

Vergaderjaar 2012–2013

**33 400 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2013**

**Nr. 63**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 mei 2013

Met deze brief ga ik in op twee toezeggingen die betrekking hebben op de omgeving van de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen voor zover gelegen op Nederlands grondgebied. De eerste toezegging betreft het toezenden van de uitkomsten van de validatie van de geluidsreductie in deze omgeving. Vanwege deze toezegging zend ik u deze brief mede namens de minister van Defensie. De tweede toezegging betreft het nagaan of de voortzetting van de rijksbijdrage aan het meetsysteem van Geluidsnet in voornoemde omgeving een precedent opwerpt voor de situatie bij andere luchthavens in Nederland.

#### **Validatie**

Bij brief van 3 april 2013 (Kamerstuk 33 400 XII, nr. 58) heeft het kabinet u de rapportage van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) toegezonden inzake het realiseren van de door u bij motie van de leden Neppéus en Samsom (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 78) gewenste geluidsreductie met 35 procent in het jaar 2012 ten opzichte van het in 2008 geldende maximaal toegestane aantal van 3600 vliegtuigbewegingen per jaar van en naar de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen. Op grond van de constatering van het NLR heb ik aangegeven dat gemiddeld genomen in 2012 de ten doel gestelde geluidsreductie van 35 procent is gehaald.

In de brief van 3 april 2013 heb ik aangegeven dat het NLR de gerealiseerde geluidbelasting heeft berekend volgens de voorschriften van de luchtvaartwetgeving voor de berekening van de geluidbelasting in Kosten-eenheden. Daarmee was nog geen uitvoering gegeven aan de validatie, zoals die bij brief van 9 november 2011 (Kamerstuk 33 000 XII, 33 000 X, nr. 6) naar aanleiding van de motie Neppéus en Jansen (Kamerstuk 32 123 XI, nr. 70) is voorgesteld. Ik had aangekondigd dat de uitvoering van de validatie conform het voorstel door het NLR ter hand

genomen zou worden en het kabinet u de rapportage daarover voor eind mei zou doen toekomen.

Met deze brief stuur ik u de rapportage van het NLR over de validatie van de gerealiseerde geluidbelasting in de periode 2008–2012<sup>1</sup>. Het NLR heeft conform de eerder aan uw Kamer voorgestelde validatieprocedure de trend in de berekende geluidbelasting vergeleken met de trend in de gemeten geluidbelasting.

Het NLR constateert dat de geluidbelasting op basis van geluidmetingen dezelfde trends vertoont als de geluidbelasting op basis van berekeningen. Op grond hiervan constateer ik dat de eerdere conclusie dat gemiddeld genomen in 2012 de ten doel gestelde geluidsreductie van 35 procent is gehaald, wordt gestaafd door de trend in de meetwaarden.

### **Rijksbijdrage aan het meetsysteem van Geluidsnet**

Tijdens het Algemeen Overleg Leefomgeving dat ik op 3 april jongstleden met de Vaste Commissie Infrastructuur en Milieu heb gevoerd (Kamerstuk 30 175, nr. 163), heb ik aangegeven dat ik welwillend sta tegenover de continuering van de rijksbijdrage aan het meetsysteem van Geluidsnet in de gemeenten Onderbanken, Brunssum en Schinnen. Daarbij heb ik uitgesproken dat ik nog wel moest onderzoeken of de bijdrage geen precedent zou scheppen voor de situatie bij andere luchthavens. Dit zou budgettaire consequenties hebben, waarvoor ik geen ruimte heb. Daarnaast staat het haaks op mijn visie dat meetsystemen primair een verantwoordelijkheid zijn van de exploitant van een luchthaven. Ook is het niet in lijn met de rol van geluidsmetingen in de regelgeving.

In mijn antwoorden op schriftelijke vragen van de vaste commissie Infrastructuur en Milieu (Kamerstuk 33 400 XII, nr. 55) heb ik aangegeven dat er in de discussie over de geluidsoverlast van vliegverkeer van en naar luchthavens regelmatig behoefte is aan het monitoren van de geluidsniveaus in de omgeving van deze luchthavens. Geluidsmetingen dragen bij aan de informatievoorziening aan omwonenden en zijn daarom belangrijk voor het draagvlak van de luchthavenactiviteiten in de omgeving van de luchthaven. Ik acht dit, zoals hiervoor gesteld, een maatschappelijke verantwoordelijkheid van de veroorzaker, i.c. de luchthaven en zijn gebruikers, ook in financiële zin.

