

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 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 2010

Nr. 4

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE, EN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 september 2009

Met deze brief informeren wij uw Kamer over de voortgang in de kwestie geluidsoverlast vanwege ondermeer de AWACS-vliegtuigen en het beheer en onderhoud van een deelgebied van de Schinveldse bossen nabij de Navo-vliegbasis Geilenkirchen.

In het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer van 21 januari 2009 (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 98) en tijdens het Voortgezet Algemeen Overleg van 3 maart 2009 (Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2008–2009, nr. 58, blz. 4701–4708) hebben wij uw Kamer geïnformeerd. Daarnaast en sinds die tijd hebben wij diverse brieven, mede naar aanleiding van vragen van leden van de Kamer, in relatie tot deze problematiek aan u gestuurd. Mede in het licht van de motie van de leden Neppérus en Samsom (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 78) worden in deze brief de deelonderwerpen behandeld. Daarbij zal worden verwezen naar de betreffende brieven.

Naast vermindering van het aantal vliegbewegingen komen ook andere maatregelen en relevante ontwikkelingen aan de orde. Stilgestaan wordt bij het recente besluit tot inzet van AWACS-vliegtuigen voor Afghanistan. Het kabinet steunt deze inzet van harte, aangezien de AWACS-vliegtuigen van grote toegevoegde waarde zijn voor de inspanningen van Nederland en onze bondgenoten met het oog op het creëren van een veilige en stabiele orde als voorwaarde voor opbouw van de Afghaanse staat. De relatie met de geluidhinderproblematiek zal kort worden toegelicht. Vervolgens komen de vervolgacties naar aanleiding van het rapport van Landrum and Brown en de geplande cockpitmodernisering aan bod. Voorts geeft de brief de stand van zaken van het noodzakelijke beheer en onderhoud van de Schinveldse bossen, de aanleg van een nieuw bosgebied, de inspanningen in EU-verband en de procedure bij de Raad van

State over de Nimby-procedure. Tot slot volgt de wijziging in de regelgeving met betrekking tot het beperkingengebied van buitenlandse luchthavens.

In goede samenwerking met de Navo en de leiding van de vliegbasis Geilenkirchen en ondersteund door externe instituten zijn in de afgelopen periode resultaten bereikt en positieve ontwikkelingen in gang gezet om de geluidsoverlast van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen te reduceren.

Vermindering van vliegbewegingen

Het doel van het kabinet is het aantal vliegbewegingen van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen boven Nederland te reduceren tot 2600 per jaar, waar het maximum voorheen 3600 was. Deze inzet wordt ondersteund door de motie van de leden Neppérus en Samsom waarin wordt gevraagd de afspraken met de Navo over het maximum aantal vluchten aan te scherpen. Zoals uitgesproken naar de Kamer onderschrijft het kabinet het streven van de motie Neppérus en Samsom om de 35% geluidsreductie te bereiken door middel van het terugbrengen van het aantal vliegbewegingen en andere maatregelen. Het Kabinet blijft zich hiermee inspannen om de geluidhinder zoveel mogelijk verder terug te dringen.

De Navo heeft het maximum aantal vliegbewegingen over Nederland op aandringen van Nederland inmiddels verlaagd tot 2996 vliegbewegingen per jaar. Daarnaast is de Navo bereid mee te werken aan oplossingen om op termijn het gestelde doel van 2600 te bereiken. Samen met Nederland zal worden gestreefd naar een stapsgewijze vermindering.

Zoals met uw Kamer is besproken wil het kabinet het met de Navo eens worden over drie maatregelen om het aantal vliegbewegingen op de Navo-vliegbasis Geilenkirchen te verminderen. Ten eerste gaat het om het verminderen van het aantal vliegbewegingen door spreiding van AWACS-vluchten over andere bases. Ten tweede betreft het vermindering van het aantal trainingsvluchten door gebruik te maken van een moderne vluchtsimulator en plaatsing van meer ervaren vliegers. Ten derde het zoveel mogelijk verplaatsen van transportvluchten voor internationale vredesmissies naar andere vliegvelden.

De spreiding van AWACS-vliegbewegingen over andere vliegbases

De minister van Defensie heeft in zijn brief van 29 april 2009 de ministers van Defensie van de Navo-AWACS-landen en IJsland gevraagd te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om vliegbewegingen van Geilenkirchen over te nemen om daarmee het aantal vliegbewegingen van en naar Geilenkirchen te reduceren. Hierbij stond vermeld dat Nederland heeft aangeboden 120 extra vliegbewegingen per jaar te accommoderen. De brief oogst in de reacties van de landen in algemene zin begrip voor de serieuze problematiek en een constructieve houding van de landen om in gezamenlijkheid met Navo oplossingen te zoeken voor de geluidhinder. Noorwegen en Groot-Britannië, die reeds AWACS locaties huisvesten, onderzoeken in overleg met *NATO Airborne Early Warning & Control Force Command* nu mogelijkheden op andere vliegvelden. Hongarije wil twee locaties beschikbaar stellen, en wil daarvoor de gevolgen op gebied van geluidshinder, publieke opinie en milieu nader onderzoeken. Zij overwegen daarbij experts te betrekken van Navo-instanties en -landen. België en Duitsland zijn niet in staat om nog meer AWACS-bewegingen te accommoderen dan nu al het geval is. Canada wil behulpzaam zijn bij het zoeken naar mogelijkheden om geluidshinder te verminderen. Polen stelt nog steeds de vliegbasis Powidz ter beschikking. Details om AWACS-vliegtuigen te kunnen ontvangen worden momenteel aan een studie

onderworpen door het Poolse Air Force Command. Van de reacties is het aanbod van Polen het meest belovend. Het overnemen van vluchten zal naar verwachting investeringen vergen in vliegveldinfrastructuur en luchtverkeersleiding- en navigatieapparatuur. Deze kosten zullen dan in het Navo-programma verwerkt moeten worden. Nederland zal de Navo verzoeken een onderzoeksteam te formeren om het Poolse aanbod in gemeenschappelijk overleg nader uit te werken.

Nederland heeft, zoals gezegd, aangeboden 120 extra vliegbewegingen per jaar te accommoderen. Daarvoor wordt met ingang van 2010 een aantal van de militaire vliegbases beschikbaar gesteld.

Gebruik moderne vluchtsimulator en de inzet van ervaren piloten

In zijn brief van 23 december 2008 (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 66) heeft de eerste ondertekenaar aangegeven dat de Navo heeft ingestemd met de investering voor een moderne vluchtsimulator op de vliegbasis Geilenkirchen. Verwacht wordt dat deze in 2010 in gebruik kan worden genomen. 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. In zijn brief van 18 februari 2009 heeft de eerste ondertekenaar gemeld dat met het in gebruik nemen van de gemoderniseerde vluchtsimulator beoogd wordt een vermindering met circa 150 vliegbewegingen per jaar over Nederland te bereiken.

In zijn brief van 29 april 2009 heeft de minister van Defensie de ministers van Defensie van de Navo-AWACS-landen ook verzocht om hoger gekwalificeerde vliegers af te vaardigen naar de vliegbasis Geilenkirchen en/of een langere plaatsingsduur te hanteren. Met deze maatregelen zou het aantal benodigde trainingsvluchten kunnen worden verminderd. In algemene zin wordt dit verzoek acceptabel geacht. Noorwegen heeft gezegd bereid te zijn haar piloten blijvend te laten voldoen aan bredere kwalificaties dan momenteel is vereist. De Verenigde Staten hebben aangegeven hun bemanningen op een identieke AWACS-cockpit te trainen alvorens ze af te vaardigen.

Verplaatsing van transportvluchten naar andere vliegvelden

In 2007 zijn vanaf de vliegbasis Geilenkirchen 160 vrachtluchten uitgevoerd ter ondersteuning van ISAF en KFOR. In 2008 betrof dit 115 vrachtluchten. In de maanden januari tot en met juli 2009 waren dit 42 vrachtluchten. Deze reductie is bereikt door een structurele verplaatsing van vrachtluchten. Nederland heeft aangeboden 40 vrachtluchten per jaar te accommoderen. Daarvoor is met ingang van 2010 de vliegbasis Eindhoven beschikbaar.

Overzicht vliegbewegingen in 2008 en 2009

Het aantal vliegbewegingen vanaf de vliegbasis Geilenkirchen, door AWACS-vliegtuigen en andere vliegtuigen met een maximum startgewicht van meer dan 6000 kg, over Nederland in het jaar 2008 bedraagt 2840. Dit zijn 760 bewegingen minder dan het oude maximum aantal van 3600 bewegingen per jaar en 156 bewegingen minder dan het afgesproken maximum aantal van 2996 bewegingen per jaar. Het aantal vliegbewegingen over Nederland in de maanden januari tot en met augustus 2009 bedraagt 1908, dat zijn 16 vliegbewegingen minder dan in de overeenkomstige periode in het jaar 2008. In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel vliegbewegingen in de jaren 2006, 2007, 2008 en in 2009 in de periode tot en met augustus vanaf de Navo-vliegbasis Geilenkirchen

hebben plaatsgevonden boven Nederland.

	Starts en landingen	TG/LA	Totaal
2006	1 619	1 231	2 850
2007	1 700	1 085	2 785*
2008	1 531	1 309	2 840
2009 tot en met augustus	945	963	1 908

* De afname in 2007 hangt samen met het moderniseringsprogramma dat in dat jaar is uitgevoerd.

Andere maatregelen

Training & Cargo Aircraft (TCA)-vliegtuigen

Zoals in de voortgangsrapportage van december 2008 is aangegeven heeft de *Board of Directors (BoD)* van de *NATO Airborne Early Warning & Control Programme Organisation (NAPMO)* besloten de drie *Training & Cargo Aircraft (TCA)*-toestellen in 2012 af te stoten. Op deze manier wordt een bijdrage geleverd aan een reductie van de geluidsoverlast. Een eerste van de huidige TCA-vliegtuigen zal naar verwachting in 2010 worden uitgefaseerd.

Stillere vliegprocedures

In het Algemeen Overleg over AWACS/Onderbanken van 21 januari 2009 zegde de tweede ondertekenaar uw Kamer toe om actie te ondernemen in het kader van de conclusies van het onderzoek naar stillere startprocedures van de AWACS-vliegtuigen dat plaatsvond eind 2008. Uit dit onderzoek was gebleken dat enige aanpassingen zouden kunnen leiden tot een beperkte vermindering van de overlast die de vliegtuigen veroorzaken. Deze reductie zou kunnen worden behaald door het startgewicht te beperken en bij trainingen de zogenaamde *low approach* toe te passen. Ook bleek dat de AWACS-vliegtuigen voor minder overlast zorgden wanneer zij na een start over Nederland in noordelijke richting afbuigen na het passeren van de bebouwing van het dorp Schinveld. Op 9 april 2009 heeft de tweede ondertekenaar de commandant van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen per brief gevraagd na te gaan of deze aanbevelingen voor stillere startprocedures zouden kunnen worden overgenomen. De commandant antwoordde dat het benodigde gewicht van de vliegtuigen reeds zorgvuldig wordt berekend. Tevens gaf hij aan dat de hoeveelheid brandstof afgestemd wordt op de operationele taak. Ten aanzien van de toepassing van de *low approaches* stelde de commandant dat de *low approaches* niet de *touch and go*-trainingen kunnen vervangen. De basis was bereid om bij een aantal vluchten de route zodanig aan te passen dat na de start naar het noorden wordt afgebogen. Alvorens hierop over te gaan zou deze procedure echter eerst zorgvuldig getest moeten worden. Het bovenstaande heeft de tweede ondertekenaar uw Kamer medegedeeld per brief van 29 mei 2009 (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 85). Inmiddels is de Navo-vliegbasis Geilenkirchen per 1 augustus jongstleden begonnen met het testen van de vliegprocedure langs de noordelijke startroute.

Op 2 september heeft, in navolging van het onderzoek naar stillere startprocedures, in samenwerking met het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium een testdag plaatsgevonden waarin de AWACS-vliegtuigen opnieuw voor een onderzoek zijn ingezet. Ditmaal had de testdag betrekking op onderzoek naar stillere landingsprocedures. De conclusies van dit onderzoek waren op het moment van verzending van deze voortgangsrap-

portage nog niet gereed. Ze zullen worden gedeeld met uw Kamer zodra ze voorhanden zijn.

Berekening geluidsbelastingcontouren

In het licht van de uitvoering van de motie van de leden Neppéus en Samsom heeft de tweede ondertekenaar aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) verzocht de geluidsbelastingcontouren uit te rekenen die behoren bij diverse aantallen vliegbewegingen per jaar over Nederland en deze onderling en met de geluidszone te vergelijken. Uit de eerste bevindingen komt naar voren dat met een reductie van het aantal vliegbewegingen en de voorziene maatregelen met betrekking tot de tanker- en TCA-vliegtuigen aan de motie kan worden voldaan. Het rapport wordt momenteel gefinaliseerd en zal desgewenst aan u ter beschikking worden gesteld.

Inzet AWACS voor Afghanistan

De Navo heeft tijdens de laatste ministeriële bijeenkomst in juni te Brussel besloten Navo-AWACS-vliegtuigen in te zetten in het kader van de internationale missie in Afghanistan. Momenteel worden onderhandelingen gevoerd met landen in de regio over mogelijke stationering voor inzet in Afghanistan. Stationering in de regio biedt als voordeel een kortere transittijd en langere inzetperioden boven het operatiegebied. De commandant van de vliegbasis verwacht dat de inzet van AWACS-vliegtuigen voor Afghanistan, ondanks stationering in de regio, mogelijk niet zal leiden tot een afname van geluidshinderklachten. Een toename van de inzet voor operaties op andere locaties dan Geilenkirchen betekent dat er minder trainingsvluchten worden uitgevoerd. Tijdens dit kleinere aantal trainingsvluchten moeten echter relatief meer starts, naderingen en circuitpatronen uitgevoerd worden om aan de gelijkblijvende opleidingsbehoefte te voldoen. De ervaring leert dat het uitvoeren van meer vliegbewegingen in een korte tijdspanne als extra hinderlijk wordt ervaren. Dit onderstreept eens te meer het belang van het verplaatsen van trainingsvluchten naar andere vliegbases en van optimaal simulatorgebruik, om tijdelijke pieken in de geluidsbelasting ten gevolge van de operationele inzet zoveel mogelijk te voorkomen.

Vervolgstudie door de firma Landrum and Brown

Met zijn brief van 2 juli van dit jaar (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 94) heeft de eerste ondertekenaar u het rapport aangeboden dat in opdracht van NAPMA is opgesteld door de Amerikaanse firma Landrum and Brown. De opdracht was gericht op operationele, milieu- en economische aspecten, in aanvulling op de eerder onderzochte financieel-economische aspecten van vervanging van de motoren van de Navo-AWACS-vliegtuigen.

Aanbevelingen van het rapport van Landrum and Brown

Het rapport bevat een aantal concrete aanbevelingen waarmee de geluids-overlast in de regio kan worden gereduceerd. De aanbevelingen zijn onderverdeeld in geluidbeperking, omgevingsmaatregelen en voortdurende programmamaatregelen. Voor de diverse aanbevelingen is verder vastgesteld of deze op de korte of lange termijn te realiseren zijn. Hierna worden de aanbevelingen uit het rapport kort beschreven.

- *Geluidbeperking.* Met maatregelen voor geluidbeperking wordt de geluidsbelasting gereduceerd of verplaatst naar een gebied waar van de vliegbewegingen geen of minder geluidshinder wordt ondervonden. Het rapport geeft in deze categorie aanbevelingen die op korte of lange termijn te realiseren zijn. Het Kabinet steunt deze maatregelen

en is verheugd te constateren dat een aantal hiervan de reeds door de NAPMO BoD in gang gezette maatregelen ondersteunt.

- Korte termijn: aanpassen vliegprocedures. Door het aanpassen van de vliegprocedures is het mogelijk om geluidshinder te beperken. Daarbij moet onder meer worden gedacht aan het vervangen van driemotorig doorstarten door viermotorig doorstarten en het eerder afdraaien bij doorstarts in westelijke richting om de woonkernen van Brunssum en Onderbanken te vermijden.
 - Lange termijn: vervangen van oude TCA-vliegtuigen en modernisering van de vluchtsimulator. Door de TCA-vliegtuigen te vervangen door leasevliegtuigen met stillere motoren wordt de geluidsbelasting door deze vliegtuigen significant gereduceerd. Daarnaast wordt het aantal vliegbewegingen gereduceerd door te investeren in een moderne vluchtsimulator. Deze aanbevelingen bevestigen de juistheid van de reeds door Nederland ingezette koers om de oude TCA-vliegtuigen af te laten stoten en de vluchtsimulator te moderniseren. De vluchtsimulator is in 2010 operationeel en de TCA-vliegtuigen zijn volgens de huidige planning begin 2012 vervangen.
 - Lange termijn: moderniseren van de E-3A-cockpits. De AWACS-vliegtuigen zijn voorzien van een analoge cockpit. Door deze te moderniseren kan onder meer beter worden genavigeerd en kunnen geluidsarme vliegpatronen nauwkeuriger worden gevlogen. Verderop in deze brief wordt meer in detail op de cockpit-modernisering ingegaan.
 - Lange termijn: verlengen start- en landingsbaan. Door het verlengen van de start- en landingsbaan in oostelijke richting met 900 m is bij starts in westelijke richting een eerder afdraaien naar het noorden en het zuiden mogelijk. In verband met de kosten en de te volgen procedures is dit de meest ingrijpende maatregel. Het Kabinet steunt de aanbeveling om de start- en landingsbaan van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen met 900 meter in oostelijke richting te verlengen. Naar aanleiding van deze aanbeveling hebben de leden De Wit en Jansen en de leden Samsom, Knops en Voorde-wind op 12 juni 2009 kamervragen gesteld (TK 2008–2009, nr. 3285; TK 2008–2009, nr. 3286). De antwoorden op deze vragen heeft de eerste ondertekenaar u op 17 juli 2009 bij brief doen toekomen.
 - Lange termijn: plaatsing van vliegers. Door langere detacheringen van vliegers na te streven en door de voordelen van een gemoder-niseerde vluchtsimulator is het mogelijk geleidelijk het aantal trainingsvluchten te reduceren. Het rapport steunt hiermee de Nederlandse oproep aan de Navo-AWACS-landen om de plaatsingsduur van AWACS-vliegers te verlengen.
- *Omgevingsmaatregelen.* Hiermee worden maatregelen voorgesteld om het gebruik van de omgeving van de vliegbasis te verbeteren met als doel de impact op de getroffen bevolking en wooneenheden te verminderen. Het rapport doet hiervoor een tweetal aanbevelingen. Het betreft voor het Nederlandse grondgebied de aankoop van elf woningen en het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan tien andere woningen in de omgeving van het vliegveld. Conform regelgeving is er in het verleden al een geluidsisolatieprogramma uitgevoerd. Deze aanbeveling wordt tezamen met de andere aanbeve-lingen bezien op vervolgacties zoals verderop is beschreven in deze brief.
- *Overige maatregelen.* Ten slotte worden maatregelen geadviseerd, zoals het verbeteren van de communicatie met de omgeving en tech-nieken introduceren voor geluidsbeheer, waardoor de effectiviteit van getroffen maatregelen kan worden geëvalueerd. Het rapport adviseert op de vliegbasis een bureau in te richten voor geluidsbeheer dat enerzijds verantwoordelijk is voor het contact met de lokale bevolking over

geluidshinder en anderzijds een actieve rol heeft in de beheersing van geluid. Dit bureau is ondermeer verantwoordelijk voor het opzetten en uitvoeren van voorlichtingscampagnes, het inrichten van regulier overleg met de bevolking en het instellen van een permanent volgsysteem voor geluidshinder en vluchten. Daarnaast is dit bureau aanspreekpunt voor klachten over geluidshinder en dient zij hier actie op te ondernemen door ondermeer het uitvoeren van draagbare geluidsmetingen, klachten te verifiëren en te controleren of de procedures voor beperking van geluidshinder worden nageleefd. Deze maatregelen zijn op korte termijn realiseerbaar en het Kabinet onderschrijft het belang van deze aanbevolen maatregelen. Dit is mede van belang omdat het rapport aangeeft dat op basis van vergelijkingscijfers rondom andere vliegvelden de door de burgers ervaren geluidshinder geen causaal verband houdt met de hoogte van daadwerkelijk gemeten geluidsniveaus rondom de Navo-vliegbasis Geilenkirchen.

Vervolgacties naar aanleiding van de vervolgstudie door de firma Landrum and Brown

De NAPMO BoD heeft in haar vergadering van juni jongstleden besloten dat de haalbaarheid van de aanbevelingen van het rapport gezamenlijk worden uitgewerkt door Duitsland, Nederland, NAPMA en NAEW&C Force Command. Het rapport en de nadere uitwerking worden besproken tijdens de BoD-vergadering die dit najaar zal plaatsvinden. Over de resultaten zult u daarna worden geïnformeerd.

In een overleg op 8 juni 2009 met de milieudeputeerde van de provincie Limburg en bestuurders van de gemeenten Onderbanken, Brunssum en Schinnen heeft de eerste ondertekenaar gesproken over de aanbevelingen uit het rapport van Landrum and Brown. Afgesproken is dat zowel de regio als Defensie zich zal inspannen de baanverlenging op de (politieke) agenda te krijgen van Duitsland (regionaal en nationaal) en van de Navo. De eerste ondertekenaar heeft het onderwerp besproken met de Duitse staatssecretaris van Defensie en zal het onderwerp binnenkort bespreken met de minister-president van de deelstaat Nordrhein Westfalen.

Voorlopige conclusie vervolgstudie door de firma Landrum and Brown

De conclusies van het rapport bieden helaas geen grond voor de herziening van het Navo-standpunt betreffende de vervanging van de AWACS-motoren. Het geeft echter voldoende alternatieven om de geluidsoverlast op termijn significant te verminderen. Het rapport geeft aan dat door alle korte termijn aanbevelingen uit te voeren, het aantal woningen dat een geluidsbelasting ondervindt van meer dan 35 Ke kan worden gereduceerd met 42%. Door ook alle lange termijn aanbevelingen uit te voeren kan uiteindelijk een totale reductie worden gerealiseerd van 95% van dit aantal woningen. Het Kabinet is verheugd te constateren dat het rapport de reeds door de NAPMO BoD in gang gezette maatregelen onderschrijft. Voorts onderstreept het rapport de inspanningen van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen van de afgelopen jaren om geluidshinder te beperken.

Cockpitmodernisering

De afgelopen twintig jaren is het vliegverkeer in het internationale luchtruim, en met name het Europese luchtruim, fors toegenomen. De verwachting is dat deze trend zich in de toekomst zal voortzetten, waardoor vliegtuigen aanzienlijk dichterbij elkaar zullen moeten gaan vliegen om de toename in het vliegverkeer te kunnen accommoderen. Om zeker te stellen dat deze ontwikkeling veilig verloopt, zijn in opdracht van de luchtvaartautoriteiten nieuwe *Air Traffic Management (ATM)* procedures

en *Communication, Navigation & Surveillance* (CNS) systemen ontwikkeld. Inmiddels zijn CNS/ATM-eisen vastgesteld waaraan ook de Navo-AWACS-vliegtuigen moeten gaan voldoen. De toestellen moeten worden uitgerust met nieuwe systemen voor onderlinge identificatie van vliegtuigen, het verstrekken van vluchtgegevens aan grondstations en het voorkomen van botsingen tussen vliegtuigen. De AWACS-vliegtuigen beschikken nog over veel analoge instrumenten en een verouderde analoge automatische piloot, die moeten worden vervangen door digitale apparatuur om goed te kunnen functioneren in samenhang met de nieuwe CNS-apparatuur. De Nederlandse bijdrage aan de cockpitmodernisering van € 23,6 miljoen is opgenomen in de Defensiebegroting. Naast het belang van de cockpitmodernisering voor de vliegveiligheid kunnen met de nieuwe apparatuur ook op accuratere wijze geluidsarme start- en landingsroutes worden gevlogen. Zoals hiervoor is aangegeven, is de modernisering van de cockpit één van de aanbevelingen uit het onderzoek van Landrum and Brown.

Bosonderhoud in het obstakelvrije vlak

Defensie is eigenaar van het 20 ha grootte bosgebied «In de Roet», onderdeel van de Schinveldse bossen, dat gelegen is in het verlengde van de start- en landingsbaan van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen. Vanwege de aanwezigheid van de vliegbasis gelden rondom de vliegbasis maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten. Derhalve is het noodzakelijk om te zorgen dat in overleg tussen de ministeries van Defensie en van VROM en de gemeente Onderbanken afspraken worden gemaakt over beheer en onderhoud van het bosgebied.

Aanleg nieuw bosgebied

De Dienst Landelijk Gebied van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de provincie Limburg werken aan de ontwikkeling van een gebied met ecologische waarden. Defensie kan hieraan deelnemen om daarmee invulling te geven aan haar toezegging om 6 ha nieuw bosgebied aan te leggen. Een van de gedeputeerden van de provincie Limburg zet zich in om dit project te realiseren.

EU-traject

In de brief van 9 juni 2009 is aangegeven dat nog geen schriftelijk antwoord van Commissaris Dimas is ontvangen op het verzoek de EU-regelgeving aan te passen zodat AWACS-vliegtuigen van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen onder de geluidsemissie-eisen voor civiele luchtvaartuigen vallen. De Commissie heeft het verzoek nog in behandeling. Inmiddels heeft de tweede ondertekenaar onderzoek laten uitvoeren door het T.M.C. Asser-instituut. Het T.M.C. Asser-instituut concludeert dat de EU momenteel geen emissie-eisen aan AWACS-vliegtuigen kan opleggen. Om dit te kunnen doen zal de basis van de Europese regelgeving, het EG-verdrag, fundamenteel moeten worden aangepast. Het is de vraag of dit haalbaar en juridisch mogelijk is, omdat de Commissie, het Europees Parlement en de lidstaten allen moeten instemmen met een dergelijke fundamentele aanpassing van de bestaande regelgeving. Het EG-Verdrag kent namelijk geen specifieke rechtsgrondslag om dit soort militaire aangelegenheden te reguleren. Daarin zou ook als het Verdrag van Lissabon van kracht wordt geen verandering komen. Een uitweg lijkt gelegen in het gebruiken van wél in het Verdrag opgenomen rechtsgrondslagen, als milieu en vervoer. Op die basis zullen AWACS-vliegtuigen misschien expliciet onder de werking van de momenteel slechts op civiele luchtvaart betrekking hebbende richtlijn kunnen worden gebracht, zoals in de brief aan Dimas is verzocht.

Procedure Raad van State

Op 18 juni 2009 heeft de zitting plaatsgevonden van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State over de beroepen die zijn ingediend tegen de tweede beslissing op bezwaar van de tweede ondertekenaar inzake het NIMBY-vrijstellingsbesluit. Op het moment van verzending van deze voortgangsrapportage heeft de Afdeling nog geen uitspraak gedaan in deze. Deze zal worden gedeeld met uw Kamer zodra deze voorhanden is.

Wetsvoorstel Beperkingengebied buitenlandse luchthaven

Het wetsvoorstel dat strekt tot wijziging van de Wet luchtvaart met betrekking tot de gevolgen van buitenlandse luchthavens voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied (Beperkingengebied buitenlandse luchthaven, Kamerstuk 31 898) is uw Kamer ter behandeling aangeboden op 20 maart 2009.

Deze wetswijziging betreft de overheveling van regelgeving voor luchthavens op buitenlands grondgebied (met vanwege de ligging van die luchthavens een invloed op Nederlands grondgebied) van de Wet geluidhinder naar de Wet luchtvaart. In het kader van de herijking van de VROM-regelgeving en de inspanningen om meer uniformiteit van regelgeving op het gebied van luchthavens te verkrijgen is ingezet op een overheveling van onderdelen van de Wet geluidhinder naar de Wet luchtvaart. De Navovliegbasis Geilenkirchen is een van de buitenlandse luchthavens waarvoor een luchthavenbesluit zal worden genomen waarin voor het bij de luchthaven behorende beperkingengebied de gevolgen voor de ruimtelijke ordening wordt weergegeven. De grondslag voor dit gebied wordt onder meer gevormd door geluid, vliegveiligheid en eventueel externe veiligheid. Hiervoor zullen afspraken gemaakt moeten worden met de betrokken partijen, onder andere over het beheer en onderhoud van 20 hectare bos in de omgeving van de basis. De doorwerking van dit luchthavenbesluit zal, net zoals nu, haar doorwerking moeten vinden in het bestemmingsplan.

Over dit wetsvoorstel en de begeleidende brief zijn destijds vragen ontstaan bij de Kamercommissies van VROM en V&W aan de tweede ondertekenaar. De antwoorden op deze vragen heeft u ontvangen op 1 juli 2009 (Kamerstuk 31 898, nr. 6 en 31 700 XI, nr. 92).

Ten slotte

Met deze brief hebben wij u op de hoogte gesteld van de tot dusver bereikte resultaten en de beoogde stappen in het AWACS-dossier. Er zijn onmiskenbaar positieve ontwikkelingen in gang gezet die op langere termijn tot aanzienlijke vermindering van de geluidsoverlast kunnen leiden. De dialoog met de regio, met partnerlanden en met de Navo en de EU is constructief en biedt aanknopingspunten voor oplossingen. Het onderzoeksrapport van Landrum and Brown is in Nederland positief ontvangen en in overleg met Duitsland en de Navo worden de aanbevelingen momenteel uitgewerkt. De conclusies van het rapport bieden helaas geen grond voor de herziening van het standpunt betreffende de vervanging van de AWACS-motoren. Het kabinet blijft zich richten op het verminderen van het aantal vliegbewegingen boven Nederland. Het rapport van Landrum and Brown geeft overigens voldoende aanknopingspunten om met een reductie van het aantal vliegbewegingen en andere maatregelen een aanzienlijke reductie van de geluidshinder te realiseren.

Wij verwachten dat op grond van de voorgenomen maatregelen en acties en de daarop gebaseerde geluidsbelastingcontouren kan worden voldaan aan de motie Neppéus Samsom. Wij beseffen ons daarbij dat de geluidsniveaus bij de mensen in Onderbanken en omgeving per vliegbeweging van met name AWACS-vliegtuigen hoog zijn. Het is daarom goed om de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport van Landrum and Brown nauwgezet uit te werken en te bezien welk effect deze hebben voor de burgers van Onderbanken en omgeving.

Het is nog te vroeg om vast te stellen of de voor Nederland belangrijke aanbeveling uit het onderzoeksrapport van Landrum and Brown over baanverlenging daadwerkelijk gerealiseerd kan gaan worden. In potentie betreft dit een aanzienlijke bijdrage aan vermindering van de geluidsoverlast en het bereiken van een structurele oplossing voor het noodzakelijke bosonderhoud. Zelfs indien op korte termijn met Duitsland en de Navo overeenstemming wordt bereikt over de voorgestelde baanverlenging, dan nog betreft dit een lange termijn oplossing die mede afhankelijk is van wettelijke procedures die in Duitsland moeten worden doorlopen.

Het kabinet blijft echter van mening dat met alle maatregelen die genomen zijn en de acties die daaruit volgen het maximaal haalbare wordt gedaan. Het kabinet voelt zich gesteund door het onderzoeksrapport van de firma Landrum and Brown. De conclusies van het onderzoeksrapport bevestigen de breed gekozen aanpak en meerdere door Nederland ontplooid of gesteunde initiatieven. Begin volgend jaar zullen we u informeren over de voortgang in het dossier.

De staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer