

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

### 3285

Vragen van de leden **De Wit** en **Jansen** (beiden SP) aan de staatssecretaris van Defensie over *het verlengen van de startbaan van vliegveld Geilenkirchen*. (Ingezonden 12 juni 2009)

1  
Is het bericht<sup>1</sup> waar dat u zich gaat inspannen om de starten landingsbaan van de AWACS-vliegtuigen in Geilenkirchen (D), vlakbij Schinveld, oostwaarts met 900 meter te laten verlengen?

2  
Waarom zijn pogingen in het verleden om de startbaan oostwaarts te verlengen toen niet geslaagd en hoe groot acht u de kans van slagen dit keer? Waarop baseert u die kans van slagen en wanneer heeft u hier uiterlijk uitsluitsel over?

3  
Is het waar dat aan Duitse zijde door de burgemeester van Geilenkirchen met weinig enthousiasme op uw plan is gereageerd?<sup>2</sup> Hoe gaat u de Duitse belanghebbenden overtuigen van noodzaak en voordelen van de verlenging?

4  
Wat zijn de voordelen voor de regio precies? Kunt u in uw antwoord uiteenzetten hoe groot de geluidsreductie op Nederlands grondgebied zal zijn? Betekent de verlenging van de startbaan dat de

sloop van huizen, zoals nu voorzien vanwege geluidsoverlast, achterwege kan blijven? Zo nee, waarom niet?

5  
Houdt u bij de verlenging alleen rekening met het opstijgen van vliegtuigen, waarbij deze tussen de kernen Schinveld en Brunssum afbuigen, of levert verlenging ook vermindering van overlast op van de vliegtuigen die op een hoogte van rond de 100 meter over de kern van Schinveld moeten vliegen om te kunnen landen?

6  
Betekent de verlenging van de startbaan dat u zich neerlegt bij het voortduren van vluchten van lawaaiige AWACS-toestellen vanaf vliegbasis Geilenkirchen en u zich niet verder zult inspannen voor uitplaatsing van vluchten naar elders in Europa en het vervangen van motoren door minder lawaaiige motoren? Zo nee, hoe ziet uw inspanningen op deze aspecten er uit?

7  
Betekent de verlenging van de startbaan in 2012 dat u tot die tijd overlast van AWACS in Limburg accepteert? Zo nee, hoe gaat u de overlast tot de verlenging gereed is dan voorkomen?

8  
Is het aangekondigde meetnet naar geluidshinder rond de vliegbasis al ingesteld? Bent u bereid dit meetnetwerk uit te breiden met

snuffelpalen die de luchtverontreiniging meten?

9  
Kunt u deze vragen tegelijkertijd beantwoorden met de brief die is toegezegd voor juni dit jaar waarin u ons informeert over de mogelijkheden die de Europese wetgeving biedt?<sup>3</sup>

<sup>1</sup> de Volkskrant, 8 juni 2009: «Langere startbaan AWACS moet overlast terugdringen».

[http://www.volkskrant.nl/binnenland/article1211277.ece/Langere\\_startbaan\\_AWACS\\_moet\\_overlast\\_terugdringen](http://www.volkskrant.nl/binnenland/article1211277.ece/Langere_startbaan_AWACS_moet_overlast_terugdringen)

<sup>2</sup> De Telegraaf, 10 juni 2009: «Verlengen startbaan voor Duitsers onbespreekbaar». [http://www.telegraaf.nl/binnenland/4126063/\\_Langere\\_startbaan\\_onbespreekbaar\\_.html](http://www.telegraaf.nl/binnenland/4126063/_Langere_startbaan_onbespreekbaar_.html)

<sup>3</sup> 31 700 XI, nr. 85.

#### Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **De Vries** (Defensie) (ontvangen 20 juli 2009)

1 en 2  
In 1997 heeft de Navo een rapport opgesteld over de mogelijkheden van een verlenging of verlegging van de start- en landingsbaan van de Navo vliegbasis Geilenkirchen in oostelijke richting. In het rapport heeft de Navo aangegeven niet in te stemmen met het verplaatsen van een van beide startpunten of van een van beide landingspunten. De Navo heeft voorts aangegeven dat een verlenging van de baan met 800 meter in oostelijke richting niet acceptabel is vanwege

de infrastructurele consequenties en vanwege de negatieve effecten voor het milieu aan de oostzijde van de start- en landingsbaan in het algemeen en voor de bewoners in Duitsland (gelet op geluidsoverlast) in het bijzonder. Voorts werd een verlenging ook nationaal niet ondersteund door Duitsland vanwege de fysieke consequenties van een dergelijke verlenging en de toename van de geluidsoverlast. In opdracht van de *NATO Airborne Early Warning & Control Programme Management Agency* (NAPMA) heeft de Amerikaanse firma Landrum & Brown onlangs een rapport opgesteld over de operationele, milieu- en lokaaleconomische aspecten, in aanvulling op de eerder onderzochte financieel-economische aspecten van de vervanging van de motoren. De conclusie van het eindrapport dat de Kamer met de brief van 2 juli jongstleden (kenmerk DMO/DB/2009019015) is aangeboden, luidt dat een verlenging van de baan en een gedeeltelijke verplaatsing van start- en landingspunten resulteert in een grote reductie van het aantal geluidgehinderden aan de Nederlandse zijde terwijl dit in samenhang met de andere aanbevelingen niet leidt tot een toename van geluidgehinderden aan de Duitse zijde van de vliegbasis. In een bestuurlijk overleg met de regio op 8 juni 2009 heb ik mijn steun voor deze aanbeveling uit de AWACS vervolgstudie uitgesproken, maar heb er ook op gewezen dat bilateraal en Navo-overleg nog volgt. Tevens heb ik een beroep gedaan op de lokale en regionale overheden de aanbevelingen van de studie te bespreken met hun Duitse ambtgenoten. Zoals met de brief van 2 juli jongstleden gemeld, is op verschillende niveaus overleg nodig om de aanbevelingen uit te werken en tot besluitvorming te komen. Wat Nederland betreft wordt er spoed betracht met de uitwerking van de aanbevelingen en, vervolgens, de besluitvorming in Navo-verband. Ik zal de Kamer in het najaar informeren over de voortgang.

3

Ja. De Duitse gemeente Geilenkirchen heeft in een reactie aangegeven dat zij niet van plan is mee te werken aan de verlenging van de startbaan van de Navo vliegbasis Geilenkirchen. De burgemeester van Geilenkirchen heeft het voorstel

onbespreekbaar genoemd. Nederland kan een baanverlenging niet eenzijdig afdwingen. Zoals gemeld met de brief van 2 juli jongstleden (kenmerk DMO/DB/2009019015) is op verschillende niveaus, in Navo-verband en bilateraal, overleg nodig om de aanbevelingen uit te werken en tot besluitvorming te komen. Tevens heb ik een beroep gedaan op de lokale en regionale overheden de aanbevelingen van de studie te bespreken met hun Duitse ambtgenoten. Het rapport dat de Amerikaanse firma Landrum & Brown heeft opgesteld in opdracht van de *NATO Airborne Early Warning & Control Programme Management Agency* (NAPMA) bevat mijns inziens goede argumenten om Duitsland te overtuigen van de voordelen van een baanverlenging. Op voorstel van het Duitse en het Nederlandse lid heeft de *NATO Airborne Early Warning & Control Programme Management Organisation Board of Directors* (NAPMO BoD) besloten dat beide landen de aanbevelingen van de studie verder uitwerken in samenwerking met NAEW&C *Force Command* (de operationele commandant) en NAPMA. Ik zal de Kamer in het najaar informeren over de voortgang in dit dossier.

4

Volgens het rapport van Landrum & Brown leidt het aanbevolen pakket van maatregelen, waarvan een baanverlenging onderdeel uitmaakt, tot een reductie van het aantal geluidgehinderden aan de Nederlandse zijde terwijl er geen toename is aan de Duitse zijde. De aanbevelingen worden nader uitgewerkt in samenwerking met Duitsland, NAEW&C *Force Command* en NAPMA. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of en zo ja welke effecten een baanverlenging heeft op de ligging van het obstakelvrije vlak zoals dat van toepassing is op basis van internationale vliegveiligheidscriteria en op het beheer en onderhoud van het gedeelte van de Schinveldse bossen dat in het verlengde van de start- en landingsbaan ligt. Een aanbod tot aankoop van woningen wordt op basis van de vastgestelde geluidszone niet voorzien en ligt in geval van een reductie van geluidgehinderden niet voor de hand.

5

In het rapport van Landrum & Brown wordt voorgesteld de starts en de naderingen over Nederland met 900 meter te verleggen in oostelijke richting. Voorgesteld wordt alle starts in westelijke richting voor de bebouwde kernen van Schinveld en Brunssum te laten afbuigen naar het noorden of het zuiden. Naderend verkeer vanuit het westen vliegt blijvend tussen de bebouwde kernen door, maar op een hoogte die groter is dan in de huidige situatie.

6 en 7

Wat Nederland betreft wordt er spoed betracht met de uitwerking van de aanbevelingen van de AWACS vervolgstudie en, vervolgens, met de besluitvorming in Navo-verband. Wanneer de baanverlenging zou kunnen plaatsvinden is overigens afhankelijk van de procedures die in Duitsland moeten worden doorlopen. De conclusies van het rapport bieden geen grond voor de herziening van het standpunt betreffende de vervanging van de AWACS-motoren. Nederland blijft zich inzetten voor de andere maatregelen/sporen waarover de Kamer is geïnformeerd met de voortgangsrapportage van 23 december 2008 (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 66). Ik zal de Kamer in het najaar informeren over de voortgang in het dossier.

8

Er is een meetnet met geluidmeters in de omgeving van de vliegbasis Geilenkirchen ingesteld. Ik zie geen aanleiding voor een meetnetwerk met snuffelpalen die de luchtverontreiniging meten. Het rapport van Landrum & Brown geeft aan dat de invloed van de operaties op de Navo vliegbasis Geilenkirchen op de luchtverontreiniging in de regio zeer beperkt is.

9

Over de mogelijkheden die de Europese wetgeving biedt wordt u separaat door de Minister van VROM geïnformeerd.