

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 XI

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 2002

Nr. 59

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 juni 2002

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft een aantak vragen voorgelegd aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de brief van de gemeente Onderbanken aan de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, d.d. 8 januari 2002 (VROM 02-26). De minister heeft de vragen beantwoord bij brief van 11 juni 2002. De vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Meijer

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Crone (PvdA), Cornielje (VVD), Hofstra (VVD), Meijer (CDA), Fng. Voorzitter, Koenders (PvdA), Van Beek (VVD), Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GroenLinks), Ross-van Dorp (CDA), Bussemaker (PvdA), Mosterd (CDA), Alblas (LPF), Van As (LPF), Van den Brink (LPF), Veling (ChristenUnie), Jense (LN), Van Bochove (CDA), Van Geel (CDA), De Ruiter (SP), Duyvendak (GroenLinks), Smolders (LPF) en Van Lith (CDA)

Plv. Leden: Vacature VVD, Vacature PvdA, Van der Ham (D66), Vacature PvdA, Vacature VVD, Vacature VVD, Vacature CDA, Vacature PvdA, Vacature VVD, Rietkerk (CDA), Van den Brand (GroenLinks), Koopmans (CDA), Vacature PvdA, Vietsch (CDA), Groenink (LPF), Wiersma (LPF), Schonewille (LPF), Van der Staaij (SGP), Teeven (LN), Vacature CDA, Ten Hoopen (CDA), Van Velzen (SP), Vos (GroenLinks), De Jong (LPF) en Spies (CDA)

1

Op welke termijn is de regering voornemens het NIMBY-instrument in te zetten om het kappen van bomen in Schinveld mogelijk te maken? Heeft hierover reeds overleg met de gemeente Onderbanken plaatsgevonden?

Op 12 maart 2002 heb ik bestuurlijk overleg gevoerd met de gemeente Onderbanken. Onderwerp van het overleg was de mogelijke toepassing van het nimby-instrument voor de bomenproblematiek in de nabijheid van de vliegbasis Geilenkirchen. Mede op basis van dit bestuurlijk overleg ben ik tot de conclusie gekomen dat er sprake is van een bestuurlijke impasse die het inzetten van het Nimby-instrumentarium nodig maakt. Door middel van toezending van een brief aan de Tweede Kamer, waarin wordt medegedeeld dat ik voornemens ben om het nimby-instrument toe te passen in deze zaak, wordt de procedure gestart. Een afschrift van de brief aan de Tweede Kamer is ook aan de Vaste Commissie toegezonden¹.

2

Kan de regering het urgentie criterium nader toelichten?

Voor het toepassen van het NIMBY-instrumentarium zijn de volgende criteria van belang:

- er dient sprake te zijn van een project dat uitvoeringsgereed is;
- bovengemeentelijke belangen;
- de verwezenlijking van het project is in de naaste toekomst noodzakelijk;
- de besluitvorming omtrent de verwezenlijking van het project is vastgelopen (impasse). Het onderhavige geval voldoet naar mijn oordeel aan bovengenoemde criteria. Er is sprake van een project dat uitvoeringsgereed is (er is een uitvoeringsplan), er is sprake van bovengemeentelijke belangen, de verwezenlijking van het project is in de naaste toekomst noodzakelijk en er is een impasse, na jaren overleg.

3

Gaat het om het rooien van bos of om het toppen van bomen? Kan de regering de schaal van de ingreep toelichten? Is compensatie van het verlies aan natuurwaarde mogelijk?

Het uitvoeringsplan ziet op het afzagen van bomen waarbij de stammen op lage hoogte worden afgezaagd (tot 1 meter hoogte boven de bodem), waardoor de wortels en stobben blijven staan en uitgroei/doorgroei kan plaatsvinden. Het bosperceel wordt als hakhout in beheer genomen. Bij hakhoutbeheer worden de uitlopende loten periodiek afgezet. Op ruim 6 ha. van het deel van het bos in eigendom van Defensie alsmede in particuliere eigendom staan de te hoge bomen deels in de invliegfunnel. Defensie is bereid om aangrenzend aan het betreffende gebied te komen tot een additionele aanplant van circa 3 ha.

4

Ligt de noodzaak van de beoogde inzet van het NIMBY-instrument in operationele beperkingen van de vliegbasis of in veiligheidsoverwegingen?

Door de aanwezigheid van objecten in het obstakelvrije vlak ontstaat er strijdigheid met de regelgeving en een onveilige situatie. Omdat te allen tijde veilig gevlogen moet worden, worden er operationele maatregelen genomen. Voor starts betekent dit dat het pad waarlangs de vliegtuigen uitklimmen opschuift; dit komt er op neer dat de beschikbare lengte van de startbaan (mede afhankelijk van meteorologische omstandigheden) kleiner wordt en de operationele beperkingen groter. Met het groeien van

¹ zie VROM 02-659.

de bomen wordt de strijdigheid met de geldende criteria groter en worden de beperkingen voor de vliegbasis Geilenkirchen groter. Zonder nadere maatregelen wordt de situatie onoverkomelijk.

5

Is er bereidheid van Duitse zijde om bij te dragen aan een oplossing van het probleem? Zo neen, waarom niet? Is een eventuele verlenging van de baan aan Duitse zijde een optie? Is verplaatsing van tankvliegtuigen een optie?

Aan de Duitse zijde van de vliegbasis Geilenkirchen is in het obstakelvrije vlak van de start-landingsbaan circa 5,5 ha bosterrein gekapt, verder is er geen grote bereidheid om iets te doen. De mogelijkheden en consequenties van een verlenging van de start-landingsbaan in oostelijke richting is onderwerp geweest van een aantal onderzoeken. Of daaruit moet worden geconstateerd dat een verlenging van de baan in oostelijke richting geen optie is, is onderdeel van mijn beslissing of er sprake is van een bestuurlijke impasse die het inzetten van het Nimby-instrumentarium nodig maakt.

De tankervliegtuigen die op de vliegbasis Geilenkirchen staan, worden ingehuurd door de vliegbasis Geilenkirchen voor het beoefenen van het bijtanken in de lucht bij pilot-trainingsvluchten en het bijtanken van missie-oefeningen. Het gebruik van deze tankervliegtuigen voor dit doel zal worden gecontinueerd ook als de bomen van het bosperceel in de Schinveldse bossen worden aangepast.

6

Heeft de beoogde kap van bomen in de Schinveldse bossen gevolgen voor de geluidsbelasting van woningen in de gemeente Onderbanken en Brunssum? Zo ja, kunnen die gevolgen nader worden gekwantificeerd?

Als het obstakelvrije vlak weer vrij van de te hoge bomen wordt gemaakt door het beoogde afzagen van bomen in een bosperceel van de Schinveldse bossen en de twee rijen aanvliegverlichting aan de Nederlandse zijde weer worden ontstoken, kunnen de aanpassingen van de vliegprocedures ongedaan worden gemaakt en kunnen de ingestelde beperkingen vervallen. Dit zal tot gevolg hebben dat startende vliegtuigen ten opzichte van de huidige – aan beperkingen onderhevige – situatie lager kunnen vliegen (afhankelijk van weerssituaties) ter hoogte van de bebouwde gebieden van Schinveld en Brunssum en het geluidsniveau daardoor hoger kan zijn. Voor landingen over Nederland maakt een en ander geen verschil, omdat het naderingspad niet is veranderd. Daarmee kunnen vliegprocedures worden gehanteerd zoals die van origine bedoeld waren. Wat dat betreft is er dus geen effect op de geluidsbelastingzone. Het rapport Onderzoek Schinveldse bossen van Schiphol Project Consult schrijft hierover in hoofdstuk 4 Onderzoeksresultaten variant «kappen», paragraaf 4.3 Beoordeling milieugevolgen, subparagraaf Geluid: «Zoals hiervoor is aangegeven zal de vliegoperatie in deze variant *niet significant* wijzigen. Het enige verschil dat kan optreden is dat vliegtuigen verder van de baan loskomen omdat het toelaatbare gewicht van een vliegtuig bij een natte baan toeneemt. In die vliegomstandigheden zullen vliegtuigen ter hoogte van Schinveld en Brunssum gemiddeld 20 meter lager vliegen (zie paragraaf 4.2). Deze afstand is echter dermate klein dat dit voor de inwoners van deze plaatsen niet waar te nemen zal zijn. Het gaat hier om een verschil van minder dan 0,5 dB(A) hetgeen voor een menselijk oor niet waarneembaar is.»

