

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

## 2796

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Amhaouch** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Defensie en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de leefbaarheid rondom AWACS-basis Geilenkirchen* (ingezonden 5 februari 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Visser** (Defensie) (ontvangen 15 mei 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 1937.

Vraag 1

Bent u bekend met het krantenbericht van 15 januari uit de Limburger over uw bezoek aan de gemeente Beekdaelen?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u de Kamer informeren over de uitkomst van het bezoek aan Beekdaelen voor wat betreft de leefbaarheidsaantasting door de AWACS vliegroutes?

Antwoord 2

Op 15 januari jl. heb ik op uitnodiging van de gemeenten Brunssum en Beekdaelen een bezoek gebracht aan de gemeente Beekdaelen om met bestuurders en omwonenden in gesprek te gaan, met name over de geluidshinder die de omgeving ondervindt van de AWACS-toestellen van de NAVO. Ik heb begrip voor de situatie van de omwonenden, maar heb ook aangegeven dat ik de hinder van de basis helaas niet weg kan nemen, aangezien vanuit de NAVO het sluiten van de vliegbasis Geilenkirchen van waaruit de AWACS-toestellen opereren niet aan de orde is. Tegelijk heb ik aangegeven mij te blijven inzetten voor afname van de geluidsbelasting in de omgeving. Afsproken is om over een aantal punten verder te praten, waaronder de leefomgevingskwaliteit in de regio.

<sup>1</sup> Limburger, 15 januari 2020, [https://www.limburger.nl/cnt/dmf20200115\\_00142035/staatssecretaris-doet-geen-toezeggingen-om-overlast-awacs-aan-te-pakken](https://www.limburger.nl/cnt/dmf20200115_00142035/staatssecretaris-doet-geen-toezeggingen-om-overlast-awacs-aan-te-pakken)

### Vraag 3

Herinnert u zich nog uw Kamerbrief (34 775 XII, nr. 75) inzake Verlenging levensduur AWACS-toestellen?<sup>2</sup>

### Antwoord 3

Ja.

### Vraag 4

Aangezien u in deze Kamerbrief aangeeft dat door de upgrade van de simulatoren en de trend van toenemende training van vliegers en operators in een simulatieomgeving, de geluidsbelasting vermoedelijk minder zal worden, kunt u aangeven wat er is veranderd aan de geluidsbelasting?

### Antwoord 4

Jaarlijks wordt door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) beoordeeld of de feitelijke geluidsbelasting nabij de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen binnen de vastgestelde geluidszone is gebleven. Deze jaarlijkse rapportages worden gedeeld met en besproken in de Commissie AWACS Limburg (CAL). Deze rapportage zal eind mei gereed zijn. Medio juli zal ook de rapportage van het NLR gereed zijn over de behaalde geluidsreductie in de periode 2016–2019. Via onder andere deze wegen wordt bezien of de afspraken die met de NAVO zijn gemaakt over het gebruik van de vliegbasis nageleefd worden en de ingezette maatregelen effect hebben. In hoeverre de gegevens van 2019 een verandering laten zien ten opzichte van eerdere jaren zal blijken als de rapportages gereed zijn. Deze zullen dan met de omgeving worden gedeeld via de CAL. Ik zal u deze ook doen toekomen.

Navraag bij de vliegbasis wijst al wel uit dat het aantal vliegtuigen dat in 2019 van de route afweek en daardoor over woonwijken vloog (zogenaamde «woonkernoffenders») is afgenomen ten opzichte van 2018. Verder zit er de afgelopen jaren een duidelijke dalende trend in de aantallen vliegtuigbewegingen van de AWACS-basis Geilenkirchen boven Nederland, mede door de inzet van simulatoren. Zo is het totaal aantal vliegtuigbewegingen over Nederland vanaf Geilenkirchen tussen 2004 en 2018 meer dan gehalveerd: van 4.120 in 2004 tot 2.027 vliegtuigbewegingen in 2018. Het aandeel vliegtuigbewegingen hierin met AWACS-vliegtuigen is ook meer dan gehalveerd: van 2.840 in 2004 tot 1.340 vliegtuigbewegingen in 2018. De inspanningen voor minder vliegtuigbewegingen over Nederland en minder geluidshinder voor de omwonenden in de Nederlandse regio nabij de AWACS-vliegbasis Geilenkirchen zullen worden voortgezet. Daarbij moet ook vermeld worden dat de bodem in zicht is van de nog te verwachten geluidsreductie als gevolg van reeds genomen maatregelen, waaronder de inzet van de simulatoren. De maatregelen hebben effect gesorteerd, zoals bovenstaande gegevens aantonen, maar de geluidshinder zal niet tot nul worden gereduceerd aangezien de AWACS-vliegtuigen moeten kunnen blijven opereren.

