

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2012

33 000 X

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2012

Nr. 6

BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 november 2011

Met deze voortgangsrapportage informeren wij uw Kamer over AWACS en de Navo-vliegbasis Geilenkirchen. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan het verzoek van de commissie voor Infrastructuur en Milieu van 31 maart naar aanleiding van de brief van de provincie Limburg aan uw Kamer.

Als lid van de Navo is Nederland medeverantwoordelijk voor de collectieve verdediging van het Navo-grondgebied en inspanningen van het bondgenootschap ter handhaving en bevordering van de internationale veiligheid. De inzet van Navo AWACS-radarvliegtuigen dient de veiligheid en stabiliteit, zowel binnen Europa als daarbuiten. De thuisbasis voor deze vliegtuigen is de Navo-vliegbasis Geilenkirchen in Duitsland. De inzet van deze toestellen veroorzaakt geluidsoverlast, ook aan de Nederlandse zijde van de grens.

Het kabinet streeft ernaar de geluidsoverlast nabij de Navo-vliegbasis Geilenkirchen zoveel mogelijk te beperken en de vliegveiligheid in de nabijheid van de vliegbasis te garanderen. Het kabinet wil dit doel bereiken in goede samenwerking met de Navo, de bondgenoten die deelnemen in het Navo AWACS-programma en de regio. Een beperkende factor voor Nederland is dat zijn bevoegdheid zich niet uitstrekt tot de Navo-vliegbasis in Duitsland en de inzet van vliegtuigen vanaf dit vliegveld. Dit ontslaat de Navo niet van de verplichting te zoeken naar mogelijkheden om activiteiten met zo min mogelijk negatieve effecten voor de omgeving uit te voeren. Publiek draagvlak is immers van groot belang bij de uitvoering van veiligheidstaken.

Het kabinet wijst voorts op de betekenis van de Navo in de regio, zoals de Navo-vliegbasis Geilenkirchen en het Navo *Joint Forces Command* (JFC) in Brunssum, voor de werkgelegenheid en economische bedrijvigheid. De

Navo-vliegbasis Geilenkirchen biedt werkgelegenheid aan ongeveer 3 000 medewerkers, waarvan ruim 300 Nederlandse burgermedewerkers uit de regio. Het onderzoeksrapport van Landrum and Brown uit 2009 stelt dat het geschatte economische voordeel (inclusief de waarde van indirecte werkplekken) voor de regio op jaarbasis ruim € 300 miljoen bedraagt. Het aandeel waar Nederland van profiteert bedraagt ruim € 85 miljoen. In de directe omgeving aan de Nederlandse zijde van de grens (binnen 35 km rondom de vliegbasis) bedraagt dit economische voordeel € 15 miljoen. Daarom heeft het kabinet – en met succes – zich ingezet voor het behoud en de mogelijke uitbreiding van het JFC in Brunssum.

Sinds begin dit jaar zijn de Navo AWACS-vliegtuigen ingezet voor de internationale missies in Afghanistan en boven Libië. Hiermee wordt nog eens het belang van de AWACS-vliegtuigen en van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen onderstreept. Deze inzet zal tijdelijk leiden tot minder vliegbewegingen bij de vliegbasis Geilenkirchen en een vermindering van de geluidsbelasting.

De Kamer heeft op 19 mei 2010 uitgesproken dat in 2012 een geluidsreductie van 35 procent moet worden gerealiseerd (motie Jansen c.s., Kamerstuk 32 123 XI, nr. 69). De Kamer heeft voorts gevraagd een voorstel voor een validatieprocedure voor de geluidsreductie voor te leggen (motie Neppérus en Jansen, Kamerstuk 32 123 XI, nr. 70). Het kabinet is van mening dat de beoogde geluidsreductie met een combinatie van maatregelen kan worden bereikt (Kamerstuk 32 123 XI, nr. 66). Nederland is daarnaast gebonden aan internationale vliegveiligheidseisen. Het kabinet wil daarom op korte termijn in overleg met de gemeente Onderbanken tot afspraken komen over het beheer en onderhoud van het bosgebied dat in eigendom is van het ministerie van Defensie.

Met deze brief informeren wij u nader over de verschillende aspecten van het dossier AWACS.

