

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. 92

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 1 juli 2009

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijk Ordening en Milieubeheer¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de brief van 18 maart 2009 inzake de brief minister over relatie wetsvoorstel Beperkingengebied (buitenlandse) luchthavens en AWACS-geluidsproblematiek (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 82).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 1 juli 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Koopmans

Adjunct-griffier van de commissie,
Lemaier

¹ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GL), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Vendrik (GL), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Pieper (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Sterk (CDA), Ortega-Martijn (CU) en Besselink (PvdA).

1

Is het waar dat er in de wet onderscheid gemaakt wordt tussen burgerluchthavens en militaire luchthavens, terwijl dat onderscheid voor een burger weinig relevant is?

Ja, dit onderscheid wordt gemaakt terwijl het voor de burger niet direct relevant is. In het antwoord op vraag 4 wordt u uitgelegd wat de oorsprong van dit onderscheid is.

2

Kunt u garanderen dat het nieuwe wettelijke regime geen negatieve gevolgen heeft voor de wijze waarop burgers beschermd worden tegen het vliegtuiglawaai van Geilenkirchen?

De wijziging is technisch van aard. Het nieuwe regime beoogt een beleidsneutrale omzetting waarbij de wijzigingen voor de burger minimaal zijn.

3

Acht u het denkbaar dat de bindende afspraken waar u over spreekt ook zouden kunnen inhouden dat de 20 hectare bos behouden blijven, zoals de nadrukkelijke wens van de lokale bewoners is?

Met de invoering van de nieuwe wetgeving zal bij AMVB een beperkingengebied worden vastgesteld. Volgens de RBML dient dit beperkingengebied ook regels te bevatten over de maximale hoogte van objecten (waaronder bomen). Het bos dient zodanig te worden beheerd en onderhouden dat deze maximale hoogte niet wordt overschreden. Bomen die te hoog zijn, zullen moeten worden terugesnoeid tot een (vlieg)veilige hoogte. De intrekking van het NIMBY-besluit is genomen ervan uitgaande dat dit bijdraagt aan het herstel van het vertrouwen en dat er met de regio bindende afspraken over het beheer en onderhoud van het bosgebied te maken zijn. Ik acht het dan ook denkbaar dat het bos behouden blijft. Afdoende onderhoud blijft echter een vereiste.

4

U schrijft in uw brief over meer uniformiteit van regelgeving op het gebied van luchthavens. Betekent dat ook dat de verschillende geluidsregels tussen burgerluchthavens en militaire luchthavens verdwijnen?

Een aantal belangrijke verschillen op het gebied van regelgeving tussen burgerluchthavens en militaire luchthavens vindt zijn oorsprong in het Verdrag van Chicago, waar een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen civiele en militaire luchthavens. Deze verschillen zijn verwerkt in de wet van 18 december 2008 (RBML). De RBML zal dan ook niet alle verschillen tussen deze twee typen luchthavens opheffen. Daarnaast zal na invoering van de RBML voor burgerluchthavens de geluidsbelasting worden uitgedrukt in Lden, overeenkomstig de Richtlijn Omgevingslawaai van de Europese Commissie. Defensie zal echter voornamelijk de geluidsbelasting rond militaire luchthavens blijven uitdrukken in Kosteneenheden (Ke).

5

Wat is de reden voor het gemaakte onderscheid in methodiek tussen burgerluchthavens en militaire luchthavens?

Voor het bepalen van de dosismaat geldt dat de Lden niet zonder meer toepasbaar is op geluid door militaire activiteiten op militaire terreinen. De vliegpatronen van militaire vliegtuigen wijken dermate af van die van burgerluchthavens, dat de nu beschikbare berekeningsmodellen niet voldoende duidelijkheid geven.

6

Wat is de precieze consequentie voor de omvang van de zone als de nieuwe dosismaat wordt toegepast?

Dat is nog niet exact bekend. Bij de buitenlandse burgerluchthavens zullen de nieuwe L_{den}-contouren beleidsneutraal worden vastgesteld en veranderen daarom de bestaande situatie zo min mogelijk. Dit sluit niet uit dat een beperkt aantal woningen dat nu nog buiten bepaalde zones ligt hier in de toekomst in zullen vallen. Voor de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen vindt de omzetting voorlopig nog niet plaats vanwege het feit dat er wordt gevlogen met militaire vliegtuigen, zoals uitgelegd bij vraag 5.

7

Wanneer is het naar verwachting mogelijk om externe veiligheidszones te berekenen voor militaire luchthavens?

Er wordt momenteel gewerkt aan een model dat de externe veiligheidszones voor militaire luchthavens kan berekenen. Dit model heeft nog verbeteringen nodig zodat alle gebruikte vliegprocedures erin meegenomen kunnen worden. Defensie streeft ernaar dit model voor het einde van 2012 gereed te hebben.

8

Wordt het met het vaststellen van hoogtebeperkingen voor mogelijke obstakels in de toekomst moeilijker om in de zogenaamde windfunnels windmolens te plaatsen? Zo ja, welke hoogten zijn nog wel toegestaan?

Om de veiligheid voor zowel het vliegverkeer als omwonenden te kunnen garanderen moeten de funnels van start- en landingsbanen geheel obstakelvrij zijn, ook van windmolens. Dit wetsvoorstel is technisch van aard, de hoogtebeperkingen van obstakels zullen door deze wijziging niet veranderen. Gezien de trechterachtige vorm van de funnels varieert de maximaal toegestane hoogte van objecten eronder met de afstand tot de start- en landingsbaan.

9

Welk verschil is er voor omwonenden/gedupeerden in de beleving van geluid van burgerluchthavens en militaire luchthavens?

Uit het RIVM-belevingsonderzoek over de perceptie van omwonenden op de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen is gebleken dat de hinderervaring van burgers rondom burgerluchthavens verschilt van die rond de basis. De ervaren overlast blijkt sterker te zijn wanneer men een relatief sterk negatief gevoel heeft ten aanzien van de vliegtuigen die het geluid veroorzaken, zoals bijvoorbeeld het geval is bij de AWACS-vliegtuigen.

10

Wat maakt het momenteel onmogelijk om veiligheidszones te bepalen rond militaire luchthavens? Waarom is dit geen probleem bij burgerluchthavens?

De reden dat het momenteel nog niet mogelijk is om veiligheidszones te bepalen rond militaire luchthavens is dat militaire vliegtuigen gebruik maken van een meer uitgebreide selectie aan vliegprocedures rond luchthavens dan burgervliegtuigen dat doen. Het in het antwoord bij vraag 7 genoemde model wordt momenteel uitgebreid om deze alle mee te nemen, teneinde ongewenste saneringssituaties te voorkomen die zouden ontstaan bij toepassing van het huidige model.

11

Is pas na vaststelling van het besluit beperkingsgebied, na inwerkingtreding van het wetsvoorstel Luchtvaart (31 898) en het opstellen van een AMvB voor aanwijzing Buitenlandse Luchthavens, isolatie en sanering van woningen en objecten vanwege de geluidshinderproblematiek door AWACS weer aan de orde? Zo ja, wanneer is die vaststelling te verwachten? Zo nee, hoeveel eerder worden maatregelen getroffen?

In de regio is reeds eerder een isolatieprogramma uitgevoerd. Mocht, ondanks het bij vraag 6 gegeven antwoord blijken dat er andere woningen en objecten zijn die binnen de nieuwe contouren vallen, dan is het mogelijk dat ook deze voor een dergelijke behandeling in aanmerking komen. Dit blijkt pas bij vaststelling van het nieuwe beperkingengebied welke binnen vijf jaar moet plaatsvinden.

12

Waarom is er gekozen voor een termijn van vijf jaar om voor aangewezen buitenlandse luchthavens een beperkingsgebied vast te stellen? Kan die periode niet korter?

De periode van vijf jaar is een maximumtermijn waarbinnen het beperkingsgebied moet worden vastgesteld. Als hier minder tijd voor nodig blijkt te zijn kan dit uiteraard eerder gebeuren.

13

Betekent de lange procedure tot vaststelling van het besluit beperkingsgebied dat de 40 000 omwonenden en gedupeerden die nu ernstige overlast hebben van de luchthaven Geilenkirchen ondanks deze wetwijziging nog tenminste vijf jaar en waarschijnlijk langer in de herrie blijven zitten? Zo nee, hoeveel korter dan?

De vaststelling van het beperkingengebied is geen instrument om hinder te beperken en heeft in beginsel geen invloed op het aantal gehinderden. Het beperkingengebied heeft als primaire functie het voorkomen dat er nieuwe gehinderden zouden ontstaan. Zoals laatst besproken in het AO AWACS van 21 januari 2009, en het VAO van 3 maart, zet het Kabinet zich in om in overleg met de NAVO langs verschillende wegen te bereiken dat de situatie in de regio verbetert. Dit proces is onafhankelijk van de procedure rond het Besluit beperkingengebied.

14

De technische wijziging betekent geen wijziging in het feit dat er geluidszones op Nederlands grondgebied blijven van buitenlandse luchthavens, maar is er wel sprake van verandering van de contouren van deze geluidszones rond burgerluchthavens? Zijn die veranderingen in de praktijk van Weeze/Niederrhein een vergroting of verkleining van de zones ten opzichte van de huidige contouren? Wat betekent dat voor gebruik van die gebieden?

Zoals ik u hierboven reeds heb gemeld in het antwoord op vraag 6, is nog niet exact bekend hoe de nieuwe contouren eruit gaan zien. Omwille van de leefomgevingskwaliteit en de inpassing in de ruimtelijke ordening wordt ernaar gestreefd om deze gebieden zoveel als mogelijk hetzelfde te houden, met dezelfde restricties voor het gebruik van de betreffende gebieden. Voor het gebruik van de gebieden treden dus geen veranderingen op.

15

Hoe groot is de extra geluidshinder als gevolg van de kap en het snoeien van bos voor het obstakelvrije vlak voor vliegveld Geilenkirchen ten

opzichte van niet kappen en snoeien? Hoeveel meer woningen en andere objecten komen hierdoor binnen respectievelijk de 35, 40, 45 en 55 (Kosteneenheid) Ke contour te liggen?

De kap en het snoeien van het bos bij Schinveld is gebeurd met het oog op de vliegveiligheid. De AWACS-vliegtuigen zijn hierdoor niet anders gaan vliegen. Derhalve is het geluidsniveau rondom de basis niet toegenomen als gevolg van de behandeling van het bos. Bovendien bieden de kap en het snoeien aan de AWACS-vliegtuigen de mogelijkheid om geluidsarme landingsprocedures toe te passen, met een positief effect op de geluidsbelasting.

16

Hoeveel woningen in Nederland vallen binnen de zones voor respectievelijk 35, 40, 45 en 55 Ke van vliegveld Geilenkirchen? Voor hoeveel woningen meer of minder zouden dezelfde maatregelen getroffen moeten worden als dezelfde methodiek voor vaststellen van beperkingsgebieden wordt gehanteerd als bij burgerluchthavens?

Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium is momenteel bezig met de berekening van het aantal woningen dat binnen de verschillende zones valt. De uitkomst hiervan is naar verwachting op korte termijn bekend.