### Vraag 5

Wanneer gaan de omwonenden iets merken van de dalende geluidsbelasting?

### Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 4.

### Vraag 6

In hoeverre is het mogelijk om de momenten van vliegen te optimaliseren in die zin dat dit gebeurt op momenten dat de overlast zo beperkt mogelijk is?

### Antwoord 6

De NAVO houdt binnen haar mogelijkheden rekening met de omgeving. Zo wordt er bijvoorbeeld zo min mogelijk in de avond gevlogen en niet of bij hoge uitzondering in de nacht of in de weekenden.

<sup>2</sup> Rijksoverheid, 8 juni 2018, <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2018/06/08/kamerbrief-over-verlenging-levensduur-awacs-toestellen/kamerbrief-over-verlenging-levensduur-awacs-toestellen.pdf>

Vraag 7

Kunt u een jaaroverzicht aanreiken van de oefenvluchten in 2019, zodat de Kamer inzicht krijgt in het aantal vluchten op jaarbasis en op welke momenten en dagen zich deze concentreren, dan wel uitspreiden?

Antwoord 7

In de rapportages over het vliegverkeer van de AWACS-vliegbasis Geilenkirchen boven Nederlands grondgebied die halfjaarlijks en jaarlijks door het NLR worden opgesteld, zijn alle vluchten uitgesplitst in dagdelen. Ook wordt hierin melding gemaakt van weekendvluchten. Zoals onder vraag vier aangegeven zal ik u deze rapportage doen toekomen.

Vraag 8

Bent u bekend met het verslag van het algemeen overleg met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op 26 februari 2015?<sup>3</sup>

Antwoord 8

Ja.

Vraag 9

Kunt u aangeven op welke data er gesprekken zijn geweest met welke regionale overheden, aangezien u op de vraag van het lid Van Helvert antwoordde serieus te willen werken aan een leefbaarheidsfonds voor de omgeving van de AWACS-basis, naar het voorbeeld van het leefbaarheidsfonds rondom Schiphol, en daarover in gesprek te gaan met de regionale overheden?

Antwoord 9

In de Kamerbrief van 3 mei 2016 (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 69) zijn de vier sporen beschreven die het Rijk en de regio samen zouden uitwerken: gezondheid, verbetering van de leefomgevingskwaliteit, minder vliegtuigbewegingen en bosonderhoud en informatievoorziening. Deze onderwerpen zijn sindsdien in de periodieke vergaderingen van de CAL aan de orde geweest, met de meeste aandacht voor gezondheid en de leefomgeving.

Vraag 10

Wat zijn de resultaten van die gesprekken?

Antwoord 10

De stand van zaken van het viersporenbeleid is nu als volgt:

*Spoor Gezondheid*

Met betrekking tot het spoor gezondheid bestaat vanuit de regio de wens een gezondheidsonderzoek te laten doen naar de impact van de hinder, en vooral van piekgeluidsbelastingen, in vervolg op het gezondheidsonderzoek dat in de periode 2012–2013 door het RIVM is uitgevoerd. Dit onderzoeksrapport is in 2014 aan uw Kamer aangeboden (Kamerstuk 33 750, nr. 98). Het Rijk heeft aangegeven het ook van belang te vinden om de impact van het vliegverkeer op de ervaren hinder en de gezondheid te monitoren. Echter, als randvoorwaarde bij mogelijk vervolgonderzoek is gesteld dat de onderzoeksopzet zodanig moet zijn dat er naar verwachting goed gefundeerde conclusies kunnen worden getrokken met een handelingsperspectief. Op basis van deze voorwaarden is een eerder onderzoeksvoorstel dat was ingediend terugverwezen. De gemeenten Beekdaelen en Brunssum hebben in de CAL van 18 oktober 2019 aangegeven een nieuw onderzoeksvoorstel uit te zullen werken.

