

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XI

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) en van de begrotingsstaat van het Waddenfonds voor het jaar 2009

Nr. 68

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 januari 2009

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de voortgang in het onderzoek naar aanpassingen in de vliegprocedures van de AWACS-vliegtuigen, alsmede over de voortgang in dit onderwerp bij de Europese Commissie, zoals gemeld in de brief van de staatssecretaris van Defensie van 23 december 2008 (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 66).

Onderzoek naar aanpassing vliegprocedures

Het ministerie van VROM heeft het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) opgedragen om te onderzoeken of stillere vliegprocedures voor de AWACS-vliegtuigen mogelijk zijn. Aanleiding hiervoor waren de aanbevelingen uit het onderzoek «Metingen vliegtuiggeluid Brunssum en Schinveld in 2006, NLR-CR2006-487».

Het onderzoek is gefaseerd opgezet. De eerste fase bestond uit een theoretische verkenning van het geluid veroorzaakt door diverse startprocedures en landingsprocedures van de AWACS-vliegtuigen op NAVO-basis Geilenkirchen.

In deze onderzoeksfase is geïnventariseerd wat theoretisch het geluidsniveau op de grond is van de huidige start- en landingsprocedure van de toestellen en vervolgens van aangepaste procedures. Hierbij is onderzocht wat de invloed is (op het geluidsniveau op de grond) van:

- een ander startvermogen en landingsvermogen;
- een andere stijghoek tijdens de startfase en dalhoek tijdens de landing;
- een lagere hoogte waarop van startvermogen naar (lager) klimvermogen wordt overgegaan.

Uit de theoretische verkenning is gebleken dat er mogelijkheden zijn om met andere vliegprocedures de geluidsniveaus bij het starten en landen enigszins te beperken. Tests in de vluchtsimulator hebben uitgewezen dat andere start- en landingsprocedures ook uitvoerbaar zijn. Daarop is

besloten deze andere vliegprocedures in de praktijk te testen en daarbij de bewoners van de regio te betrekken.

In de tweede fase van het onderzoek zijn de verschillende vliegprocedures in de praktijk getest. Op 4 november jongstleden zijn er vanaf de vliegbasis Geilenkirchen testvluchten uitgevoerd met AWACS-toestellen. De optredende geluidsniveaus zijn door het Geluidsnet en NLR gemeten op een tiental meetpunten. Een panel van 20 omwonenden van de vliegbasis heeft middels een enquête beoordeeld of stillere vliegprocedures in de praktijk ervaren worden als vermindering van de geluidshinder.

Inmiddels is de analyse van alle gegevens afgerond en zijn de bevindingen van dit onderzoek compleet.

Uit het onderzoek van NLR is gebleken dat bij een toename in gewicht van de AWACS-vliegtuigen het geluidsniveau op de grond hoger was. Uit de vergelijking van de procedures die werden uitgevoerd door toestellen, startend vanuit stilstand met verschillende startgewichten, is gebleken dat het zwaarste toestel de hoogste geluidsniveaus produceerde.

Een ander relevant verschil deed zich voor bij een doorstartprocedure. Bij één van deze vluchten was het maximale geluidsniveau ca. 3 dB(A) lager dan de referentievlucht. Dit betrof een doorstart op ca. 200 voet boven de baan.

Ook uit het belevingsonderzoek van de VROM-Inspectie is gebleken dat vluchten met zwaardere toestellen als meer hinderlijk werden ervaren. De gevolgde vliegprocedures bleken echter als factor weinig maatgevend te zijn voor de ervaren geluidshinder.

Bovenstaande bevindingen kunnen leiden tot een beperkte vermindering van het geluid dat de AWACS-vliegtuigen produceren. Beperkt, want zowel het uitvoeren van doorstarts als het lichter maken van de vliegtuigen (hoeveel meegenomen brandstof) zijn opties die niet altijd beschikbaar zullen zijn voor de basis. Maar ook geringe verbeteringen zijn relevant. Daarom zal ik met de vliegbasis de mogelijkheid bespreken om bovengenoemde omstandigheden (doorstarts op 200 voet en een lichter startgewicht) zoveel als mogelijk bij de operationele vluchten toe te passen.

De rapporten met de resultaten van de onderzoeken van zowel NLR als de VROM-Inspectie zijn bij deze brief gevoegd.¹

Het Europese spoor

Nadat ik de geluidsoverlast van de AWACS-vliegtuigen in de Milieuraad van 3 maart 2008 had geagendeerd, zoals ik u heb gemeld in mijn brief van 27 maart (21 501-08, nr. 270), heeft de Europese Commissie de NAVO per brief van 30 april 2008 om aandacht voor de problematiek gevraagd. Vervolgens heb ik op 4 juni 2008 met de Secretaris-Generaal van de NAVO, mr. J. G. de Hoop Scheffer, over dit onderwerp gesproken. Aansluitend heb ik eind juni een brief aan de Secretaris-Generaal gestuurd om de medewerking aan een brede «impact study» van de NAVO toe te zeggen, waarbij de teleurstelling is geuit dat de resultaten eerst in juni 2009 beschikbaar zijn.

Momenteel wordt door VROM verkend wat de mogelijkheden zijn van samenwerking in EU-verband om de overlast van de AWACS-vliegtuigen terug te dringen. Er lopen contacten met de Europese Commissie met als inzet het van toepassing laten verklaren van reeds bestaande Europese geluidsnormen (in richtlijn 2006/93/EEG) voor civiele vliegtuigen op de AWACS-vliegtuigen. Dit zou betekenen dat de motoren van de vliegtuigen aan dezelfde eisen zullen moeten voldoen als die gelden in de burgerluchtvaart.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Indien in Brussel wordt besloten de richtlijn aan te passen, zullen er in ieder geval enige jaren overheen gaan alvorens de nieuwe regelgeving van toepassing wordt op de AWACS-vliegtuigen. Ik heb de Commissie laten weten dat mijn departement bereid is om de Commissie op expertniveau te ondersteunen om besluitvorming over de betreffende richtlijn voor te bereiden.

Conclusie

U bent nu op de hoogte van de activiteiten die VROM recentelijk heeft ondernomen, zowel in samenwerking met de NAVO als in EU-verband, om de geluidsoverlast van de AWACS-toestellen terug te brengen. Ik zal mij richting de NAVO-basis inzetten om de verbeteringen in de vliegprocedures door te voeren, ook al zijn deze beperkt. Op het EU-spoor zal ik mij blijven richten op aanpassing van de regelgeving teneinde het gebruik van de huidige motoren van de AWACS-toestellen te beëindigen. Dit is een zaak van lange adem. U kunt erop rekenen dat mijn collega's en ik ons blijven inzetten voor vermindering van de geluidsoverlast in Zuid-Limburg van de AWACS-vliegtuigen.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer