat de gevoeligheidsanalyse niet kan worden beschouwd als een beschrijving van alternatieven?

Antwoord op 5

Ja.

Vraag 6, 7 en 8

Deelt u de mening dat een wijziging van de aansluitroute de facto een alternatief is? En dat hiervoor de gevoeligheidsanalyse dus niet bedoeld is? Moeten dan niet alsnog de alternatieven en de gevolgen hiervan voor het milieu en de omgeving worden onderzocht en beschreven?

Deelt u de mening dat het berekenen en publiceren van een 40dB-contour van grote waarde is voor de omwonenden en deelt u de mening dat hiermee verwachtingen zijn gewekt bij die omwonenden?

Antwoord 8

De 40 dB(A) contour is ter informatie in beeld gebracht. Dat heeft een zekere informatieve waarde, maar er zijn geen ruimtelijke beperkingen aan gekoppeld. Het doel van een mogelijke routewijziging is dat er minder over bebouwd gebied wordt gevlogen.

Vraag 9

Bent u bereid om de milieueffecten van een gewijzigde route en een gewijzigde 40dB-contour in kaart te brengen, te publiceren en het publiek de gelegenheid te geven zich hierover uit te spreken?

Antwoord 6, 7 en 9

De routevarianten verschillen qua ligging, niet in de hoogte. Bij de situatie van 10.000 vliegtuigbewegingen, waar het hier om gaat, laat de gevoeligheidsanalyse zien dat er geen effect is op wettelijke geluidscontouren en ook niet op de ter informatie in beeld gebrachte 40 dB(A) L_{den} contour. In het MER is aangetoond dat de effecten van de tijdelijke situatie tot 10.000 vliegtuigbewegingen binnen de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen blijven. Een mogelijke wijziging past naast geluid dus ook binnen de in het MER beschreven andere milieueffecten. Omdat de routevarianten niet verschillen in hoogte heeft dat voor andere milieueffecten geen gevolgen.

Zoals gemeld in mijn antwoorden op Kamervragen van de leden Bruins (ChristenUnie), Amhaouch (CDA) en Paternotte (D66) is afgesproken dat de effecten van de verschillende routevarianten op het aantal inwoners in beeld gebracht zou worden. Dat is inmiddels gebeurd en toegelicht en besproken met gemeenten en inwoners. De resultaten zijn ook gepubliceerd op www.luchtvaartindetoeekomst.nl. Daaruit blijkt dat er regionale aandachtspunten zijn die moeten worden afgewogen. Bewoners mogen hun voorkeur richting hun betreffende gemeente en het ministerie uitspreken voor een van de routeontwerpen. Gemeenten kunnen de reacties meewegen in hun standpuntbepaling en hun reactie richting het ministerie.

Aangezien in deze regio bij de tijdelijke situatie van maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen noch sprake is van wettelijke L_{den} contouren noch van niet-wettelijke 40 dB(A) L_{den} contour, kon van deze maat geen gebruik gemaakt worden om te laten zien wat de effecten van de routevarianten op het aantal inwoners zijn. Daarom is gebruik gemaakt van tellingen binnen de niet-wettelijke en indicatieve L_{Amax} op ≥ 55 db (zone direct onder de route) en ≥ 50 db (bredere ruimtelijke zone) gebaseerd op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek en het Kadaster.

Met bovenstaande heb ik inzicht gegeven in de effecten en maak ik in samenspraak met de regio de afwegingen alvorens tot een mogelijke aanpassing van de route over te gaan.