Inzet van de Navo-AWACS

De Navo-vliegbasis Geilenkirchen is de thuisbasis voor zeventien AWACS-radarvliegtuigen en (nog) twee *Trainer Cargo Aircraft* vliegtuigen (TCA) van hetzelfde type. De AWACS-eenheid kan voor de inzet van AWACS-vliegtuigen tevens gebruik maken van hiervoor bestemde vliegvelden in Turkije, Italië, Griekenland en Noorwegen. Voor training en opleiding wordt, naast Geilenkirchen, gebruik gemaakt van andere vliegbases in de Navo-landen. De afgelopen jaren is ongeveer een derde van het totale aantal vliegbewegingen van de AWACS-eenheid uitgevoerd op de vliegbasis Geilenkirchen en twee derde op andere vliegbases van de Navo-landen, waarvan een zeer klein deel in Nederland. Het merendeel van de AWACS-vliegbewegingen geschiedt derhalve niet in de nabijheid van de vliegbasis Geilenkirchen. Op de vliegbasis staan één of twee tankvliegtuigen en vanaf de vliegbasis worden voorts transportvluchten uitgevoerd voor internationale vredesmissies en humanitaire acties. Het aantal vliegbewegingen vanaf de vliegbasis Geilenkirchen boven Nederland door vliegtuigen met een maximum startgewicht van meer dan 6 000 kg, is de afgelopen jaren niet hoger geweest dan het in 2009 met de Navo afgesproken maximum van 2 996 bewegingen.

Vermindering van geluidsbelasting

In de afgelopen jaren zijn, mede onder druk van Nederland, veel maatregelen genomen om de geluidsoverlast rondom de Navo-vliegbasis Geilenkirchen te verminderen. Verder zijn er ontwikkelingen in gang gezet die naar verwachting eveneens zullen resulteren in een verdere vermin-

dering van de geluidsbelasting. Daarnaast is door diverse onderzoeken, waarover de Kamer is geïnformeerd, een beter inzicht ontstaan in de haalbaarheid en effectiviteit van alle mogelijke maatregelen om geluidsoverlast te beperken. De *NATO Airborne Early Warning and Control (NAEW&C) Force* en bondgenoten hebben zowel aan onderzoek als uitvoering van maatregelen een constructieve bijdrage geleverd.

De Kamer heeft uitgesproken dat in 2012 een geluidsreductie van 35 procent moet worden bereikt ten opzichte van de situatie met 3 600 vliegbewegingen per jaar boven Nederland. Het getal 3 600 betreft het maximum aantal vliegbewegingen dat, op basis van een afspraak tussen Nederland en de Navo, gold tot 2009. In het debat met uw Kamer is deze doelstelling geconcretiseerd tot een situatie met 2 340 vliegbewegingen. Daarbij is te kennen gegeven dat indien «slim» – lees stiller – wordt gevlogen, de beoogde geluidvermindering met meer vliegbewegingen mag worden bereikt. Daarom zet het kabinet in op een combinatie van maatregelen om de doelstelling uit de motie Jansen c.s. te bereiken. Deze maatregelen kunnen bestaan uit het gebruik van stillere transport- en tankvliegtuigen, een optimalisatie van vliegprocedures en een vermindering van het aantal vliegbewegingen op de Navo-vliegbasis Geilenkirchen door verbeterd gebruik van de vluchtsimulator en verdere spreiding van vliegbewegingen over andere vliegbases. De Navo staat positief tegenover deze maatregelen – mits deze de operationele taakstelling en de voortgang van essentiële trainingsprogramma's niet hinderen – en is met de uitvoering ervan gestart.

De gemoderniseerde vluchtsimulator is eind 2010 in gebruik genomen. Door de inzet boven Afghanistan en Libië is dit jaar het effect van een afname van het aantal vliegbewegingen door gebruik van de verbeterde simulator niet te kwantificeren. De Navo heeft verder besloten de drie TCA-vliegtuigen af te stoten. De Navo heeft ter vervanging van de TCA-vliegtuigen door stillere vliegtuigen een contract gesloten met TNT Airlines SA voor het uitvoeren van transportvluchten van de AWACS-eenheid. Deze transportcapaciteit is beschikbaar vanaf 1 januari 2012. Het eerste TCA-vliegtuig is per augustus 2010 buiten gebruik gesteld. Volgens de planning zal het laatste TCA-vliegtuig eind 2011 of begin 2012 worden afgestoten. De tankvliegtuigen die worden gebruikt voor het bijtanken van AWACS-vliegtuigen in de lucht hebben, behoudens een enkele uitzondering, alle moderne, stillere motoren.

Over de mogelijkheid van stillere vliegprocedures is in de afgelopen twee jaren in samenwerking met de Navo-vliegbasis Geilenkirchen, het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) en de regio een aantal onderzoeken uitgevoerd. Bijgaand treft u twee rapporten aan («Belevingsonderzoek naar AWACS testvluchten op 2 september 2009»¹ en «AWACS testvluchten, «vliegen om de noord»»¹). De onderzoeken laten zien dat de mogelijkheden voor verdere optimalisatie van de huidige vliegroutes en -procedures beperkt zijn, wegens technische beperkingen en vereisten op het vlak van veiligheid en verkeersleiding. Hoewel gebruik van de noordelijke route een wezenlijke bijdrage kan leveren aan geluidsreductie in het grotere gebied van Limburg-Zuid, bestaat er geen eensluidend standpunt binnen de regio over het vaker benutten van deze route. De gemeente Onderbanken verwacht dat de maatregel aanleiding zal geven tot meer geluidsoverlast. De gemeente Brunssum is van mening dat met deze maatregel de geluidsoverlast in de regio Parkstad zal afnemen. Alles afwegende heeft de vliegbasis Geilenkirchen besloten tot een aantal wijzigingen in de vliegprocedures. Dit betreft een herdefiniëring van de bestaande noordelijke vertrekroute en een aanpassing van de – meeste geluidsoverlast veroorzakende – zuidelijke vertrekroute. De wijzigingen zijn een belangrijk onderdeel van de maatregelen die de Navo neemt om

¹ «Effects of runway extension Geilenkirchen, Study of impact on noise, spatial planning and obstacle limitation surfaces, Revised edition».

de beoogde geluidsreductie aan de Nederlandse zijde van de vliegbasis Geilenkirchen te bereiken. De nieuwe vliegprocedures zijn met ingang van 25 augustus jl. ingevoerd.

In opdracht van de Navo heeft de Amerikaanse firma Landrum and Brown aanbevelingen gedaan over het terugdringen van de geluidsoverlast nabij de Navo-vliegbasis Geilenkirchen. Met een brief van 4 januari 2010 bent u geïnformeerd over de uitwerking van de aanbevelingen, met uitzondering van de aanbeveling om de start- en landingsbaan van de vliegbasis Geilenkirchen met 900 meter te verlengen in oostelijke richting (Kamerstuk 32 123 X, 32 123 XI, nr. 91). Een onderzoek door het Duitse ministerie van Defensie naar de consequenties en de uitvoerbaarheid van een eventuele baanverlenging in oostelijke richting onderstreept dat baanverlenging niet kan worden beschouwd als een realistische optie voor de vermindering van de geluidsoverlast (Kamerstuk 32 123 XI, nr. 64). In opdracht van het Nederlandse ministerie van Defensie is een onafhankelijke validatie van het Duitse onderzoek uitgevoerd. De validatie onderschrijft de resultaten van het Duitse onderzoek. Uit de validatie blijkt dat een baanverlenging niet significant bijdraagt aan een vermindering van de geluidsoverlast aan de Nederlandse zijde van de vliegbasis. Bovendien zou een verlenging een toename van het geluid geven aan de Duitse zijde van de vliegbasis, alsmede gevolgen hebben voor de ruimtelijke ordening en langdurige procedures en hoge kosten met zich meebrengen. Het validatierapport treft u in bijlage aan¹

Polen en Hongarije hebben vliegbases aangeboden voor het uitvoeren van AWACS-trainingsvluchten om het aantal vliegbewegingen van de vliegbasis Geilenkirchen te verminderen. Het uitplaatsen van vluchten naar andere vliegvelden kan betekenen dat de geluidhinderproblematiek wordt verplaatst. Op aandringen van Nederland is gewerkt aan het in kaart brengen van de haalbaarheid van een dergelijke uitplaatsing en de precieze implicaties. Het additioneel uitplaatsen van vliegbewegingen naar Polen en Hongarije stuit bij de Navo op bezwaren. Dit betreft het ontbreken van noodzakelijke voorzieningen ter plaatse, ongeschikte start- en rolbanen, hogere kosten en tijdverlies door transitievluchten. Dit leidt tot inefficiënt gebruik van capaciteiten en middelen. Geconstateerd moet worden dat vanwege deze bezwaren geen verdere spreiding van trainingsvluchten naar Polen en Hongarije tot stand komt. Nederland heeft om het gebruik van de vliegbasis Geilenkirchen te verminderen per 1 januari 2010 aangeboden op Nederlandse militaire vliegvelden 120 extra AWACS-vliegbewegingen en 40 vrachtluchten voor internationale vredesmissies per jaar te accommoderen. Met de Navo zijn afspraken gemaakt over het aanbod om de extra AWACS-vliegbewegingen af te handelen. Door de inzet boven Afghanistan en Libië is het effect van het Nederlandse aanbod momenteel niet te kwantificeren. Na een uitvoerige discussie heeft de Navo te kennen gegeven de vrachtluchten niet te verplaatsen naar Eindhoven. De impact op de logistieke keten van de Navo en additionele kosten liggen hieraan ten grondslag.

