

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XI

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) en van de begrotingsstaat van het Waddenfonds voor het jaar 2009

Nr. 66

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 december 2008

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de voortgang in de kwestie geluidsoverlast en bosonderhoud rondom de Navo-vliegbasis Geilenkirchen.

In de brief van 24 april van dit jaar bent u geïnformeerd over de wijze waarop het kabinet de geluidsoverlast door vliegverkeer vanaf de Navo-vliegbasis Geilenkirchen in de gemeenten Onderbanken en Brunssum wil verminderen (Kamerstuk 31 200 XI, nr. 109). De brief bevatte een pakket concrete maatregelen om in overleg met de Navo, afzonderlijke lidstaten en de betrokken gemeenten en provincie oplossingen te vinden voor de geluidsoverlast en de bomenproblematiek. De brief van 16 juni jl. (31 200 XI, nr. 129) gaat in op de kabinetsinspanningen om aantal vliegbewegingen vanaf de vliegbasis tot 2600 per jaar te verminderen. In beide brieven werd de hoop uitgesproken dat nog voor het eind van 2008 met de Navo duidelijke afspraken konden worden gemaakt over een aanzienlijke afname van de geluidsoverlast, onder meer door een vermindering van vliegbewegingen.

In aanvulling op het bovenstaande heb ik in mijn brieven van 6 juni en 26 juni jl. (nummers 31 200 X, nr. 126 en 31 200 X, nr. 139) twee nieuwe onderzoeken aangekondigd, te weten een onderzoek door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) naar de mogelijkheid van stilere vliegprocedures en een vervolgstudie op de herziene *business case* van de vervanging van AWACS-motoren. De resultaten van de studies zouden naar verwachting respectievelijk eind 2008 en in juni 2009 gepresenteerd worden.

Er zijn niet alleen maatregelen nodig om de geluidshinder te verminderen, maar ook om de vliegveiligheid te garanderen door het obstakelvrije vlak bij de Navo-vliegbasis boomvrij te maken en te houden. Om dit te bewerkstelligen heeft het vorige kabinet een NIMBY-besluit genomen op basis van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het NIMBY-besluit heeft na de intrekking door de minister van VROM vanaf 16 juni van dit jaar geen

rechtskracht meer. Zoals vermeld in de brief van 16 juni gaat het huidige kabinet er vanuit dat intrekking van het NIMBY-besluit kan bijdragen tot herstel van vertrouwen bij belanghebbenden in de regio. Dit vertrouwen is nodig om (bindende) afspraken te kunnen maken over het vrijhouden van het obstakelvrije vlak van de vliegbasis Geilenkirchen.

Achtereenvolgens komen in deze brief aan de orde de vervolgstudie op de herziene *business case* van de vervanging van AWACS-motoren, de *Training & Cargo Aircraft* (TCA)-vliegtuigen en de uitkomsten van het overleg met de Navo over vermindering van vliegbewegingen. Tot slot sta ik stil bij de stand van zaken van het noodzakelijke onderhoud van de Schinveldse bossen. Separaat zal de minister van VROM, als opdrachtgever van het NLR-onderzoek naar stillere vliegprocedures, u zo spoedig mogelijk informeren over de uitkomsten van dat onderzoek, alsmede over haar inspanningen in Europees verband.

Vervolgstudie op de herziene *business case* van de vervanging van AWACS-motoren

Met de brief van 24 april van dit jaar bent u geïnformeerd over de uitkomsten van de herziene *business case*. Hierin werd geconcludeerd dat het vanuit financieel-economisch perspectief niet zinvol is de motoren van de AWACS-vliegtuigen te vervangen. Met de brief van 26 juni jl. bent u geïnformeerd over het besluit van de *Board of Directors* (BoD) van de *NATO Airborne Early Warning & Control Programme Management Organisation* (NAPMO) tot een vervolgstudie op de herziene *business case*. In aanvulling op de onderzochte financieel-economische aspecten is deze vervolgstudie gericht op overwegingen in verband met operaties, het milieu en de lokale economie.

Na het BoD-besluit heeft Defensie samen met VROM de resultaten van ruim 30 door Nederland uitgevoerde studies en onderzoeken beschikbaar gesteld aan de *NATO Airborne Early Warning & Control Programme Management Agency* (NAPMA). Op grond van de door Nederland, Duitsland en Navo geleverde documentatie kon worden vastgesteld welk studiemateriaal beschikbaar is voor verwerking in de vervolgstudie. Vervolgens heeft NAPMA een aantal bedrijven en instituten (waaronder Nederlandse) van de vijftien NAPMO-landen om een offerte gevraagd voor de uitvoering van de vervolgstudie. Het contract is begin november aan een Amerikaanse firma gegund. De studie zal ongeveer acht maanden duren. In juni 2009 zullen de resultaten van de vervolgstudie aan de NAPMO BoD worden gerapporteerd en aansluitend zal de Kamer worden geïnformeerd.

In dit verband heeft de heer De Wit van de SP mij op 17 december 2008 kamervragen gesteld (2080908080). De antwoorden op deze vragen zal ik u begin januari 2009 bij brief begin doen toekomen.

Training & Cargo Aircraft (TCA)-vliegtuigen

De NAEW&C (*NATO Airborne Early Warning & Control*)-vloot bestaat uit 20 vliegtuigen van het type Boeing-707. Zeventien van die vliegtuigen zijn voorzien van een radar. Drie toestellen, *Training & Cargo Aircraft* (TCA)-vliegtuigen, beschikken daar niet over en worden gebruikt voor opleiding en transport. De TCA-vliegtuigen zijn de oudste van de gehele vloot (40 jaar) en hebben eerder als passagiersvliegtuig dienst gedaan bij een civiele luchtvaartmaatschappij. In het licht van hun relatieve ouderdom en hogere onderhoudskosten is onderzocht of met afstoting van de TCA-vliegtuigen en het leasen van nieuwere vliegtuigen een kostenbesparing kan worden bereikt. Dit blijkt inderdaad het geval te zijn en tijdens de vergade-

ring van de NAPMO BoD van 3 december is daarom besloten de drie TCA-toestellen in 2012 af te stoten. Op deze manier wordt ook een concrete geluidsbesparing bereikt. Naar verwachting zal door middel van een civiele leaseconstructie worden voorzien in modernere toestellen met stillere en schonere motoren.

Vermindering van vliegtuigbewegingen

Zoals bij het algemeen overleg met de vaste commissies voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en voor Defensie op 20 mei van dit jaar (Kamerstuk 31 200 XI, nr. 128) is besproken, wil het kabinet het met de Navo eens worden over drie maatregelen om het aantal vliegbewegingen op Geilenkirchen aanzienlijk te verminderen. Het gaat in de eerste plaats om vermindering van het aantal vliegbewegingen door transportvluchten voor internationale vredesmissies naar andere vliegvelden te verplaatsen. Als tweede de terugdringing van het aantal trainingsvluchten door te investeren in een moderne vluchtsimulator. Ten derde het verminderen van het aantal vluchten door de spreiding van AWACS-vliegbewegingen over andere bases. De inzet van het kabinet is het aantal vliegbewegingen op Geilenkirchen te reduceren tot 2600 per jaar, waar het maximum nu 3600 is.

Sinds 20 mei jl. is herhaaldelijk met de Navo en betrokken lidstaten gesproken over de afname van geluidsoverlast en de vermindering van vliegbewegingen vanaf vliegbasis Geilenkirchen. Er is een briefwisseling met de *Supreme Allied Commander Europe* (SACEUR) over dit onderwerp op gang gekomen en op 22 oktober is de Noord Atlantische Raad gebriefd. De Navo heeft begrip voor de geluidsproblematiek rondom het vliegveld Geilenkirchen en is bereid mee te werken aan oplossingen. Samen met Nederland zal worden gestreefd naar een stapsgewijze vermindering van het aantal vliegbewegingen op vliegveld Geilenkirchen. Het welslagen daarvan hangt mede af van de bereidheid van NAPMO-lidstaten, waaronder Nederland zelf, om vluchten van vliegveld Geilenkirchen over te nemen, eventuele extra kosten te dragen en de mate waarin het gebruik van de te moderniseren vluchtsimulator de behoefte aan trainingsvluchten vermindert. Hiertoe onderhoudt Nederland op zowel politiek als militair niveau contacten met partnerlanden. Hieronder ga ik in op de resultaten van de drie sporen die het overleg in Navo-verband tot op heden heeft opgeleverd.

Vermindering van het aantal vliegbewegingen door het verplaatsen van transportvluchten naar andere vliegvelden

In 2007 zijn vanaf vliegbasis Geilenkirchen 150 vrachtluchten uitgevoerd ter ondersteuning van ISAF en KFOR. Door inspanningen van de Navo zal het totale aantal vrachtluchten aan het einde van dit jaar naar verwachting met ongeveer 25 zijn afgenomen. Daarnaast is met Canada overeenstemming bereikt over de structurele verplaatsing van tien vrachtluchten naar vliegveld Spangdahlem. Verder heeft de minister van Defensie in een gesprek met zijn Duitse collega op 2 juli jl. gesproken over verplaatsing van Duitse transportvluchten met C-160 Transall-toestellen van de vliegbasis Geilenkirchen. Het gaat om maximaal 65 vluchten per jaar. Duitsland heeft het verzoek van Nederland in welwillende overweging genomen maar nog geen toezeggingen gedaan. Ten slotte kunnen in Nederland 40 vrachtluchten vanaf Vliegbasis Eindhoven worden uitgevoerd als onderdeel van een afspraak met de Navo over de vermindering van het aantal vrachtluchten op Geilenkirchen. Deze eigen bijdrage maakt het ook sterker om de Duitsers te overtuigen.

Terugdringing van het aantal trainingsvluchten door investeringen in een moderne vluchtsimulator en de inzet van ervaren piloten

Zoals in de vorige voortgangsrapportage werd gesteld, heeft Nederland bij de Navo aangedrongen om te investeren in een moderne vluchtsimulator op de vliegbasis Geilenkirchen. In juli heeft de Navo hiermee ingestemd. Volgens de huidige planning zal het contract voor het uitvoeren van de *upgrade* van de vluchtsimulator eind december 2008 worden gegund. Verwacht wordt dat een gemoderniseerde vluchtsimulator in 2010 in gebruik kan worden genomen. Nederland onderzoekt of het mogelijk is om de Navo te ondersteunen om het certificeringproces van de vluchtsimulator te versnellen. Met het oog op de vliegveiligheid is het volgens de NAVO van belang de ervaringen met de nieuwe vluchtsimulator eerst deugdelijk te evalueren alvorens het aantal werkelijke trainingsvluchten te reduceren. De NAVO streeft echter naar een reductie van het aantal trainingsvluchten vanaf Geilenkirchen met 20–25% door gebruik van de gemoderniseerde vluchtsimulator. Dit komt neer op een reductie van circa 150 vliegbewegingen per jaar over Nederland.

Tijdens het algemeen overleg van 20 mei van dit jaar is ook gesproken over de inzet van piloten met meer ervaring bij de operationele component van het AWACS-programma. In het NAPMO BoD overleg van 3 december jl. is inderdaad een beroep gedaan op de lidstaten om hoger gekwalificeerde vliegers af te vaardigen en een langere plaatsingsduur te hanteren. In 2009 zal het resultaat daarvan moeten blijken.

De spreiding van vliegbewegingen over andere bases

Zowel Nederland als de Navo heeft in overleg met Navo-partners de mogelijkheid van verdere de spreiding van AWACS-vliegbewegingen over andere bases onderzocht. Het betreft zowel trainings- als operationele vluchten. Op basis van bilaterale gesprekken tussen de minister van Defensie en zijn Poolse ambtsgenoot heeft Polen de Navo laten weten de vliegbasis Powidz beschikbaar te willen stellen voor AWACS-trainingsvluchten en daaraan gerelateerde activiteiten. Ook IJsland heeft de bereidheid getoond operationele en trainingsvluchten over te nemen. Naar aanleiding van een bilateraal gesprek tussen de staatssecretaris van Defensie en zijn Hongaarse collega overweegt Hongarije eveneens AWACS-vluchten te accommoderen. In reactie op een schriftelijk verzoek van Nederland aan de landen met een *Forward Operating Base* (FOB) heeft Turkije te kennen gegeven incidenteel aanvullende vluchten te willen overnemen, op voorwaarde dat ook andere FOB-landen een deel voor hun rekening nemen. Overige landen konden geen toezeggingen doen. Wel is voorkomen, dat er FOB's zouden worden opgeheven.

Nederland heeft de Navo voorgesteld op korte termijn het plafond van 3600 naar 3000 vliegbewegingen per jaar te verlagen met het uiteindelijke doel binnen een nader overeen te komen termijn dit aantal te reduceren tot 2600 vliegbewegingen (over Nederland). Nederland heeft aangeboden 120 extra vliegbewegingen per jaar te accommoderen als onderdeel van een plafondverlaging op Geilenkirchen. De Navo bekijkt zelf ook de mogelijkheden om trainingsvluchten te spreiden en daarmee vliegbasis Geilenkirchen te ontlasten. Er is door de NAVO een officieel verzoek aan landen gedaan om te onderzoeken welke mogelijkheden hun vliegbases hebben om AWACS-trainingsvluchten uit te voeren.

Hoewel er positieve ontwikkelingen zijn, blijven de mogelijkheden voor de verdere spreiding van operationele en trainingsvluchten van AWACS-vluchten op korte termijn beperkt. Daarom zal naast de militaire lijn ook nog via de politieke lijn een brief naar de partnerlanden worden gestuurd.

Met de spreiding van trainingsvluchten naar afgelegen vliegvelden zijn overigens wel extra kosten gemoeid ten gevolge van langere vluchttijden. Het overnemen van vluchten door landen als Polen en Hongarije zal bovendien investeringen vergen in vliegveldinfrastructuur en luchtverkeersleiding- en navigatieapparatuur. Deze kosten zullen binnen NAPMO moeten worden verdeeld.

Inzet AWACS in Afghanistan

Een tijdelijke extra verlaging van het aantal vluchten zou kunnen ontstaan door de inzet van de AWACS in Afghanistan. Op dit moment is daar de discussie nog niet over afgerond.

Bosonderhoud in het obstakelvrije vlak

In de brief van 2 september jl. (31 200 XI, nr. 142) bent u door de minister van VROM geïnformeerd over de beslissing van 29 augustus 2008 op de bezwaren tegen het NIMBY-besluit. Bij die beslissing zijn de bezwaren, voor zover na de intrekking van het NIMBY-besluit nog relevant, ongegrond verklaard. Het gaat om de zes hectare waar in januari 2006 bomen zijn afgezaagd. De beslissing berust mede op nadere onderzoeken over de effecten van dat afzagen. Inmiddels hebben verschillende betrokkenen, waaronder de gemeente Onderbanken, tegen die beslissing beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voorts heeft de Afdeling op 22 oktober 2008 uitspraak gedaan inzake de goedkeuring door Gedeputeerde Staten van Limburg van het bestemmingsplan Buitengebied Onderbanken. De Afdeling heeft daarbij beroepen van Defensie en VROM ongegrond verklaard. Het gevolg daarvan is dat thans voor zaagwerkzaamheden in het bos een door het college van Burgemeester en Wethouders van Onderbanken te verlenen aanlegvergunning nodig is.

Na de intrekking van het NIMBY-besluit en de vermindering van de geluidsoverlast tot dusver vertrouw ik erop dat het college van Burgemeester en Wethouders zal meewerken aan de verlening van de benodigde aanlegvergunning. Voor de vliegveiligheid blijft het onderhoud in de zes hectare bos en het zagen in de ene hectare bos noodzakelijk. Ook in de briefwisseling met SACEUR is hier van Navo-zijde nadrukkelijk op gewezen.

Ten slotte

Met deze brief heb ik u op de hoogte gesteld van de tot dusver bereikte resultaten en de beoogde stappen in het AWACS-dossier. Het kabinet doet er alles aan om vooruitgang te boeken en blijft zich verbinden aan de doelstelling van 2600 vluchten. Het gaat te ver om al te spreken van een wezenlijke verbetering van de situatie, maar er zijn onmiskenbaar positieve ontwikkelingen in gang gezet die op langere termijn tot vermindering van de geluidsoverlast kunnen leiden. Ook de dialoog met de Navo en partnerlanden biedt aanknopingspunten voor oplossingen. Een eigen bijdrage van Nederland daarin kan verplichtend werken naar andere partnerlanden. De complexiteit van de materie maakt dat alleen in samenwerking en geleidelijk vooruitgang kan worden geboekt. Daarvoor zijn vastberadenheid en doorzettingsvermogen nodig. Halfjaarlijks zal ik u rapporteren over de voortgang.

De staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries