

**Directoraat-Generaal Ruimte**  
Directie Realisatie en Ontwikkeling  
P&T

Rijnstraat 8  
Postbus 30940  
2500 GX Den Haag  
Interne postcode 373

Aan de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 200  
2500 AE Den Haag

Telefoon 070-339 24 24  
Fax 070-339 47 37  
[www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)

### **feitelijke vragen over vliegbasis Geilenkirchen**

Datum: 20060120  
Kenmerk: 2006238644

Geachte Voorzitter,

Bijgaand doe ik u, mede namens de Staatsecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Staatssecretaris van Defensie, de antwoorden toekomen op de feitelijke vragen over de vliegbasis Geilenkirchen, gesteld door de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 20 januari 2006.



**Antwoorden op de vragen van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, gesteld op 20 januari 2006 (kenmerk VROM-06-16)**

- 1,3,4,5 Hoe groot acht u de kans dat de NAVO-landen bereid zijn minimaal een miljard euro te investeren in de aanschaf voor stillere motoren voor de Awacs-toestellen?  
Hoe groot acht u de kans dat deze stillere motoren er daadwerkelijk komen, los van het feit dat met deze stillere motoren de geluidsoverlast nog steeds aanzienlijk zal zijn  
Er ligt inmiddels een formele aanvraag voor stille motoren voor Awacs-vliegtuigen. Wanneer valt hier een reactie op te verwachten?  
Door wie is de formele aanvraag aan de NAVO voor stillere motoren gestuurd? Kunt u de aanvraag naar de Kamer sturen? Zo nee, wat was de precieze inhoud van de aanvraag?

Antwoord:

Nederland spant zich zowel in de Raad van Bestuur (Board of Directors) van het AWACS-agentschap als in andere Navo-fora in voor het realiseren van stillere motoren. De Board of Directors heeft een aantal mogelijke en noodzakelijke verbeteringen en modernisering van AWACS in kaart gebracht, waaronder stillere motoren. Voor deze modernisering en verbeteringen is een beperkt budget beschikbaar en er moeten derhalve keuzes worden gemaakt. Deze keuzes worden op basis van unanimiteit gemaakt. Behalve Nederland is door geen van de andere landen de stillere motoren als hoogste prioriteit geïdentificeerd. Nederland heeft zijn wens voor stillere motoren vanaf 1985 met regelmaat formeel kenbaar gemaakt in de BOD, bij de SG Navo (2000 tot en met 2003) en zeer recent nog bij SACEUR. Tijdens de informele bijeenkomst van de Navo Ministers van Defensie op 9 en 10 februari 2006 in Taormina (Sicilië) heeft minister Kamp een pleidooi gehouden om het probleem van de geluidsoverlast rond Geilenkirchen aan te pakken. Hij pleitte voor een investering in AWACS gericht op de vervanging van de verouderde motoren en, op de kortere termijn, voor verplaatsing van een deel van de trainingsvluchten naar andere bases.

- 2 Kunt u aangeven wat de huidige stand van zaken is met betrekking tot de mogelijke leaseconstructie van stillere motoren voor de Awacs-toestellen?

Antwoord:

Tot nu toe heeft Nederland geen enkele medestander in de Board of Directors van de Nato Awacs Programme Management Organisation (NAPMO) voor deze aanschaf. Nederland blijft zich desalniettemin inzetten, onder andere door bij de potentiële motorfabrikanten aan te dringen op een andere financieringswijze, zoals leasing.

- 6,7 Wat is er bekend met betrekking tot de toekomst van de basis in Geilenkirchen? Wordt de basis op termijn gesloten en/of verplaatst?  
Kunt u de huidige stand van zaken met betrekking tot de mogelijke verplaatsing van de vliegbasis Geilenkirchen geven? Wat zijn de tot nu toe gemaakte afspraken daarover? Op welke termijn zal hierover overleg plaatsvinden? Bent u bereid zich hard in te zetten voor het verplaatsen van de vliegbasis Geilenkirchen?

Antwoord:

Er zijn geen plannen bekend over een sluiting van de vliegbasis Geilenkirchen of een verplaatsing van de AWACS-vloot. Nederland zal geen initiatief nemen voor een verplaatsing van de vliegbasis Geilenkirchen.

