

Vergaderjaar 1998–1999

26 200 X

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 1999

Nr. 31

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 maart 1999

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft op 11 maart 1999 overleg gevoerd met staatssecretaris Van Hoof van Defensie over **zijn antwoorden d.d. 21 december 1998 op de schriftelijke vragen over de vliegbasis Geilenkirchen** (DEF 98–228).

Van het overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) vernam graag van de staatssecretaris wanneer het onderzoek naar het recente ongeval bij de vliegbasis Geilenkirchen zal worden afgerond, opdat hierover met de Kamer kan worden gesproken.

Zij maakte uit de beantwoording op dat 10% van de startende vlieg-bewegingen zich buiten de afgesproken vliegcorridor begeven, terwijl de maximale overschrijding 5% mag bedragen. Hoe is dat mogelijk? Welk beleid wordt gevoerd om te bewerkstelligen dat binnen de corridor wordt gevlogen? In dat verband informeerde zij ook naar de afwikkeling van de klachten, die volgens de gemeente Onderbanken niet naar tevredenheid verloopt. Tevens hoorde zij graag of de hush-kits ter vermindering van de geluidsbelasting inderdaad te weinig rendement hebben in relatie tot de kosten van deze maatregel.

Voorts memoreerde zij dat de decentrale overheden duidelijk de wens hebben geuit om de start- en landingsbaan van Geilenkirchen 300 meter in oostelijke richting te verplaatsen. Volgens het NAVO-onderzoeksrapport leidt dat niet tot een vermindering van de totale hinder, maar dit wordt door de gemeenten weersproken. Verlegging van de baan heeft immers tot gevolg dat hoger wordt aangevlogen en de omwonenden dus minder geluidsoverlast ondervinden, terwijl het vliegverkeer tevens veiliger wordt. Zou uitbreiding van de baan met 300 meter inderdaad zeven jaar vergen in verband met de benodigde grondaankopen? Is het juist dat de kosten van deze uitbreiding, uitgaande van een berekening van het gemiddelde, ongeveer 12,5 mln. bedragen? Hoe realistisch acht de staatssecretaris een dergelijke aanpassing van de start- en landingsbaan? Tevens vernam mevrouw Van 't Riet graag of er nog woningen binnen de 35 Ke-zone rond het vliegveld Geilenkirchen liggen die nog moeten worden geïsoleerd. Uit de stukken had zij begrepen dat de NAVO de

¹ Samenstelling:

Leden: Van den Berg (SGP), Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Hillen (CDA), Valk (PvdA), voorzitter, Hessing (VVD), ondervoorzitter, Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Hoekema (D66), Stellingwerf (RPF), Essers (VVD), Verhagen (CDA), M. B. Vos (GroenLinks), Van 't Riet (D66), Van den Doel (VVD), De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Van der Knaap (CDA), Harrewijn (GroenLinks), Niederer (VVD), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Oplaat (VVD), Albayrak (PvdA), Balemans (VVD) en Herrebrugh (PvdA).

Plv. leden: Dittrich (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Van Oven (PvdA), Weisglas (VVD), Eurlings (CDA), Ter Veer (D66), Van Middelkoop (GPV), Passtoors (VVD), Van der Hoeven (CDA), Vendrik (GroenLinks), Lambrechts (D66), Blaauw (VVD), Eisses-Timmerman (CDA), Van Dok-van Weele (PvdA), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GroenLinks), E. Meijer (VVD), Dijkema (PvdA), Marijnissen (SP), Voorhoeve (VVD), Van Gijzel (PvdA), Wilders (VVD) en Duivesteijn (PvdA).

vliegbasis een ontheffing heeft verleend ten aanzien van de veiligheidsnormen. Is het geen beleid binnen de NAVO om optimale veiligheidsnormen te hanteren? Verder begreep zij uit het antwoord dat doorgaans geen oefenvluchten worden uitgevoerd tussen 22.00 uur en 8.00 uur. Zij hoorde graag welke nachtvluchten per se noodzakelijk zijn om het functioneren van deze vliegbasis te waarborgen.

Tot slot kreeg zij graag een nadere toelichting op de stand van zaken bij de convenanten met de gemeenten Onderbanken en Brunssum. Het conflict tussen deze gemeenten en de vliegbasis duurt al negentien jaar. Het is dan ook zaak dat eens tot een bevredigende oplossing van de problemen wordt gekomen.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks) was niet tevreden over de schriftelijke antwoorden van de staatssecretaris. De antwoorden zijn nogal defensief van aard en weinig gericht op het oplossen van de bestaande problemen. Hij was met de gemeente Onderbanken van mening dat men destijds bewust heeft gekozen voor een korte start- en landingsbaan voor Geilenkirchen, want van begin af was duidelijk dat bij de NAVO een ontheffing moest worden aangevraagd. De NAVO heeft de daaruit voortvloeiende problemen bewust geaccepteerd en dat schept ook verplichtingen. Defensie zou dan ook best wat begripvoller en royaler richting de omwonenden kunnen zijn. Daar komt bij dat er uiteindelijk meer vanaf de basis wordt gevlogen dan de betrokken gemeenten oorspronkelijk was voorgehouden. De indruk bestaat dat hoe dan ook wordt gestreefd naar het volledig benutten van de vliegcapaciteit van Geilenkirchen. Overigens houdt de gemeente Onderbanken zelf te weinig rekening met problemen die aan Duitse zijde kunnen ontstaan als gevolg van een verlegging van de start- en landingsbaan. Het gaat niet aan om het probleem louter naar Duitse zijde te verschuiven.

Voorts benadrukte de heer Harrewijn het geen oplossing te vinden om via de rechter een kapvergunning af te dwingen voor de bomen in het Schinveldse bos. Biedt het aftoppen van bomen geen oplossing, eventueel in combinatie met een geringe verlenging of verlegging van de start- en landingsbaan? Gezien de historie is Defensie het tegenover de bevolking van Onderbanken en Brunssum verplicht om met een plan van aanpak te komen dat aan de bezwaren uit de bevolking tegemoetkomt. In dat kader pleitte hij ook voor een echt serieuze bemiddelingspoging tussen betrokken partijen. Opvallend is overigens dat er blijkens de beantwoording geen sprake is van een Duits-Nederlandse samenwerking, terwijl het om een grensoverschrijdend probleem van verschillende overheden gaat.

Hij onderstreepte dat in het plan van aanpak en de bemiddelingspoging aan vier onderdelen aandacht moet worden besteed. Ten eerste moet nog eens naar andere varianten voor een verlegging van de start- en landingsbaan worden gekeken dan de reeds onderzochte opties. Een kleine verlenging van de baan zou ook een oplossing kunnen bieden. Ten tweede moet naar andere mogelijkheden worden gekeken om de geluidsoverlast terug te brengen. Wanneer zijn de motoren van de vliegtuigen regulier aan vervanging toe? Hoe staat het met het plan om geluidsarmere motoren te leasen? Is het mogelijk om een aantal oefenvluchten te verplaatsen? Moeten de tankvliegtuigen per se van Geilenkirchen vertrekken? Is er nog iets aan de procedures bij starts en landingen te doen, zodat het buiten de corridor vliegen verder kan worden beperkt? Ten derde moet in het plan van aanpak aandacht worden geschonken aan woningisolatie, eventueel ook buiten de 35 Ke-zone. Kan de gemeente Onderbanken een bepaald bedrag worden toegekend ter bestrijding van de problematiek? Ten vierde moet in het plan van aanpak aan de orde komen of de gemeente Onderbanken bereid is mee te werken aan het probleem inzake het Schinveldse bos.

Tot slot verzocht hij de staatssecretaris om de gemeente Onderbanken het NAVO-onderzoeksrapport inzake de hush-kits toe te zenden.

De heer **Van Bommel** (SP) releveerde dat de staatssecretaris in zijn brief naar zijn Amerikaanse collega op een nogal bescheiden wijze informeert naar de conclusies van het Amerikaanse onderzoek naar het recente vliegtuigongeval bij Geilenkirchen. Dat alleen al illustreert de gebrekkige samenwerking die rond Geilenkirchen bestaat tussen de Nederlandse en Duitse overheid en de Nederlandse en Amerikaanse defensie. Een betere samenwerking zou wenselijk zijn, zeker als calamiteiten aan de orde zijn. Hij betreurde het dat de beantwoording van de nogal technische vragen over Geilenkirchen geen goed aanknopingspunt biedt voor de discussie over de geschiedenis van de luchthaven, de in het verleden gemaakte afspraken tussen gemeenten en belanghebbenden en de toekomst van de luchthaven. Deze meer principiële discussie kan wellicht beter worden gevoerd aan de hand van de hoofdlijnennotitie van Defensie, waaruit als tendens naar voren komt dat thans minder kans bestaat op een groot-schalig conflict met de voormalige Oostbloklanden. Daarmee is de positie van de Nederlandse defensie veranderd, ook als het gaat om de noodzaak van het ter beschikking hebben van de AWACS van Geilenkirchen. Uit het antwoord op vraag 9 begreep de heer Van Bommel dat op termijn de bedreiging van de veiligheid van het vliegverkeer niet langer kan worden gecompenseerd door een aanpassing van de vliegprocedures, hetgeen «zal kunnen leiden tot het niet langer kunnen gebruiken van de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen door E-3A-vliegtuigen onder bepaalde omstandigheden (weers- en inzetafhankelijk)». Dit antwoord is nogal defensief van aard. Het niet meer compenseren van de bedreiging van de veiligheid zou immers zeker moeten leiden tot het niet meer gebruiken van de vliegbasis door E-3A-vliegtuigen. Het antwoord op vraag 27, dat het conflict al jaren speelt en dat het voorlopig niet zal worden opgelost, is ook nogal mager en dus onbevredigend. De vliegbasis mag dan net over de grens in Duitsland liggen en de Nederlandse regering mag in die zin wat minder bevoegdheden hebben, maar zij zou wellicht met meer nadruk haar wensen kunnen ventileren ter oplossing van de problematiek. Nederland probeert zelf de export van overlast en risico's tot een minimum te beperken en mag dat ook van andere NAVO-bondgenoten verwachten.

Mevrouw **Eisses-Timmerman** (CDA) constateerde dat de oplossing van het al negentien jaar slepende conflict tussen de gemeente Onderbanken en het ministerie van Defensie er na het ongeluk met het NAVO-tanktoestel in de buurt van Schinveld niet eenvoudiger op is geworden. De jarenlange klachten en onrust bij de inwoners over de geluidshinder worden nu versterkt door gevoelens van onveiligheid. Het is nu zaak om op basis van overleg tot actie te komen met behulp van een plan van aanpak.

Zij maakte uit de beantwoording op dat in het kader van de geluidshinder oplossingen moeten worden gezocht in het aftoppen van bomen in het Schinveldse bos. De gemeente Onderbanken meent daarentegen dat dit eerder tot een verslechtering van de situatie leidt, omdat de vliegtuigen dan lager zullen gaan vliegen. Dat zou tot meer geluidsoverlast leiden. Vormt het aftoppen van de bomen dus geen doekje voor het bloeden? Ook memoreerde zij dat de gemeente Onderbanken voorafgaand aan de reactivering van de vliegbasis Geilenkirchen in het begin van de jaren tachtig reeds heeft gewezen op de noodzaak van verlegging van de baan in oostelijke richting. Dit werd mede ingegeven door de gedachte dat willens en wetens een baan was aangelegd die niet aan de normen voldeed. Als deze constatering van de gemeente Onderbanken juist is, is het dan niet vreemd om de oplossing alleen te zoeken op Nederlands grondgebied?

Verder vroeg zij naar aanleiding van het antwoord op vraag 9 of de staatssecretaris het bewust wil laten aankomen op het sluiten van de vliegbasis Geilenkirchen voor E-3A-vliegtuigen. Is het niet veel realistischer om te kiezen voor een baan die voldoet aan en is ingericht naar de geldende internationale normen? Het antwoord op vraag 27 over de onmogelijkheid van een oplossing van het conflict op korte termijn, bevreemde de CDA-fractie ten zeerste. Waarom ziet de staatssecretaris het niet als een uitdaging om op korte termijn iets te bewerkstelligen ter oplossing van het probleem? De antwoorden op de vragen 19 t/m 21 vragen ook om een verduidelijking, want daarin wordt op geen enkele wijze twijfel uitgesproken over de inhoud van de NAVO-rapporten. Wat wil de NAVO dan doen om te komen tot de oplossing van de problemen? Waarom zijn er geen afspraken met de Duitse overheid over de aanpak van de geluidshinder? De staatssecretaris ziet dit toch niet zuiver als een Nederlands probleem dat alleen aan deze kant van de grens moet worden opgelost? Het is zaak om tot een aanpak te komen die verbeteringen met zich brengt op het gebied van de veiligheid en op het gebied van de geluidsoverlast. De oplossingen kunnen dan niet alleen in Nederland worden gezocht. De CDA-fractie drong erop aan dat de staatssecretaris in overleg treedt met zijn Duitse collega's.

Ook stipuleerde mevrouw Eisses dat volgens de gemeente Onderbanken het landen van de AWACS-toestellen voor problemen zorgt, omdat aan de westzijde van de baan niet is voldaan aan de internationale normen voor de aanvliegverlichting. Wordt er nu wel of niet veilig gevlogen? In dat kader vroeg zij ook aandacht voor de motie van de gemeenteraad van Onderbanken, waarin wordt gepleit voor het verplaatsen van de tankvliegtuigen van de vliegbasis Geilenkirchen naar een basis in een minder dichtbevolkt gebied.

Tot slot deelde zij mede dat de CDA-fractie, evenals de provincie Limburg, opteert voor een gedegen en zorgvuldig onderzoek naar het recente vliegtuigongeval. Daarin moet ruimte worden geboden voor een Nederlandse inbreng. Op welke wijze is de Nederlandse regering bij het onderzoek betrokken, wanneer zijn de onderzoeksresultaten beschikbaar en welke procedure volgt de Nederlandse regering op dat punt?

De heer **Oplaat** (VVD) legde allereerst de nadruk op het belang van de veiligheid rondom de vliegbasis Geilenkirchen. De aanvliegroute ligt boven een dichtbevolkt gebied en door bomen op de westelijke invlieg-richting ontstaan nu problemen. Het lijkt daarom logisch om bomen te toppen of te kappen om aldus een langere westelijke invliegrichting te realiseren. Daarbij worden door de gemeente Onderbanken vraagtekens geplaatst, aangezien de vliegtuigen dan langer op geringere hoogte over zeer dichtbevolkt gebied vliegen. Het is van groot belang dat het al jarenlang slepende probleem tussen Onderbanken en Defensie wordt opgelost. In dezen is oud-staatssecretaris Van der Linden aangezocht om advies uit te brengen. De VVD-fractie gaat ervan uit dat de heer Van der Linden, zelf geboren en getogen in Limburg, met een gedegen advies komt.

Voorts memoreerde hij dat een andere optie is gelegen in het draaien of verlengen van de start- en landingsbaan in Geilenkirchen, maar de kosten daarvan zijn niet gering. Bovendien is nu al duidelijk dat dit niet op het grondgebied van het vliegveld zelf zou kunnen worden gerealiseerd, maar dat hiervoor grond zou moeten worden onteigend. Voor een deel gaat het dan om beschermd natuurgebied. Al met al is duidelijk dat het vele jaren zal duren voordat deze opties mogelijk kunnen worden gerealiseerd. Het is zeer de vraag of het wenselijk is om zo lang op een dergelijk dure oplossing te wachten. Daar komt bij dat alle NAVO-lidstaten akkoord zouden moeten gaan met eventuele investeringen in deze NAVO-vliegbasis op Duits grondgebied, hetgeen bepaald ook niet eenvoudig is.

Tot slot sloot de heer Oplaat zich aan bij de vragen van mevrouw Eisses over de Nederlandse betrokkenheid bij het onderzoek naar het recente vliegtuigongeluk en over verplaatsing van de tankvliegtuigen naar een andere basis. Verder vernam hij graag nog of de kans op het aanpassen van de vliegtuigmotoren via hush-kits bij de huidige motoren groter is geworden na het recente onderzoek naar de gevolgen en de kosten van vervanging van de motoren. Hoe worden deze kosten overigens in NAVO-verband verdeeld?

De heer **Timmermans** (PvdA) bracht naar voren dat jarenlang te weinig aandacht is geschonken aan de problematiek rond Geilenkirchen. Een en ander moet in relatie worden gebracht met de koude oorlog, waardoor rond dit soort vliegbases altijd een waas van geheimzinnigheid heeft gehangen. Dat is thans niet meer aanvaardbaar, maar het kost de nodige tijd voordat men tot dat inzicht is gekomen. Overigens maakte hij uit de beantwoording van de staatssecretaris bepaald niet op dat bij Defensie veel empathie bestaat voor de situatie waarmee men rond de vliegbasis te maken heeft. Dat blijkt overduidelijk als het gaat om het antwoord op de vragen naar zaken die de NAVO betreffen. Defensie had in dat opzicht meer eigen verantwoordelijkheid kunnen nemen in plaats van klakkeloos de antwoorden van de NAVO over te nemen.

Met de heer Van Bommel was hij van mening dat de internationale samenwerking rond de vliegbasis Geilenkirchen veel te wensen overlaat. Het is niet juist om de discussie daarover in het licht te plaatsen van het recente ongeluk, want de problematiek rond Geilenkirchen zelf is al reden genoeg om aandacht te besteden aan het samenwerkingsaspect. Dat besef zou ook bij het ministerie van Defensie nadrukkelijker aanwezig mogen zijn. Defensie kent thans te weinig urgentie toe aan het vinden van een oplossing voor de onderhavige problematiek. Het is buitengewoon storend dat bij Defensie meer de houding bestaat van «er is weinig aan de hand, laten wij de bomen in het Schinveldse bos maar kappen en dan is alles opgelost».

In dat kader benadrukte de heer Timmermans dat de informatie over de problematiek tegenstrijdig is. Zo was hem nog niet duidelijk dat er, wat de geluidsoverlast betreft, geen verschil zit tussen enerzijds het kappen van bomen en anderzijds het verleggen van de start- en landingsbaan. Er wordt ook veel te makkelijk gezegd dat het probleem naar Duitsland wordt verlegd als niet wordt besloten tot het kappen van de bomen. Ook sloot hij zich aan bij de vragen naar de hush-kits en het verplaatsen van de tankvliegtuigen. Is het mogelijk om de motoren van de vliegtuigen te vervangen, zoals in Frankrijk en Engeland al is gebeurd?

Tot slot sprak hij er zijn verbazing over uit dat in één straat op Nederlands grondgebied sommige huizen wel en andere huizen niet zijn geïsoleerd. Wat is daar precies de achtergrond van? Verder stoorde het hem hoe makkelijk wordt overgegaan tot het vliegen buiten de vliegcorridor. In dat opzicht sloot hij zich aan bij de vragen van mevrouw Van 't Riet.

Het antwoord van de bewindsman

De **staatssecretaris van Defensie** maakte drie prealabele opmerkingen, opdat zijn feitelijke beantwoording in de juiste context zou worden geplaatst. Ten eerste neemt Nederland formeel geen positie in bij het onderzoek naar het recente vliegtuigongeval bij Geilenkirchen, want volgens de van toepassing zijnde NAVO-regelgeving ligt het primaat in dezen bij de Verenigde Staten als zijnde het land waaruit het vliegtuig afkomstig is en zou ook Duitsland nog een rol kunnen spelen als zijnde het land waar het ongeval heeft plaatsgehad. Gezien het feit dat het ongeval een paar honderd meter van de grens plaatsvond, is het evenwel zeer te respecteren dat ook Nederland een aantal vragen in het onderzoek betrokken wil zien en van het resultaat op de hoogte wil worden gesteld.

Dat vormde dan ook de achtergrond van zijn brief aan de Amerikaanse onderminister van Defensie. Hij zegde toe dit punt tijdens de komende bezoeken aan zijn Amerikaanse en ook Duitse ambtgenoten aan de orde te zullen stellen, zoals al is gebeurd tijdens een bezoek van de secretaris-generaal van Defensie aan zijn Duitse collega. Ten tweede wordt het vliegveld Geilenkirchen bestuurd door een apart orgaan waarin een aantal betrokken lidstaten vertegenwoordigd is. De formele Nederlandse positie of invloed in dat orgaan, die gebaseerd is op afspraken over omvang, financiering en dergelijke, bedraagt exact 3,75%. Ten derde hebben VROM en Defensie gezamenlijk besloten om advies te vragen aan de heer Van der Linden over de problemen rond Geilenkirchen en mogelijke oplossingen. Het leek de bewindsman niet wenselijk om in zijn beantwoording daarop vooruit te lopen en eventueel barricades op te werpen voor mogelijke oplossingen. Wellicht dat over twee maanden duidelijk is wat het advies-Van der Linden inhoudt. Alsdan zullen VROM en Defensie samen moeten bepalen hoe zij verder in deze kwestie zullen opereren. Hij verklaarde voorts benieuwd te zijn naar het antwoord op de vraag waarop de uitspraak is gebaseerd dat de lengte van de start- en landingsbaan niet overeenkomstig de normen zou zijn. De lengte van de baan is immers 3 051 meter, terwijl de NAVO-norm 3 000 meter bedraagt. Ook de lengte van de baanverlichting voldoet aan de NAVO-criteria dienaangaande. De baanverlichting vergde wel een zekere aanpassing van de aanvliegbeproevingen. Dat vormde dan ook de achtergrond voor de extra oefenvluchten in april en mei 1998. Een verlenging van de start- en landingsbaan zou weinig invloed hebben op de huidige start- en landingsprofielen. De startgewichten van de vliegtuigen zijn wel aangepast vanwege de obstakels rond de vliegbasis, hetgeen inhoudt dat zij sneller moeten worden bijgetankt. Het 300 meter verleggen van de start- en landingsbaan in oostwaartse richting of het verlengen van de baan met 800 meter houdt wel degelijk in dat aan Duitse zijde grotere effecten optreden, niet alleen qua geluidsoverlast voor omwonenden maar ook ten aanzien van de aantasting van natuurwaarden. Vervolgens stipuleerde staatssecretaris Van Hoof met nadruk dat Defensie wel degelijk onderkent dat er rond de aanwezigheid van vliegbasis Geilenkirchen problemen optreden. Dat vormde dan ook de achtergrond voor het vragen van advies aan de heer Van der Linden. Het gaat echter niet aan om te pleiten voor sluiting van deze vliegbasis vanwege het einde van de koude oorlog, zeker niet nu de AWACS-toestellen steeds vaker moeten worden ingezet vanwege de crisis in het voormalige Joegoslavië. Er moet ook rekening mee worden gehouden dat alleen in NAVO-verband tot veranderingen rond Geilenkirchen kan worden besloten, waarbij de formele grootte van de Nederlandse invloed uiteraard een rol speelt. De vorige staatssecretaris van Defensie heeft de NAVO al eens schriftelijk gevraagd naar de mogelijkheden van verlegging van de start- en landingsbaan, maar daarop werd beleefd doch dringend te kennen gegeven dat dit voor de NAVO geen optie was. Ten aanzien van de woningisolatie, die formeel valt onder de verantwoordelijkheid van het departement van VROM, had hij weinig toe te voegen aan de schriftelijke beantwoording. Wettelijk is bepaald dat alleen woningen binnen de 40 Ke-contour voor isolatie op kosten van het Rijk in aanmerking komen. Het was hem niet bekend dat er nog huizen binnen deze contour liggen die nog niet zijn geïsoleerd. Met betrekking tot een algehele compensatie voor de gemeente Onderbanken verwees hij naar de discussies die de afgelopen negentien jaar hebben plaatsgevonden, met name ook over maatregelen in het Schinveldse bos. In dat kader is ook over eventuele compensatie in verschillende varianten gesproken, maar daarover kon met Onderbanken geen overeenstemming worden bereikt. In het ecologisch advies «In de Roet» wordt niet alleen van het kappen van bos gesproken ten behoeve van het obstakelvrije vlak, maar ook over integraal beheer van het gehele Schinveldse bos. Het kappen

van de bomen brengt overigens wel een wijziging met zich in het startprofiel, namelijk van zo'n 15 meter op een totale hoogte van 500 meter. De vraag is in hoeverre dat tot substantieel meer geluidsoverlast zal leiden. Het moge duidelijk zijn dat Defensie bij het bosbeheer zeer zorgvuldig wenst te zijn. Defensie wenst in dezen ook niet hoe dan ook één kant op te koersen, de ogen sluitend voor eventuele andere oplossingen.

Ook memoreerde de bewindsman dat ten aanzien van het vliegen binnen de vliegcorridor afhankelijk van weersomstandigheden een afwijking van 5% aan de noordzijde en 5% aan de zuidzijde is toegestaan. Volgens de FANOMOS-registratie blijkt dat men precies binnen deze maximumafwijking blijft. Het aantal nachtvluchten op de vliegbasis wordt zoveel mogelijk beperkt, maar bij een operationeel militair vliegveld zijn nachtvluchten en dus ook vlieg oefeningen gedurende de nacht niet geheel uit te sluiten. In 1997 hebben 31 nachtvluchten plaatsgevonden: één vlucht meer dan voor dat jaar was afgesproken. In het schriftelijke antwoord op vraag 14 is duidelijk gemaakt dat de hush-kits weinig effect hebben op het gebied van beperking van de geluidsbelasting. Hij zegde toe te zullen bezien of het NAVO-onderzoek naar de hush-kits ook naar de gemeente Onderbanken kan worden toegezonden. In NAVO-verband wordt nog bekeken wat de mogelijkheden zijn voor het leasen van geluidsarmere motoren. Zodra hierover meer bekend is, zal de Kamer daarvan op de hoogte worden gesteld. Naar de indruk van Defensie wordt op Geilenkirchen niet hoe dan ook getracht om de vliegcapaciteit vol te vliegen, maar hangt het aantal vluchten meer samen met de operationele eisen die worden gesteld.

Tot slot benadrukte hij nog dat de convenanten met de gemeenten Brunssum en Onderbanken nog onverkort van toepassing zijn en, zo mogelijk, ook moeten worden uitgevoerd. Het «zo mogelijk» heeft betrekking op de passages in de convenanten over het beheer van het Schinveldse bos.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Eisses-Timmerman** (CDA) vroeg wanneer het plan van aanpak kan worden verwacht en op welke wijze de Kamer daarbij zal worden betrokken. Verder was het voor haar nog de vraag of het aftoppen van de bomen niet zal leiden tot meer geluidsoverlast voor de omwonenden.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks) begreep dat zich in de Kamer een meerderheid aftekent voor een integraal plan van aanpak over zowel de geluidsoverlast als de aantasting van natuurwaarden. Hij overwoog om op dit punt een uitspraak van de Kamer te vragen. Hij verzocht de staatssecretaris om geen procedures op basis van het advies-Van der Linden in werking te stellen zonder de Kamer daarin te hebben gekend.

De heer **Van Bommel** (SP) sloot zich daarbij aan. Het was voor hem nog de vraag welke vaste commissie in dezen het voortouw neemt: VROM of Defensie?

De heer **Timmermans** (PvdA) was aangenaam verrast door de houding van de staatssecretaris tijdens dit algemeen overleg, want daaruit sprak wel degelijk de bereidheid om tot oplossingen te komen. Dat was in het verleden minder het geval. Overigens is het aan de Kamer zelf om te bepalen wat in het onderhavige dossier zal gebeuren. Zij kan de staatssecretaris ook op ieder moment verzoeken om tekst en uitleg te geven.

De **staatssecretaris** gaf te kennen het advies van de heer Van der Linden te zullen afwachten alvorens samen met VROM te bezien welke nadere maatregelen worden voorgesteld. Zolang dat advies nog niet is uitge-

bracht, wenste hij geen enkele toezegging te doen over welk plan van aanpak dan ook. Het gaat overigens om een kwestie die primair het ministerie van Defensie regardeert, zij het dat bij de NIMBY-procedure ten aanzien van de gemeente Onderbanken het voortouw bij VROM ligt. Ook daarbij treden VROM en Defensie overigens gezamenlijk op. Zodra in samenspraak met VROM is bepaald welke conclusies aan het advies-Van der Linden worden verbonden en welke acties zullen worden ondernomen, zal de Kamer daarvan op de hoogte worden gesteld. Het is dan aan de Kamer zelf om te beslissen op welke wijze zij hierbij wil worden betrokken.

De voorzitter van de commissie,
Valk

De griffier van de commissie,
De Lange