Inzake de wet- en regelgeving omtrent de geluidbelasting van luchthavens heb ik aangegeven dat er voor is gekozen om geen gebruik te maken van meetgegevens. De reden daarvan is dat metingen altijd gepaard gaan met onzuiverheden, waardoor er bij de toekenning van geluidsruimte aan luchthavens en bij de handhaving daarvan rechtsonzekerheid zou ontstaan bij zowel de luchthaven en zijn gebruikers als bij omwonenden.

In het licht van het vorenstaande zie ik in algemene zin geen noodzaak om van rijkswege bij te dragen aan de financiering van meetsystemen in de omgeving van luchthavens.

#### *De situatie bij de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen*

In het geval van de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen is sprake van een bijzondere situatie. Hierbij zijn de volgende omstandigheden van belang:

- De NAVO-vliegbasis voorziet in een specifiek rijksbelang: het gaat om de militaire bescherming van ons land in gezamenlijkheid met de lidstaten van de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO). Voor

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

de uitvoering van het rijksbelang fungeert de NAVO-vliegbasis als thuisbasis van militaire vliegtuigen ten behoeve van het Airborne Warning And Control System (AWACS).

- De NAVO-vliegbasis is gelegen op buitenlands grondgebied waar de Staat der Nederlanden geen bevoegdheid heeft. Het rijk heeft aldus op grond van de Wet geluidhinder en/of de Wet luchtvaart geen mogelijkheden om een maximale omvang van de geluidbelasting te bepalen en deze te handhaven. Door middel van afspraken met de NAVO-vliegbasis zijn kaders gesteld.
- De technologie van de AWACS-vliegtuigen dateert uit de jaren »50 van de vorige eeuw, waardoor deze vliegtuigen een grote mate van geluidsoverlast veroorzaken. Het gaat dan met name om de piekbelasting op het moment waarop vliegtuigen overvliegen die soms de 100 dB(A) zou overschrijden. De technologie van deze vliegtuigen is vergelijkbaar met de technologie van de zogenoemde «Hoofdstuk 2»-vliegtuigen die in de burgerluchtvaart binnen de Europese Unie inmiddels verboden zijn. Dit verbod geldt echter niet voor de militaire luchtvaart.
- De aan- en uitvliegroutes van en naar de NAVO-vliegbasis lopen over Nederlands grondgebied ter hoogte van de gemeenten Onderbanken, Brunssum en Schinnen in Zuid-Limburg. Langs deze routes blijft de overlast in deze regio als gevolg van de piekbelasting bij het overvliegen relatief zeer hoog. De regio acht het niet onwaarschijnlijk dat er een relatie bestaat tussen de in GGD-rapporten geconstateerde gezondheidssituatie in de regio en de optredende piekbelasting van overvliegende AWACS-vliegtuigen. Momenteel voert het RIVM, zoals afgesproken met de Tweede Kamer, een gezondheidsonderzoek uit. Dit onderzoek wordt eind december 2013 afgerond, waarna bezien wordt of aanvullend onderzoek noodzakelijk is.

Het geschetste rijksbelang, de operationalisering daarvan met AWACS-vliegtuigen die vanwege oudere technologie een hoge, in de burgerluchtvaart niet meer optredende geluidproductie hebben, en de afwezigheid van wettelijke middelen om de geluidbelasting te beperken, is bij geen enkele andere luchthaven binnen Nederland aan de orde. Bij burgerluchthavens gaat het om economische belangen die binnen heldere en afdwingbare milieukaders mogen opereren. Bij militaire luchthavens gaat het om militaire belangen die eveneens binnen heldere en afdwingbare milieukaders uitgevoerd worden. De voortzetting van de rijksbijdrage aan het meetsysteem van Geluidsnet in de regio creëert dan ook geen precedent voor de situatie bij andere luchthavens.

De regio heeft de behoefte om met metingen de geluidbelasting te monitoren en eventueel te relateren aan de gezondheidssituatie in de regio. Ik acht dit in zoverre van belang dat – vanuit de optiek «meten is weten» – het hier gaat om de informatievoorziening richting omwonenden. Dit is – in het licht van het eerder gestelde – in beginsel geen rijkszaak. Echter, omdat hier sprake is van de uitvoering van een bijzonder rijksbelang, dat bovendien gepaard gaat met een ten opzichte van andere luchthavens omvangrijke piekbelasting in termen van geluid, is er aanleiding om in dit specifieke geval een rijksverantwoordelijkheid in acht te nemen. Ook vanuit deze optiek creëert voortzetting van de rijksbijdrage geen precedent.

Op grond van het hiervoor gestelde concludeer ik dat de voortzetting van de rijksbijdrage aan het meetsysteem van Geluidsnet geen precedent schept voor de situatie in de omgeving van andere luchthavens. Ik zal derhalve deze rijksbijdrage in de komende drie jaar voortzetten.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld