

Vergaderjaar 2013–2014

**33 750 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2014**

**Nr. 75**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 maart 2014

Tijdens het Algemeen Overleg op 11 december 2013 (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 68) over de stand van zaken met betrekking tot de AWACS heb ik toegezegd schriftelijk te reageren op de rapportages van het bureau DGMR. DGMR heeft samen met Sensornet B.V., dat in de regio het mede door I&M gefinancierde geluidsmeetnet in beheer heeft, een analyse uitgevoerd van de meetresultaten. Met deze brief kom ik deze toezegging na. Ik betrek hierbij rapportages van genoemd bureau van 25 april 2013, 4 oktober 2013 en 13 december 2013.<sup>1</sup>

Alvorens op de rapportage van DGMR in te gaan hecht ik eraan om te benadrukken dat de methodiek om een geluidsreductie van 35 procent te realiseren en te valideren, gebaseerd is op het beschouwen van de geluidsbelasting in Kosten-eenheden (Ke). Dit is conform de daartoe strekkende luchtvaartwetgeving. Dit houdt in dat hierbij de geluidsbelasting voor alle vliegtuigbewegingen over een geheel jaar wordt berekend. Daarbij wordt – naast de geluidsniveaus tijdens de beweging – rekening gehouden met andere karakteristieken zoals gebruikte vliegtuigtypen, gevolgde vliegprocedures en de tijdstippen waarop vluchten plaatsvinden (dag, avond of nacht). De validatie op deze berekening is gebaseerd op een vergelijking van de berekende geluidsbelasting in Ke met die op basis van gemeten geluidsbelasting; zie daartoe het u bij brief van 9 november 2011 toegezonden voorstel voor validatie (bijlage bij Kamerstuk 33 000 XII, 33 000 X, nr. 6). Deze wettelijk voorgeschreven berekeningswijze is uitvoerig met uw Kamer besproken.

<sup>1</sup> De rapportage van 25 april 2013 analyseert meetresultaten in de periode januari 2008–december 2012; de overige twee rapportages analyseren de meetresultaten in de periode januari–juni 2013, waarbij de rapportage van 4 oktober een concept versie is van de rapportage van 13 december.

DGMR constateert dat de rijksoverheid het doel voor de geluidsreductie in zoverre heeft bereikt dat het gestelde doel reeds in 2008 vrijwel was gerealiseerd, doordat niet de werkelijke geluidsbelasting maar «het theoretisch maximaal aantal vliegbewegingen» (waarschijnlijk wordt het maximaal aantal toegestane vliegbewegingen bedoeld) als uitgangspunt is gehanteerd.

Deze constatering van DGMR is in het licht van de in dat jaar geconstateerde omvang van het vliegverkeer op zich juist. Het is echter hierbij belangrijk te constateren dat de motie Neppérus en Samsom (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 78) aangeeft dat de te bereiken geluidsreductie ad 35 procent in 2012 gerealiseerd moest zijn en dat hierbij eveneens het maximaal toegestane aantal vliegbewegingen als referentie geldt. Voor dit maximale aantal is uitgegaan van het in 2008 geldende maximum van 3600 vliegtuigbewegingen en de in dat jaar optredende karakteristieken van het werkelijk opgetreden vliegverkeer.

Inherent aan de voorgeschreven berekeningsmethodiek, kan een groot aantal vluchten met een laag piekgeluidniveau in eenzelfde geluidsbelasting resulteren als een lager aantal vluchten met een hoger piekgeluidniveau. Dit impliceert echter niet dat deze berekeningsmethodiek voor de vliegbasis Geilenkirchen ongeschikt is. De wettelijk voorgeschreven wijze van berekenen houdt namelijk rekening met alle voor de geluidsbelasting relevante factoren. De regelgeving behoeft aldus geen aanpassing.

DGMR constateert dat er nog steeds veel passages van AWACS-vliegtuigen voorkomen met piekniveaus boven 100 dB(A). Over de periode 2008–2012 neemt het percentage passages met piekniveaus onder de 100 dB(A) af. Het verminderen van het aantal vluchten lijkt op incidenteel zeer hoge piekniveaus geen invloed te hebben.

Het is inderdaad betreurenswaardig dat het ondanks alle inspanningen tot op heden niet mogelijk is gebleken de NAVO te overtuigen van de noodzaak tot vervanging van motoren van de vliegtuigen door geluidsarmere. Hierdoor blijven er passages van (AWACS)vliegtuigen met een hoog piekgeluidniveau. Het is echter wel gelukt om een aantal maatregelen door te voeren die de geluidsbelasting hebben gereduceerd. Met de resultaten hiervan ben ik tevreden. Bij deze doorgevoerde maatregelen horen overigens ook maatregelen die hebben geleid tot een lager aantal passages met een hoog piekniveau. Zo gaat de inzet van moderne vrachtvliegtuigen – in de plaats van de zogenoemde Trainer Cargo Aircraft – gepaard met beduidend lagere piekbelastingen en de inzet van simulatoren heeft ervoor gezorgd dat vliegbewegingen niet meer hoeven plaats te vinden (en dat de daarmee gepaard gaande piekbelastingen aldus niet meer optreden). Het geheel van maatregelen is geschetst in eerdere brieven aan uw Kamer; in mijn brief van 3 april 2013 (Kamerstuk 33 400 XII, nr. 58) omtrent het bereiken van de ten doel gestelde geluidsreductie heb ik aangegeven dat deze maatregelen tot nu toe succesvol zijn. Het kabinet spant zich in om deze reductie vast te houden.

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