7

Kunnen voor de gemeenten Onderbanken en Brunssum garanties worden afgegeven dat er geen wijzigingen optreden in de vluchtschema's, de aanvliegroutes en de startroute?

Nederland heeft geen zeggenschap over het aantal en de soort vliegtuigbewegingen van de Navo vliegbasis Geilenkirchen en kan derhalve geen garanties geven over vluchtschema's; wel zijn er afspraken ten aanzien van de start- en naderingsroutes die gelegen zijn in het Nederlandse luchtruim.

8

Kan worden gewaarborgd dat de beoogde maatregelen aan Nederlandse zijde (kappen) geen verslechtering van de veiligheid en het leefklimaat veroorzaken?

Het afzagen van de bomen zal leiden tot verhoging van de veiligheidsmarges. Voor wat betreft de invloed op het leefklimaat verwijs ik naar het antwoord op vraag 6.

9

Bestaat er kans dat, als gevolg van de kap van bomen, vliegtuigen lager zullen gaan vliegen met een grotere geluidsbelasting voor de inwoners van Onderbanken? Zo neen, hoe vindt handhaving van vliegroutes plaats?

Zie antwoord 6

In het kader van de handhaving worden in opdracht van VROM door de FANOMOS-radar van Maastricht Aachen Airport de vliegroutes van de starts en naderingen van de vliegbasis Geilenkirchen geregistreerd. Het NLR rapporteert daarover periodiek aan VROM. Afwijkingen worden besproken met de vliegbasis Geilenkirchen en in de Commissie AWACS Limburg.

10

Kunnen er garanties worden afgegeven met betrekking tot de vliegbewegingen die juridisch worden vastgelegd en afdwingbaar zijn?

Zie antwoord 7.

11

Wordt er van Nederlandse zijde bij de NAVO op aangedrongen om geluidsarme vliegtuigen in te zetten? Wat is de stand van zaken van het reeds langere tijd beoogde moderniseringsprogramma voor motoren? Op welke termijn kunnen stillere motoren worden ingezet?

Op 15 maart 2001 heeft de Staatssecretaris van Defensie een gesprek gehad met de Secretaris-Generaal van de Navo, Lord Robertson. Hierin zijn de informatievoorziening, tankervliegtuigen en stillere motoren aan de orde gekomen. In vervolg op het gesprek heeft de SG Navo geschreven dat de Navo zich zal inspannen om het aantal vliegtuigbewegingen in de zogenaamde stille uren terug te brengen en bij de inzet van tanker-vliegtuigen zoveel mogelijk te kiezen voor de versie met moderne, stillere motoren. Voorts werd in die brief gemeld dat in het daarvoor noodzakelijke internationale besluitvormingsproces serieuze stappen zijn gezet ten aanzien van de mogelijke vervanging van de motoren van de AWACS-vliegtuigen. Daarbij spelen uiteraard de hoge kosten van die vervanging van de motoren een belangrijke rol.