In het licht van een aanbeveling van RIVM (uit eerder genoemde gezondheidsonderzoek uit 2014) om bij de monitoring van gezondheid en hinderbeleving bij omwonenden zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande instrumenten heeft het Ministerie van Defensie inmiddels in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afspraken gemaakt over de opname van het onderwerp luchtvaart in de vierjaarlijkse, landelijke Gezondheidsmonitor van de GGD. Hierin zal ook de situatie in de regio van

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 209, nr. 169

Geilenkirchen worden gemonitord. Hierover is uw Kamer geïnformeerd op 18 december 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 711).

#### *Spoor Verbetering van de leefomgevingskwaliteit*

In het kader van het spoor verbetering leefomgevingskwaliteit is aan de regio gevraagd te inventariseren aan welke doelen wordt gedacht bij een mogelijk leefbaarheidsfonds en met concrete voorstellen te komen.

Voor een leefbaarheidsfonds heeft het Rijk verwezen naar het leefbaarheidsfonds voor Eindhoven en naar de projecten die uit dit fonds worden ondersteund. Vanuit de regio is de afgelopen jaren in de CAL een concrete suggestie voor invulling van het leefbaarheidsfonds naar voren gebracht, namelijk nieuwe woningisolatie. Deze suggestie is sinds het begin van het viersporenbeleid in 2016 afgewezen omdat bij de ingebruikname van de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen voor AWACS een uitgebreid isolatieprogramma is uitgevoerd vanuit het Rijk. Tijdens dit programma is rekening gehouden met de hoge belasting in de gemeente Onderbanken door in een breder gebied en met hogere isolatiewaarden te isoleren dan wettelijk is voorgeschreven. Voor te isoleren woningen is toen de 35 Ke-contour aangehouden in plaats van de vereiste 40 Ke-contour. Er zijn dus meer woningen geïsoleerd dan wettelijk was vereist. Hier is uw Kamer in 2006 over geïnformeerd (Kamerstuk 30 800 XI, nr. 69). Er is geen aanleiding om hier een ander standpunt over in te nemen dan toen, omdat het Rijksbeleid ten aanzien van isolatie van woningen in de omgeving van luchthavens niet is veranderd.

Tijdens mijn werkbezoek op 15 januari jl. heb ik de afspraak gemaakt om met de burgemeester van Beekdaelen en de gedeputeerde van de provincie Limburg door te praten over het spoor leefomgevingskwaliteit. Ik sta open voor voorstellen over hoe we met alle betrokkenen de leefbaarheid verder kunnen verbeteren binnen de bestaande verantwoordelijkheden. Ik zal ook NAVO verzoeken hieraan een bijdrage te leveren als er een concrete en realistische aanpak ligt.

#### *Spoor Bosonderhoud*

Met betrekking tot bosonderhoud heeft het Ministerie van Defensie een beheerplan laten opstellen. Het plan is op 3 mei 2016 aan het gemeentebestuur van Onderbanken gepresenteerd en op diezelfde dag aan de Kamer aangeboden (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 69). De gemeente Onderbanken (in 2019 opgegaan in de gemeente Beekdaelen) is gevraagd om medewerking door de in het bestemmingsplan vereiste aanlegvergunning voor de beheermaatregelen te verlenen. De gemeente heeft zich sindsdien op het standpunt gesteld dat zij geen medewerking wil verlenen aan het bosonderhoud. In het vervolg op het bestuurlijk overleg van 15 januari jl. zal ik dit opnieuw aan de orde stellen.