- 8 Wat zijn de prognoses voor de overgebleven stukken bos in de omgeving van de vliegbasis bij ongewijzigde omstandigheden en vliegbewegingen?

Antwoord:

Het Schinveldse bos buiten het gebied van de vliegfunnel (circa 340 ha), zal zich op dezelfde manier ontwikkelen als voorheen. Binnen het gebied onder de vliegfunnel, dat eigendom is van Defensie (circa 20 ha), zal de recent afgezaagde 6 ha beheerd worden als hakhoutbos. In een aangrenzende strook van circa 1 ha staan bomen die door het obstakelvrije vlak steken. Concreet gaat het om 140 tot 420 bomen. In deze strook zijn nog



geen zaagwerkzaamheden uitgevoerd. Het vrijstellingsbesluit voor dit deelgebied is op 2 december 2005 geschorst door de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In de resterende 13 ha worden voornamelijk geen bomen afgezaagd. De uitvoering van de zaagwerkzaamheden is afhankelijk van de besluitvorming naar aanleiding van de bezwaren die tegen het vrijstellingsbesluit zijn ingediend. De deelgebieden van 1 ha en 13 ha worden in de toekomst beheerd als zogenaamd middenbos. Hierbij worden de bomen periodiek beoordeeld en exemplaren, die alsdan te hoog blijken, zullen worden afgezaagd. Uiteindelijk resteert er uit 360 ha bos dus nog steeds 360 ha bos, waarvan een klein deel (ongeveer 6 ha) bestaat uit hakhoutbos. Voorts heeft Defensie aangeboden nog eens 6 ha nieuw bos aan te leggen.

- 9 Wat is de stand van zaken met betrekking tot de volgende 14 hectare bos waarvan de NAVO verlangt dat ze gekapt worden? Worden deze hectares als wisselgeld gezien in de verdere onderhandelingen met de NAVO? Wat is de relatie tussen de kap van nog 14 hectare bos en de verhuizing van de basis?

Antwoord:

De NAVO verlangt niet, dat er nog eens 14 ha bos gekapt wordt; het gaat om het obstakelvrij maken en houden van de vliegfunnel vanuit het oogpunt van vliegveiligheid. Van het gebruik van deze hectares als wisselgeld is dan ook geen sprake. Aangezien er geen sprake is van een verhuizing van de basis, bestaat er ook in dat kader geen relatie met de 14 ha. Zie ook de antwoorden op de vragen 6, 7 en 8.

- 10 Waar vindt de compensatie van het gekapte bos plaats en binnen welke termijn vindt deze aanplant plaats? In de gemeente Onderbanken?

Antwoord:

Defensie heeft aangeboden om 6 ha bos vrijwillig te compenseren. Met de gemeente Onderbanken wordt onderzocht of dit kan worden uitgevoerd binnen de gemeente Onderbanken. Dit wordt nader uitgewerkt in overleg tussen Defensie, de gemeente, Natuurmonumenten en DLG. Aanplant zal plaatsvinden zo snel mogelijk na het definitief bepalen van de locatie en de gewenste inrichting en na het verkrijgen van de eventueel benodigde vergunningen en ontheffingen.

- 11 Kunt u precies aangeven welke verplichtingen Nederland heeft om de veiligheid van de Awacs-vluchten te garanderen?

Antwoord:

Obstakelvrije vlakken zijn ingesteld om het luchtruim rond luchtvaartterreinen vrij te houden van obstakels, zodat vliegtuigbewegingen van en naar die terreinen veilig kunnen worden uitgevoerd en het ontstaan van te hoge objecten in de omgeving wordt voorkomen. Voor militaire luchtvaartterreinen heeft de NAVO normen ontwikkeld. Overigens zijn deze normen niet meer dan de absolute minimumeisen voor de veiligheid van de vliegfunnel. In de burgerluchtvaart worden de normen van de International Civil Aviation Organisation toegepast, die aanmerkelijk strenger zijn.

- 12 Welke verdere eisen en aanvragen met betrekking tot Schinveld en omgeving door de NAVO zijn bij u bekend? Wat is uw mening hierover?

Antwoord:

Er zijn ons geen verdere eisen bekend.

- 13 De minister van VROM geeft in het NRC (NRC, 'We hebben alles gedaan', 17 januari 2006) aan dat de NAVO na het kappen van de 6 ha. nu ook een verplichting heeft. Kunt u aangeven of zij concrete signalen heeft dat de NAVO hiertoe bereid is? Zo ja, waar blijkt dat uit?

Antwoord:

Een verdere beperking van het aantal oefenvluchten vanaf Geilenkirchen, door spreiding van oefenvluchten over andere NAVO-bases, is als reële optie geïdentificeerd. Het lijkt



mogelijk het aantal oefenvluchten te verminderen door spreiding over andere vliegvelden. Dit zou op jaarbasis tot achthonderd vliegbewegingen kunnen schelen. Hiervoor is medewerking van andere Navo-landen echter een vereiste. De haalbaarheid van deze optie wordt nu onderzocht.

- 14 Kunt u aangeven welke middelen de regering concreet tot haar beschikking heeft om druk uit te oefenen op de onderhandelingen met de NAVO? Zo ja, welke?

Antwoord:

Nederland heeft zitting in de Board of Directors (BOD) van NAPMO en in diverse NAVO overlegfora. Binnen de NAVO en dus ook in de BOD worden beslissingen op basis van unanimitieit genomen. Derhalve kan Nederland niet zelfstandig een beslissing afdwingen. Wel kan Nederland in al deze fora het Nederlandse standpunt van stillere motoren naar voren brengen.

- 15 De minister van VROM geeft in het NRC (NRC, 'We hebben álles gedaan', 17 januari 2006) aan dat de mogelijkheden voor technische oplossingen zijn toegenomen? Aan welke oplossingen denkt u en op welke termijn zouden deze oplossingen geïmplementeerd kunnen worden?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 13.

- 16 Bestaat de mogelijkheid om aangetoonde gezondheidsschade te verhalen op de NAVO?

Antwoord:

De hoofdregel in het aansprakelijkheidsrecht is, dat een onevenredig nadeel in principe op de veroorzaker verhaald kan worden. Die regel kent echter tal van uitzonderingen en nuanceringen, die sterk bepaald worden door de omstandigheden van het geval. Dit maakt, dat algemeen getoonzette uitspraken over verhaalsmogelijkheden weinig houvast bieden en daarom beter achterwege kunnen blijven.

Is het verder mogelijk om de NAVO te laten bijdragen aan de kosten voor preventieve maatregelen ter bescherming van de Nederlandse burgers (bijvoorbeeld kosten voor woningisolatie)?

Antwoord:

Als partner in de stationering van de Awacs-toestellen is de Nederlandse Staat verantwoordelijk voor de gevolgen op het eigen grondgebied. In dat kader is in het verleden ook een geluidszone (35 Ke-contour) aangewezen en zijn de daarvoor in aanmerking komende woningen geïsoleerd (zie ook het antwoord op vraag 22). De Navo heeft daaraan een financiële bijdrage geleverd.

- 17 Wat is uw mening over de conclusie van waarnemend burgemeester Zuidgeest, dat er zoveel haken en ogen aan de NIMBY procedure zitten dat hij ervan overtuigd was dat de Raad van State de gevolgde procedure af zou keuren?

Antwoord:

De Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft, oordelend als voorzieningenrechter, op 2 december 2005 mede uitspraak gedaan over de gevolgde procedure. Hij zag geen reden deze af te keuren. Gelet op de terughoudendheid, die de Voorzitter als voorzieningenrechter altijd aan de dag legt bij het laten passeren van besluiten met onomkeerbare gevolgen, wanneer in principe nog de mogelijkheid bestaat van een vernietiging in de bodemprocedure bij de meervoudige kamer, kan dit als een indicatie beschouwd worden, dat de conclusie van de heer Zuidgeest onjuist is.

Deelt u zijn conclusie dat de NIMBY procedure de burgemeester in een onmogelijke positie plaatst? Zo neen, waarom niet? Zo ja, bent u bereid de NIMBY procedure te herzien?



Antwoord:

Nee. De burgemeester als bestuursorgaan speelt geen rol in de Nimby-procedure; het betrokken bestuursorgaan is het college van burgemeester en wethouders. Voor zover het door de heer Zuidgeest gestelde probleem optreedt, vloeit het voort uit de dubbelpositie van de burgemeester in ons staatsbestel. Hij is enerzijds zelfstandig bestuursorgaan belast met de openbare orde en anderzijds lid van het college en dan drager van andere verantwoordelijkheden. Op grond daarvan is het mogelijk, dat hij in de eerste functie medewerking moet verlenen aan de uitvoering van rechtsgeldig tot stand gekomen beslissingen, terwijl hij zich in de andere functie tegen die beslissing verzet heeft. Dit is geen specifiek gevolg van de Nimby-procedure en dus ook geen reden om deze te wijzigen.

- 18 Bent u bekend met de Europese Richtlijn 2002/49/EEG van 25 juni 2002, die voor 18 juni 2004 in nationaal recht omgezet moest worden? Zo ja, waarom is dat niet gebeurd? Zo neen, bent u bekend met het feit dat deze richtlijn een rechtstreekse werking heeft zodat particulieren deze richtlijn kunnen inroepen en deze door de rechtbank kan worden toegepast?

Antwoord:

De Richtlijn 2002/49/EEG diende uiterlijk op 18 juli 2004 door de lidstaten in nationaal recht omgezet te zijn. In Nederland is dit gebeurd bij wet van 30 juni 2004 (Stb 2004 nr 338), die krachtens Stb 2004 nr 339 in werking is getreden op 18 juli 2004. Voor de goede orde zij hierbij wel opgemerkt, dat de richtlijn niet van toepassing is op het geluid van militaire activiteiten in militaire terreinen.

Door de omzetting maken de richtlijnbevestigingen deel uit van het nationale recht en is de eventuele rechtstreekse werking niet meer aan de orde.

Zo ja, welke gevolgen heeft dat voor het berekeningsvoorschrift van geluidswaarden?

Antwoord:

Tussen medio 2007 en medio 2012 zullen de geluidsbelastingen in agglomeraties en zones rond wegen, spoorwegen en burgerluchthavens uitgedrukt gaan worden in een andere eenheid ( $L_{den}$ ) en dientengevolge ook een andere getalswaarde krijgen. Voor de fysieke belasting maakt dat niets uit en de normen worden bij de overgang van de ene naar de andere eenheid volgens dezelfde systematiek herberekend. Zonodig wordt voor luchthavens waar de geluidsbelasting wordt uitgedrukt in Kosteenheden een conversie naar  $L_{den}$  vastgesteld.

- 19 Kunt u aangeven wanneer een gedegen meetnet voor geluidshinder en luchtverontreiniging in werking kan treden?

Antwoord:

Vooralsnog is er geen aanleiding om een meetnet voor geluidshinder en luchtverontreiniging op te zetten, omdat de geluidsmetingen die tot nu toe verricht zijn een voldoende beeld geven van de geluidsniveaus en -belasting ten gevolge van het vliegverkeer. Zie ook de antwoorden op de vragen 21 en 23.

- 20 Wanneer start de door de staatssecretaris van VROM toegezegde Commissie Geluidshinder Geilenkirchen? Kunt u inzicht geven in de bevoegdheden en samenstelling van deze commissie?

Antwoord:

Op dit moment wordt gewerkt aan een voorstel voor een commissie of deskundige voor de regio Onderbanken. Deze commissie danwel deskundige zal het creëren van vertrouwen tussen overheid en bevolking als hoofddoel hebben. De commissie danwel deskundige zal aan twee voorwaarden moeten voldoen: hij/zij zal zich niet bezighouden met juridische procedures en de verwachtingen over de mogelijkheden en beperkingen moeten vooraf helder zijn. De precieze invulling van taak en samenstelling is onderwerp van bestuurlijk overleg met de regio. Over de precieze start van de commissie danwel deskundige kan ik nog niets zeggen.



- 21 Zullen er nog metingen rond de vliegbasis worden verricht naar geluidsoverlast en de effecten ervan? Zo ja op welke termijn. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja, er zullen nieuwe geluidsmetingen in de regio Onderbanken worden verricht. Met het oog op de vergelijkbaarheid zullen deze metingen op dezelfde plaatsen als in 2004 worden verricht. Op dit moment wordt er overleg met het NLR gevoerd over de technische details van de metingen.

- 22 Wat zijn u voornemens wat betreft de realisatie van geluidsisolerende maatregelen op de grond rond de vliegbasis? Welke inzet pleegt u om de geluidsoverlast voor bewoners terug te dringen? Op welke termijn bent u van plan dit uit te voeren?

Antwoord:

In de jaren 1982-1986 is een programma uitgevoerd voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan bestaande woningen. Het programma is uitgevoerd binnen de geluidszone voor de vliegbasis Geilenkirchen. Vanwege de optredende maximale geluidsniveaus is het programma zwaarder en in een uitgebreider gebied uitgevoerd dan later op basis van de Luchtvaartwet is vastgesteld voor de burger- en militaire luchtvaartterreinen elders in Nederland.

Op het moment van vaststelling van het Besluit zonering buitenlands luchtvaartterrein Zuid-Limburg was het isolatieprogramma behorend bij de in dat Besluit vastgestelde geluidszone reeds afgerond in het kader van de presanering. Het besluit kent dan ook geen hoofdstuk over maatregelen ter bescherming van reeds aanwezig of in aanbouw zijnde woningen of gebouwen tegen geluidhinder vanwege een luchtvaartterrein en evenmin financiële bepalingen met betrekking tot het isolatieprogramma. Om deze reden komt geen enkele omwonende van de vliegbasis Geilenkirchen meer in aanmerking voor een isolatieprogramma met een financiële bijdrage van de rijksoverheid.

- 23 Bent u voornemens de nieuwe geluidssituatie in Onderbanken en omstreken, dat wil zeggen na de onlangs gekapte 6 hectare, te vergelijken met de oude? Zo neen, waarom niet? Zo ja, op welke manier en welke termijn?

Antwoord:

Ja, door middel van de bij vraag 21 besproken nieuwe geluidsmetingen kan de oude met de nieuwe situatie vergeleken worden. Op deze manier kan inzicht worden verkregen in de eventueel veranderde geluidsniveaus na het afzagen van de bomen.

- 24 Wanneer gaat het nader onderzoek naar de gevolgen voor de volksgezondheid van de bewoners van Schinveld en omstreken van start?

Antwoord:

Wij zijn voornemens een onderzoek te laten uitvoeren naar de signalen van bezorgdheid, echter niet op zeer korte termijn. Door de gespannen situatie in de regio kan het uitvoeren van het onderzoek op korte termijn een onjuist beeld van de belasting weergeven. Onze inschatting is dat de situatie na 6 maanden tot een jaar voldoende gestabiliseerd kan zijn om verantwoord onderzoek te kunnen uitvoeren.

- 25 Kunt u aangeven of er aan de Duitse zijde van de grens soortgelijke problemen voorkomen?

Antwoord:

Het probleem met de ontoereikend vrijgehouden vliegfunnel doet zich in Duitsland niet voor, doordat daar reeds in de jaren 80 en 90 van de vorige eeuw maatregelen genomen zijn. Er is toen in het verlengde van de startbaan aan de oostzijde bos gekapt en sindsdien wordt nieuwe uitgroei boven het obstakelvrije vlak tegengegaan. Afgezien daarvan maken de Awacs-vliegtuigen aan de Duitse zijde van de grens hetzelfde geluid als aan de Nederlandse zijde en kijken ook de emissies van rookgassen en



kerosinedamp niet af. Verder liggen de plaatsen Teveren en Geilenkirchen op afstanden van de vliegroutes, die vergelijkbaar zijn met de afstanden waarop Schinveld en Brunssum liggen. Wel gaat meer dan de helft van de vliegbewegingen geheel over Duits grondgebied. In objectieve zin is de belasting voor de burgerbevolking in Duitsland dus vergelijkbaar of zelfs hoger. De publieke oppositie is echter aanzienlijk geringer.

Zo ja, welke maatregelen neemt de Duitse overheid tegen overlast?

Antwoord:

Afgezien van de onderhoudsmaatregelen voor het vrijhouden van het obstakelvrije vlak aan de oostzijde van de startbaan, geen.

26 Wat zijn de momenten voor nader overleg tussen u en de Kamer over de toekomst van deze vliegbasis?

Antwoord:

Wanneer zich een verandering voordoet in het antwoord op vraag 6.

Hoogachtend,  
De Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

Sybilla M. Dekker