12

Is de regering bereid een objectief onderzoek te laten doen naar leefmilieueffecten die de basis Geilenkirchen aan Nederlandse zijde heeft en daarin het effect van het kappen van bomen mee te nemen?

Dit is al volledig onderzocht. Ik verwijs daarvoor naar het rapport «Onderzoek Schinveldse Bossen» van 7 maart 2000.

13

Bestaan er plannen voor een isolatieprogramma voor woningen met een aanzienlijke geluidsbelasting?

Een geluidsisolatieprogramma op basis van de vastgestelde geluidszone is al uitgevoerd.

14

Heeft de beoogde kap van bomen gevolgen voor het aantal vlieg-bewegingen over Nederlands grondgebied?

Het aantal vliegtuigbewegingen van missie-oefeningen kan wellicht iets afnemen als de hoogte van de bomen van het bosperceel wordt aangepast, omdat die vluchten met meer brandstof kunnen starten en er geen tweede start en/of inzet tankervliegtuig nodig is. Bovendien mag verwacht worden dat een vermindering optreedt van het beoefenen van de thans opgelegde gewijzigde vliegprocedures.

15

Is de regering van mening dat de bewoners van de grensstreek in de provincie Limburg overmatig worden geconfronteerd met de overlast van vliegverkeer vanuit Duitsland, mede in verband met de problemen in Noord-Limburg vanwege het vliegveld Laarbruch en de overlast in de omgeving van Roermond vanwege de militaire vliegbasis nabij Mönchengladbach?

Neen.

16

Is de regering van mening dat het onmogelijk aan de burgers in Limburg is uit te leggen dat Nederland in het Limburgse zoveel mogelijk de natuur probeert te beschermen en de rust op het platteland te bevorderen, door de geluidsoverlast terug te dringen, terwijl op korte afstand van Limburg ontwikkelingen gaande zijn die hier volledig strijdig mee zijn?

Ook in de directe omgeving van de vliegbasis Geilenkirchen (dat is het grensgebied tussen Geilenkirchen te Duitsland en Schinveld in Nederland), streeft men naar de bescherming van de natuur. Ten oosten van de vliegbasis Geilenkirchen – gelegen op korte afstand van Limburg in het Staatsforst Hambach – ligt namelijk het Naturschutzgebied Grosse Heide. Dat in het betreffende gebied bomen ten behoeve van het vliegverkeer zijn gekapt (het zuidelijk deel in 1997 en het noordelijk deel in 1999) heeft alles te maken met de vliegveiligheid die werd belemmerd door de aanwezigheid van objecten in het obstakelvrije vlak. De kap van de bomen maakte het mogelijk om het gebied weer in de vroegere functie als heidegebied terug te brengen. In het zuidelijk deel komen nu twee tot drie meter hoge boompjes voor die voortkomen uit zaad, uitgelopen stobben en wortelopslag (els en berk). In het noordelijk deel komt een klein groepje grove dennen voor, van circa 13 meter hoog.

17

Kan de regering aangeven wat de mogelijkheden zijn om, gebruik makend van Europese regelgeving, alsnog dergelijke ontwikkelingen in goede banen te leiden?

Door de kap van de bomen aan Duitse zijde heeft de Duitse overheid voldaan aan de internationale obstakelvrije zone. De regering behoeft zich daarom niet verder te beraden op mogelijkheden in het kader van Europese regelgeving om ontwikkelingen als bovengenoemd te beïnvloeden.

18

Deelt de regering de mening van de gemeente Onderbanken dat verdere aantasting van de leefbaarheid en het woon- en leefklimaat in hun gemeente dient te worden voorkomen, respectievelijk dat negatieve effecten van de militaire vliegbasis Teveren niet aan de orde mogen zijn?

De regering is van mening dat het afzagen van de bomen in het obstakelvrije vlak geen aantasting van de leefbaarheid en het woon- en leefklimaat in de gemeente Onderbanken ten gevolge heeft. Voor wat betreft de invloed op het leefklimaat en de effecten van de militaire vliegbasis Teveren op de omgeving, verwijs ik naar het antwoord op vraag 6.

19

Waarom heeft de regering alsnog gekozen om het zogenaamde NIMBY-instrument daadwerkelijk nu in te zetten en daarmee de mogelijkheden om de vliegbasis Teveren verder operationeel te maken te bevorderen?

Zie antwoorden 2 en 4.

20

Is de regering van mening dat het inzetten van het NIMBY-instrument, om daarmee het kappen van bomen in het bos- en natuurgebied In de Roet mogelijk te maken, een oneigenlijke toepassing is van dit instrument?

Neen.

21

Wat zijn de argumenten om nu dit instrument in te zetten? Welke rapportages liggen hieraan ten grondslag en welke toezeggingen zijn er aan Duitsland gedaan om nu deze acties in gang te zetten?

Zie antwoord 2. De inzet van het nimby-instrument is gebaseerd op diverse rapportages, waaronder de Navo studie (Runway extension study Nato Airbase Geilenkirchen van 10 december 1997), het onderzoeksrapport van Van der Linden en de daaruitvoortvloeiende vervolgactiviteiten. Er zijn geen toezeggingen gedaan aan Duitsland. Er zijn wel toezeggingen gedaan aan de Navo om alles in te zetten om het obstakelvrije vlak weer te laten voldoen aan de geldende criteria.

22

Het toepassen van het NIMBY-instrumentarium moet worden beargumenteerd met twee criteria, te weten urgentie en impasse. Waaruit blijkt dat deze twee criteria van toepassing zijn?

Zie antwoord 2.

23

In het kader van de Habitat-richtlijn zijn de Schinveldse bossen aangemeld, maar ze staan nog niet op de definitieve lijst. Inmiddels is jurisprudentie ontwikkeld als gevolg van de zaak van Vereniging Milieudefensie

Amsterdam versus de gemeente Lichtenvoorde, waaruit blijkt dat tussen de aanmelding en het definitief opnemen op de lijst geen activiteiten mogen worden ontwikkeld die tegen de richtlijn indruisen. Artikel 6 van de richtlijn geeft aan dat bij eventuele activiteiten een onderzoek dient plaats te vinden of de beoogde ingrepen geen onomkeerbare gevolgen hebben. Heeft een dergelijk onderzoek voor de Schinveldse bossen plaatsgevonden, of is de regering van plan alsnog een dergelijk onderzoek uit te voeren? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

Er is in april 2002 onderzoek gedaan naar de vraag of eventuele activiteiten (i.c. zijnde het uitvoeringsplan «In de Roet» van DGW&T, 1998) significante (negatieve) gevolgen hebben voor het gebied gelet op de instandhoudingsdoelstelling c.q. de waarden (habitattype) waarvoor het gebied is aangemeld als habitatgebied. Van het voorgestelde hakhoutbeheer in genoemd uitvoeringsplan wordt geen significant negatief effect verwacht op de «Alluviale bossen», het habitattype waarvoor het gebied «Vosbroek en Schinveldse bossen» als habitatrichtlijngebied is aangemeld.

24

Is destijds, bij de aanleg van de nieuwe startbaan, een (grensoverschrijdende) MER uitgevoerd?

Neen, er is geen mer uitgevoerd. De reactivering van de vliegbasis Geilenkirchen als thuisbasis van de Navo dateert van begin jaren '80. De m.e.r.-regelgeving is in 1987 van kracht geworden.

25

Valt het natuurgebied de Roet onder de bescherming van de Habitatrichtlijn? Is een eventueel NIMBY-besluit aan deze Europese richtlijn getoetst?

Het natuurgebied de Roet is aangemeld als bijzonder gebied in het kader van de Habitatrichtlijn. Het voornemen om nimby toe te passen in deze kwestie is aan de Habitatrichtlijn getoetst.