#### *Spoor Informatievoorziening*

Bij start van het viersporenbeleid in 2016 was er onder de omwonenden van de NAVO-vliegbasis behoefte aan meer informatievoorziening, bijvoorbeeld met betrekking tot het aantal vliegtuigbewegingen, vliegtuiggeluid en veranderingen op de vliegbasis. Het spoor communicatie ziet toe op het verbeteren van deze informatievoorziening. In dit kader heeft er onder andere overleg plaatsgevonden tussen de communicatiefunctionarissen van de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen en de betrokken gemeenten. Hierbij zijn de afgelopen jaren doorlopend afspraken gemaakt over betere informatievoorziening aan de omwonenden via informatiekanaal van zowel de vliegbasis als de gemeenten. Deze afspraken zijn geëffectueerd, zo heeft NAVO de website van de vliegbasis verbeterd en wordt er actiever aan informatievoorziening gedaan via de lokale media. Het Rijk heeft in 2017 tevens aangeboden om een werkgroep op te richten om best practices ten aanzien van informatievoorziening en klachtenafhandeling bij andere luchthavens in kaart te brengen. Hier was binnen de CAL destijds geen animo voor. Als er nieuwe initiatieven in de CAL worden opgebracht met betrekking tot verbeteringen van de communicatievoorziening dan levert het Rijk daar graag haar bijdrage aan.

Vraag 11, 12

Wanneer zal het leefbaarheidsfonds gestalte krijgen?

Welke acties om te komen tot een leefbaarheidsfonds heeft u gepland?

Antwoord 11, 12

Als de situatie dit toelaat (na opschorting van ingestelde maatregelen in het kader van de aanpak van de COVID-19 uitbraak) vindt opnieuw overleg plaats met bestuurders uit de regio. Mijn inzet is om tijdens dat overleg in gezamenlijkheid voortgang te boeken en afspraken te maken over een kansrijke benadering voor het spoor leefbaarheid, maar ook de andere sporen. Hierbij moet ook in gezamenlijkheid met de betrokken partijen over de eventuele financiering worden nagedacht. Ik zal u over de resultaten daarvan informeren.

Vraag 13

Zijn er nieuwe inzichten om te komen tot een vermindering van de overlast voor de omwonenden van de AWACS-basis? Zo ja, welke? Zo nee, wordt er gezocht naar nieuwe mogelijkheden?

Antwoord 13

Ik heb dit onderwerp geadresseerd bij mijn bezoek aan de vliegbasis en de Commandant der Strijdkrachten heeft sindsdien NAVO ook per brief verzocht om zich actief te blijven inzetten op het merkbaar verminderen van de hinder. Als er nieuwe inzichten aan het licht komen om tot een vermindering van de hinder te komen dan zullen deze via de CAL onder de aandacht van de NAVO worden gebracht.

Vraag 14

Bent u bereid om te onderzoeken of stillere motoren op de vliegtuigen mogelijk zijn en binnen welke termijn?

Antwoord 14

In het verleden is door Nederlandse bewindslieden en militaire vertegenwoordigers herhaaldelijk aangedrongen op vervanging van de motoren. Hier is uw Kamer over geïnformeerd tussen 2003 en 2009 (Kamerstuk NAVO vliegbasis Geilenkirchen/Schinveldse bossen, 11 december 2003 MG2003002469) t/m Kamerstuk 32 123 XI, nr. 4). Ook is in deze periode onderzoek gedaan door de Amerikaanse firma Landrum & Brown naar de businesscase van een vervanging van de AWACS-motoren (Kamerstuk 31 200 XI, nr. 109), waarna nog een vervolgstudie naar de operationele, milieu en lokaal-economische aspecten van de motorenvervanging is gedaan (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 94), dit was in 2009. Aangezien er geen operationele redenen zijn om de motoren te vervangen hanteert NAVO het uitgangspunt dat deze investering terug moet worden verdiend. Naarmate de tijd sinds 2009 verder is verstreken, zal de business case voor vervanging nu negatiever uitpakken dan ten tijde van het onderzoek. Daarom zie ik nu geen aanleiding tot aanvullend onderzoek naar dit specifieke punt. Wel is Nederland deelnemer van het «Alliance Future Surveillance and Control (AFSC) programme», dat zich bezighoudt met de opvolging van de AWACS. Over het bestaan van dit programma heb ik u in 2018 geïnformeerd (34 775 XII, nr. 75).