Validatieprocedure

In vervolg op de motie Neppéus en Jansen (Kamerstuk 32 123 XI, nr. 70) is een voorstel ontwikkeld voor een validatieprocedure¹, die ten doel heeft te kunnen toetsen of de beoogde geluidsreductie van 35 procent ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. De validatieprocedure is gebouwd op een fundament van zo veel mogelijk meten. Het voorstel houdt in dat de resultaten van de geluidmetingen die zijn uitgevoerd met het meetnet van Geluidsnat worden omgezet naar waarden voor de geluidsbelasting die worden vergeleken met de berekeningen van de geluidsbelasting zoals deze door het NLR zijn gedaan. Het is met de voorgestelde procedure

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

mogelijk, zodra de gegevens over het jaar 2011 beschikbaar zijn, de trends van de meetresultaten en de berekende waarden met elkaar te vergelijken. De procedure is opgezet na overleg met NLR, TNO en RIVM. In de bijlage¹ is een getalsmatige uitwerking van dit voorstel opgenomen voor de periode 2008–2010. Ondanks het feit dat daaruit blijkt dat er nog onvoldoende gegevens beschikbaar zijn om duidelijke conclusies te kunnen trekken, wordt voorgesteld de in de bijlage geschetste procedure te volgen om de komende jaren de validatie van de 35 procent geluidsreductie te kunnen uitvoeren. Een beoordeling met de gegevens van het jaar 2012 op basis van de resultaten van geluidmetingen zoals door de Kamer is gevraagd, kan medio 2013 worden vastgesteld.

Navo-binnenvliegeregeling

Conform de wens van de Kamer heeft Nederland in de *Board of Directors (BoD)* van de *NATO Airborne Early Warning & Control Programme Management Organisation (NAPMO)* gemeld dat het parlement de regering heeft verzocht per 1 januari 2012 desnoods de Navo-binnenvliegeregeling te gebruiken om in 2012 een geluidsreductie van 35 procent te bereiken. In het licht van de motie Jansen c.s. zijn de randvoorwaarden voor het stellen van beperkingen aan het vliegen met AWACS-vliegtuigen boven Nederlands grondgebied onderzocht. De Navo-binnenvliegeregeling (ministeriële regeling van de Minister van Defensie van 8 september 1987) biedt de mogelijkheid aan militaire vliegtuigen van de Navo-lidstaten om onder voorwaarden gebruik te maken van het Nederlandse luchtruim. Daarnaast gelden (internationale) verplichtingen en afspraken waaraan Nederland zich moet houden. Op grond van het Noord-Atlantisch Verdrag handelen de Navo-landen op basis van wederzijdse hulp en bondgenootschappelijke samenwerking. Op basis van wederkerigheid wordt toegang verleend tot elkaars luchtruim. Het eenzijdig beperkingen opleggen aan het gebruik van het luchtruim door bondgenoten past niet in dat stelsel en zal waarschijnlijk tot wederkerige beperkingen leiden voor het gebruik van bondgenootschappelijk luchtruim door Nederlandse militaire vliegtuigen. Dit heeft negatieve consequenties voor de geoefendheid en inzet van de Nederlandse krijgsmacht. Voorts heeft Nederland een *Memorandum of Understanding (MoU)* getekend voor de operationele taakuitvoering en de ondersteuning van de *NATO Airborne Early Warning and Control Force*. Dit MoU uit 2003 bevat een toestemming van de deelnemende landen voor de AWACS-vliegtuigen om in hun luchtruim te vliegen en te landen op en op te stijgen van hun grondgebied. Het opleggen van beperkingen aan de vliegbewegingen van de AWACS-vliegtuigen in het Nederlandse luchtruim conflicteert met dit MoU. Uw Kamer is reeds eerder geïnformeerd over de consequenties van de inzet van de Navo-binnenvliegeregeling door middel van de brieven aan de Kamer van 7 februari 2007, 10 december 2007 en 14 december 2007 (Kamerstukken 30 800 X/30 800 XI nr. 65, 31 200 XI nr. 74 en 31 200 XI nr. 79). Ook dit kabinet is om die reden tegen de inzet van de Navo-binnenvliegeregeling.

Vliegveiligheid

De vliegveiligheid bij vluchten vanaf en naar de Navo-vliegbasis Geilenkirchen komt in het gedrang door te hoge bomen in het verlengde van de start- en landingsbaan van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen. Defensie is eigenaar van 20 ha bosgebied, onderdeel van de Schinveldse bossen, dat gelegen is onder het zogenoemde obstakelvrije vlak van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen. In januari 2006 zijn in dit kader zes hectare bomen afgezaagd om te voldoen aan de internationale vliegveiligheidseisen voor de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in de omgeving van vliegvelden. Net buiten deze zes hectare staan bomen die uitsteken boven het obstakelvrije vlak. Deze situatie resulteert volgens de Navo-vliegbasis

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Geilenkirchen bij bepaalde meteorologische omstandigheden bij starts momenteel in een kleine beperking van de hoeveelheid mee te voeren brandstof en daarmee een kleine vermindering van de vliegduur. Bij het uitblijven van nadere afspraken met het gemeentebestuur van Onderbanken zal de boomgroei uiteindelijk resulteren in aanzienlijke beperkingen. Dit kan leiden tot extra geluidsoverlast door het (onnodig) moeten uitvoeren van extra vliegbewegingen. Dit kan worden voorkomen door bosonderhoud te plegen. Binnen de zes hectare zijn de achtergebleven boomstronken inmiddels ver uitgelopen. Ook dit deel van het bos vergt onderhoud met het oog op de vliegveiligheid en een verantwoorde ecologische ontwikkeling van het bosgebied.

Het beheer en onderhoud van het bosgebied dat gelegen is in het obstakelvrije vlak in het verlengde van de start- en landingsbaan van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen blijft derhalve aandacht vragen. Wij hopen op korte termijn het gesprek met het College van Burgemeester en wethouders van Onderbanken te kunnen hervatten om te komen tot afspraken over het beheer en onderhoud van het 20 ha grootte bosgebied dat in eigendom is van het ministerie van Defensie. Beheer en onderhoud van het bosgebied is van blijvend belang voor het garanderen van de vliegveiligheid rondom de Navo-vliegbasis Geilenkirchen, is nodig voor een verantwoorde ecologische ontwikkeling van het bosgebied en draagt bij aan het verminderen van geluidsoverlast.

Afhandeling uitspraak Raad van State over het NIMBY-besluit

De Raad van State heeft zich op 7 april 2010 uitgesproken over het zogenoemde NIMBY-besluit. Op basis van dit besluit zijn begin 2006 de bomen in een gebied van zes hectare afgezaagd. In het Algemeen Overleg van 22 april 2010 heeft de voormalige minister van VROM aangekondigd met de appellanten te willen komen tot een overeenkomst voordat de Raad van State in een vervolggeding een nadere uitspraak over de schadevergoeding zou doen. Het ministerie van I&M heeft de appellanten een aanbod gedaan. De gemeente Onderbanken en de Vereniging Stop AWACS Overlast hebben het aanbod geaccepteerd. Omdat de twee particulieren het aanbod hebben afgewezen is daarover een vervolggeding gevoerd. Als gevolg van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrecht van 20 juli 2011 in die vervolggeding zal de minister van I&M aan beide particulieren alsnog een schadevergoeding betalen.

Ten slotte

De afgelopen jaren heeft Nederland zich in vele internationale contacten op politiek, ambtelijk en militair niveau ingespannen voor het verminderen van geluidsoverlast door AWACS-vliegtuigen. Dit heeft geleid tot afspraken en maatregelen. Het kabinet zal zich, indachtig de genoemde moties over de beoogde geluidsreductie en de validatieprocedure, onverminderd blijven inzetten voor vooruitgang in dit dossier. Het kabinet verwacht, zoals eerder gemeld aan de Kamer, dat een geluidsreductie van 35 procent in 2012 kan worden behaald door een combinatie van de in deze brief genoemde maatregelen. De validatieprocedure zal behulpzaam zijn bij de beoordeling of dit doel wordt gehaald. De Kamer zal op basis van de gekozen systematiek medio 2012 worden geïnformeerd over de eerste resultaten, gebaseerd op de geluidmetingen van 2011 en met medeneming van de resultaten over de jaren 2008 tot en met 2010. Een beoordeling met de gegevens van het jaar 2012 op basis van de resultaten van geluidmetingen zoals door de Kamer is gevraagd, kan medio 2013 worden vastgesteld. Daarnaast is het, met het oog op de vliegveiligheid, van belang dat een structurele oplossing wordt gevonden voor het noodzakelijke bosonderhoud. Het kabinet wil daarom op korte termijn in

overleg met de gemeente Onderbanken tot afspraken komen over het beheer en onderhoud van het bosgebied dat in eigendom is van het ministerie van Defensie. In dit licht is het bemoedigend te constateren dat het hernieuwde overleg met de regio over AWACS in een constructieve sfeer verloopt.

De minister van Defensie,
J. S. J. Hillen

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J. J. Atsma