

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. 72**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 februari 2009

Tijdens het algemeen overleg over AWACS van 21 januari jongstleden heb ik toegezegd u nader te informeren over de kosten en financieringsmogelijkheden van de uitplaatsing van AWACS-vluchten van de vliegbasis Geilenkirchen naar andere vliegbases. In deze brief verschaf ik de gewenste informatie. Daarnaast informeer ik u over de aantallen en typen vliegbewegingen boven Nederland in 2008 en de wijze waarop de stapsgewijze vermindering naar maximaal 2600 vliegbewegingen per jaar moet worden gerealiseerd. Voor dit laatste aspect verwijs ik ook naar mijn brief van 23 december 2008 (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 66).

Alvorens een kostenindicatie te geven wil ik benadrukken dat voor uitplaatsing van vluchten van Geilenkirchen naar geschikte vliegvelden elders het financiële aspect uiteraard een rol speelt, maar niet de enige factor van belang is. Het blijkt in de praktijk erg lastig de uitplaatsingsbehoefte op goede wijze af te stemmen op het aanbod. De wisselende operationele of trainingbehoefte moet aansluiten bij de op dat moment beschikbare faciliteiten en diensten van andere vliegbases. Ondanks een principebereidheid van partnerlanden om bijvoorbeeld meer trainingvluchten over te nemen, geven vliegbases regelmatig te kennen niet op de gewenste momenten aan de specifieke behoeften te kunnen voldoen. Ik zal er bij de Navo-landen op aan blijven dringen extra vluchten over te nemen op hiervoor geschikte vliegvelden en om hier harde afspraken over te maken. Het concrete aanbod van Nederland om 120 vliegbewegingen (AWACS/Training- en Transporttoestellen (TCA)) en 40 vrachtluchten over te nemen dient in mijn overtuiging navolging te krijgen door andere landen. Dit vergt naast algemene bereidheid een inspanning op het vlak van afstemming tussen vliegbases en verhoging van planningsflexibiliteit. In een brief aan de desbetreffende Navo-collega's zal ik nogmaals het belang van verlichting van de geluidhinderproblematiek onderstrepen en een directe oproep doen hieraan een bijdrage te leveren door overname van een concreet aantal vluchten. Tevens zal ik mijn Navo-collega's vragen concreet te onderzoeken of zij mogelijkheden zien om meer ervaren vliegers op Geilenkirchen te plaatsen en met een langere plaatsingsduur.

## Kosten en financieringsmogelijkheden van uitplaatsing

Tijdens het algemeen overleg van 21 januari heb ik een indicatief bedrag genoemd van € 100 000,- per uitgeplaatste AWACS-missie. Het betrof hier een gemiddeld bedrag voor uitplaatsing binnen Europa. De kosten van uitplaatsing zijn vooral afhankelijk van de afstand van Geilenkirchen tot de nieuwe locatie en de lokale voorzieningen. Deze extra kosten verschillen daarom per alternatief. Een specifieke berekening omvat drie categorieën kosten.

Ten eerste zijn er kosten voor de transfer van het AWACS-toestel en de bemanning van Geilenkirchen naar de vliegbasis in kwestie. Afhankelijk van de locatie vergt dit een aantal vliegburen. De Navo geeft aan dat het uitplaatsen van een missie naar Polen een totale kostenpost oplevert van circa € 75 000, waarvan € 20 000 voor brandstof. Voor een oefening in Turkije kunnen de transferkosten gezien de afstand oplopen tot circa € 150 000. Eenmaal op de plaats van bestemming zullen vanwege doelmatigheid een zo groot mogelijk aantal vliegbewegingen vanaf die locatie worden uitgevoerd. Indien er gebruik wordt gemaakt van civiele velden worden ook landingsrechten in rekening gebracht voor het accommoderen van AWACS-oefenvluchten. De kosten hiervan variëren per vliegveld.

Ten tweede zijn er kosten voor het verblijf op een andere basis. Hieronder vallen vooral de verblijfskosten van de bemanning maar ook aanvullende kosten voor bijvoorbeeld klein onderhoud en bewaking van het vliegtuig. Deze kosten kunnen niet expliciet worden aangegeven maar een globale schatting komt neer op circa € 3 000 per dag, mede afhankelijk van de omvang van de bemanning.

Ten derde kunnen infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zijn. De faciliteiten op aangeboden bases in vooral Oost-Europese landen zijn veelal niet toereikend voor het opereren met AWACS-toestellen. Dit betreft verouderde start- en rolbanen, het ontbreken van adequate luchtverkeersleiding, navigatie-, communicatie- en brandbestrijdingapparatuur en/of een gebrek aan ervaren personeel. Landen als Polen of Hongarije zijn bereid om een vliegbasis ter beschikking te stellen voor AWACS-(training) vluchten maar willen de kosten voor benodigde infrastructurele aanpassingen niet zelf dragen. De kosten kunnen oplopen tot tientallen miljoenen euro's per vliegbasis. Zo bedraagt slechts de installatie van een modern *Instrument Landing System* (ILS), dat voor volwaardige vliegertraining bij vliegveldnaderingen onontbeerlijk is, al circa € 3 miljoen per landingsbaan. Om een compleet beeld te krijgen van alle noodzakelijke investeringen is nader onderzoek per vliegbasis nodig. Een dergelijk onderzoek vergt enkele maanden en wordt in dit stadium nog niet opportuun geacht.

De eerste twee kostenposten moeten worden gedragen door de bij het AWACSprogramma (NAPMO) aangesloten landen. Mits deze landen bereid worden gevonden om extra kosten voor uitplaatsing te dragen zijn er, naast de genoemde praktische uitvoerbaarheid, geen belemmeringen voor het vaker uitplaatsen van missies naar geschikte vliegvelden. De derde kostenpost (infrastructurele aanpassingen) komt mogelijk in aanmerking voor financiering uit Navo-investeringsfondsen. Het aanspreken van dit financieringsmechanisme vergt een proceduretijd van meerdere jaren. Het is de vraag of de Navo-landen zullen instemmen met een dergelijke, relatief grote investering. Ook Nederland zelf bepleit al enkele jaren om de schaarse financiële middelen binnen Navo vooral te gebruiken voor ondersteuning van missies en niet voor infrastructurele werken van de lidstaten. Rechtstreekse financiering van de kosten voor infrastruc-

turele aanpassingen door Nederland is een optie maar geniet vanwege de omvang van een dergelijke investering niet de voorkeur.

### Specificatie vliegbewegingen 2008

In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel vliegbewegingen in 2008 vanaf de Navo-vliegbasis Geilenkirchen hebben plaatsgevonden boven Nederland. De tabel geeft inzicht in het aantal vliegbewegingen met de 17 AWACS- en de drie training- en transporttoestellen (TCA-toestellen) en tevens in het aantal transportvliegbewegingen in het kader van lopende vredesoperaties (ISAF/KFOR). Separaat is het aantal vliegbewegingen als gevolg van *Touch & Go's* (TG) en *Low Approaches* (LA) weergegeven.

	Starts en landingen	TG/LA	Totaal
<b>AWACS</b>	1191	1 123	2 314
<b>TCA</b>	225	186	411
<b>Vracht (ISAF/KFOR)</b>	115	–	115
<b>Totaal</b>	1531	1 309	<b>2 840</b>

Het totaal aantal vliegbewegingen over Nederland in 2008 bedraagt 2840. Er is sprake van een lichte stijging ten opzichte van 2007 (2784 vliegbewegingen). Zoals besproken tijdens het AO op 21 januari wordt momenteel overlegd met de Navo om het aantal toegestane vliegbewegingen op Geilenkirchen structureel te verminderen. De inspanning van dit Kabinet is erop gericht het aantal vliegbewegingen terug te brengen naar maximaal 2600 vliegbewegingen per jaar, en vanaf dan een verdere verlaging zoals door de Kamer uitgesproken. Dit maakt onderdeel uit van het streven de geluidshinder rondom Geilenkirchen zoveel mogelijk terug te dringen.

### Stapsgewijze vermindering van vliegbewegingen

De Nederlandse inzet in de dialoog met Navo bestaat, op basis van het gebruikspatroon de afgelopen jaren, uit het op korte termijn vaststellen van een nieuw maximum aantal vliegbewegingen van 3000 per jaar boven Nederland. Bovendien wil Nederland dat ook de Navo zich verbindt aan het doel om het aantal vliegbewegingen te verminderen tot 2600. Nederland is bereid 120 extra vliegbewegingen (AWACS/TCA) per jaar te accommoderen en 40 vrachtluchten over te nemen op Nederlandse vliegbases. Dit zal een reductie van 160 vliegbewegingen op Geilenkirchen opleveren. Het in gebruik nemen van de gemoderniseerde vluchtsimulator in 2010 beoogt nog eens een vermindering met circa 150 vliegbewegingen. Indien Duitsland besluit de maximaal 65 transportvluchten met C-160 Transall-toestellen te verplaatsen, scheelt dit minstens 65 vliegbewegingen (er van uitgaand dat bij een Transall-vlucht op Geilenkirchen in ieder geval een start of een landing boven Nederland wordt uitgevoerd). Het in mindering brengen van genoemde getallen (160 plus 150 plus 65) op het nieuw af te spreken maximum van 3000 levert een totaal op van 2625 vliegbewegingen. Dit betekent dat om de doelstelling van 2600 vanaf het nieuw plafond te bereiken, naast een eventuele toezegging van Duitsland betreffende de Transall-vluchten, nog eens minstens 25 vliegbewegingen moeten worden uitgeplaatst. Het streven zal derhalve blijven om geïnteresseerde landen met geschikte vliegvelden zoveel mogelijk vluchten te laten overnemen.

De staatssecretaris van Defensie,  
J. G. de Vries