

Vergaderjaar 2007–2008

**31 200 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 2008**

**Nr. 109**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 april 2008

Op 16 november 2007 (kamerstuk 31 200 XI, nr. 66) is uw Kamer geïnformeerd over de kabinetsbrede aanpak, gericht op het bewerkstelligen van structurele oplossingen om de geluidsoverlast die inwoners van de gemeenten Onderbanken en Brunssum ten gevolge van de NAVO vliegbasis Geilenkirchen ervaren, terug te brengen.

In het daaropvolgende AO van 20 november 2007 (kamerstuk 31 200 XI, nr. 82) is toegezegd:

- dat, zodra de NAVO *business case* in maart 2008 gereed is, de uitkomsten van de *business case* en eventuele vervolgstappen met de Kamer worden besproken;
- in maart 2008 op basis van de uitkomsten van de NAVO *business case* en de Milieu- en Transportraden van de Europese Unie een voorstel voor te leggen aan de Kamer over hoe om te gaan met de NIMBY-procedure en tot dat moment geen gebruik te maken van de NIMBY-procedure in deze zaak.

Op 11 december 2007 heeft de Tweede Kamer de motie-De Wit (31 200 XI, nr. 71) aangenomen. In reactie hierop heeft de minister van Defensie in een brief (31 200 XI, nr. 79) toegezegd in samenhang met het voorgaande de Kamer te informeren over de mogelijkheden en consequenties van het stellen van voorwaarden aan de vliegtuigbewegingen van de vliegbasis Geilenkirchen op grond van de NAVO-binnenvliegeregeling.

Het kabinet onderkent de belangen en ongemakken van de regio, die met de geluidsproblematiek samenhangen. Zij meent dat met de haar ter beschikking staande middelen in de afgelopen periode door de kabinetsbrede aanpak het maximale is gedaan. Met deze brief, die mede namens de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Buitenlandse Zaken wordt gestuurd, informeren wij uw Kamer over de bereikte resultaten en over de vervolgstappen.

## Achtergrond en inzet

De inzet van het kabinet is altijd geweest om iets te doen aan zowel de geluidsoverlast als aan het garanderen van de vliegveiligheid. Geluidsoverlast ondervinden de inwoners van Onderbanken en Brunssum, vooral door de zeer hoge maximale geluidsniveaus tot 100 dB(A)<sup>1</sup> die worden veroorzaakt door het oude type motoren waarmee de AWACS-vliegtuigen (afgeleid van het burgervliegtuig van het type Boeing-707) zijn uitgerust. De geluidsproblematiek vormt de oorzaak van het probleem dat al meer dan 20 jaar de regio, het kabinet en anderen bezig houdt.

Vliegveiligheid vereist een obstakelvrij vlak voor startende en landende vliegtuigen. Daartoe hebben de bewindslieden van VROM en van Defensie het NIMBY-instrument ingezet en zijn in 2006 in een circa 6 ha. groot bosgebied de bomen afgezaagd.

De afgelopen maanden heeft de regering de geluidsproblematiek aangekaart op het niveau van de NAVO, de EU en in bilaterale contacten binnen de EU. Ook is overlegd over de motie-De Wit inzake de binnenvlieg-regeling. Tot slot is gekeken naar de mogelijkheden om het aantal vliegtuigbewegingen te verminderen.

Hieronder doen wij u hiervan verslag en melden wij de vervolgstappen.

## NAVO

### *Vervanging motoren AWACS (re-engining)*

In juni 2007 hebben de NAVO-ministers van Defensie de *NATO Airborne Early Warning & Control Programme Management Organisation* (NAPMO) *Board of Directors* (BOD), de Raad van Bestuur van het AWACS-programma, verzocht om een uit 2004 stammende *business case* inzake de vervanging van de NAVO AWACS-motoren opnieuw te bezien. Dit vanwege enerzijds het besluit van de NAVO om met de AWACS-vliegtuigen tot minimaal 2035 door te blijven vliegen en anderzijds vanwege een mogelijke samenwerking met de Verenigde Staten bij het vervangen van de motoren van haar JSTARS<sup>2</sup>-vloot.

In december 2007 heeft de NAPMO BOD de geactualiseerde *business case* besproken. Daarbij is besloten dat in de maanden januari en februari 2008 een Nederlands team expertise zou inbrengen bij het herijken van de *business case*. In dat kader zijn bezoeken gebracht aan het NAPMO Agentschap waarbij gesprekken zijn gevoerd, door de industrie verstrekte documenten zijn bestudeerd en diverse berekeningen zijn uitgevoerd. Verder zijn met drie motorfabrikanten gesprekken gevoerd en is ten slotte met vertegenwoordigers van de Amerikaanse luchtmacht de mogelijkheid bekeken van een gezamenlijk Amerikaans JSTARS en NAVO AWACS re-engining programma.

Begin maart heeft het Nederlandse onderzoeksteam zijn onderzoek afgerond. De belangrijkste bevindingen waren:

- met de NAVO AWACS-vliegtuigen is relatief weinig gevlogen waardoor de motoren nog relatief nieuw zijn; als gevolg hiervan vertonen de onderhoudskosten van de NAVO AWACS-motoren een stabiel beeld en zijn de laatste jaren zelfs licht dalend vanwege de lagere dollarkoers;
- door een zogenaamde «*life time buy*» is de beschikbaarheid van reservedelen nog voor jaren gegarandeerd;
- de kosten van het vervangen van de motoren zijn ten opzichte van 2004 met tenminste 35% gestegen;
- uit berekeningen is gebleken dat de forse investering (ten minste 1 miljard US dollar<sup>3</sup>) die moet worden gedaan om de NAVO AWACS-vloot uit te rusten met nieuwe motoren slechts voor 50 tot maximaal

<sup>1</sup> Geluidsniveaus zoals gemeten in 2006 door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium in opdracht van de Minister van VROM.

<sup>2</sup> JSTARS = Joint Surveillance and Target Attack Radar System. De vliegtuigen van de Amerikaanse JSTARS-vloot zijn uitgerust met precies hetzelfde type motoren als de NAVO AWACS-vloot.

<sup>3</sup> Van dit bedrag dient Nederland volgens een overeengekomen verdeelsleutel ongeveer 3,5% te betalen, terwijl landen zoals bijvoorbeeld de VS en Duitsland ongeveer 40% respectievelijk 25% voor hun rekening nemen.

60% kan worden terugverdiend met de besparingen die de nieuwe motoren opleveren;

- vanwege het vergevorderde stadium waarin het re-engining programma van de Amerikaanse JSTARS-vloot zich bevindt, behoort een gezamenlijk JSTARS en NAVO AWACS re-engining-programma niet tot de mogelijkheden;
- op kortere termijn zijn er geen stillere 2e hands motoren (85 stuks) beschikbaar, noch op de civiele noch op de militaire markt.

De NAPMO BOD rondde halverwege maart haar rapportage inzake de herziene *business case* af. De uitkomst van deze rapportage luidt dat er vanuit financieel-economisch perspectief geen positieve *business case* is om de motoren van de NAVO AWACS-vliegtuigen te vervangen. De voorzitter van de NAPMO BOD heeft de rapportage eind maart aan de NAVO Secretaris-Generaal en ter kennisneming aan de NAVO-raad aangeboden. In zijn aanbiedingsbrief meldt hij een voorstel te zullen voorleggen aan de leden van de NAPMO BOD een vervolgstudie op de herziene *business case* uit te voeren, waarin in aanvulling op de financieel-economische argumenten van de *business case*, ook overwegingen ten aanzien van operatiën, milieu en lokale economie worden betrokken. Naar verwachting zal de NAPMO BOD hierover in juni dit jaar een besluit nemen. Nederland zal daarbij het voorstel voor het uitvoeren van deze vervolgstudie ondersteunen.

Op basis van de beschikbare gegevens trekt de NAVO de conclusie dat vervanging van de motoren van de NAVO AWACS-vloot vanuit financieel-economisch perspectief niet haalbaar is. De NAPMO BOD en de NAVO zullen om die reden niet besluiten de motoren te vervangen. Slechts indien zich nieuwe feiten of omstandigheden voordoen, zoals bijvoorbeeld het op de markt beschikbaar komen van geschikte tweede hands motoren, ontstaat er mogelijk een reden voor de NAVO om vervanging van de motoren opnieuw te bezien.

Het kabinet had weliswaar gehoopt dat de herziening van de *business case*, tot een andere uitkomst had geleid, maar onderschrijft wel de conclusies van de herziene *business case* dat vervanging van de motoren van de NAVO AWACS-vliegtuigen vanuit financieel-economisch perspectief niet haalbaar is. Het kabinet blijft zich vanuit politiek-maatschappelijke overwegingen inspannen om de NAVO te bewegen de geluidsoverlast terug te dringen en de motoren te vervangen.

Daarbij zal zij de NAVO blijven herinneren dat zij in 1990 heeft ingestemd met een aanbeveling om, waar dat haalbaar is, geluidsbeperkende technieken uit de burgerluchtvaart toe te passen op militaire vliegtuigen zoals de AWACS radarverkenningvliegtuigen. Daarnaast zal het kabinet de ontwikkelingen rond de eerder genoemde vervolgstudie nauwgezet blijven volgen.

### **Europese Unie**

De Europese Unie heeft met Richtlijn 2006/93/EC, in navolging van de *International Civil Aviation Organization*, geluidseisen gesteld aan burger-vliegtuigen. Deze richtlijn is niet van toepassing op militaire luchtvaartuigen. De Richtlijn 2002/49/EC over de beoordeling van omgevingslawaai sluit geluid, afkomstig van militaire activiteiten in militaire terreinen uit. De Europese Unie heeft derhalve nog geen regelgeving die van toepassing is op de NAVO AWACS-vliegtuigen.

### *Milieuraad*

De minister van VROM heeft in de Milieuraad van 3 maart 2008 het punt

ingebracht van de grote geluidshinder, die de inwoners van de gemeente Onderbanken in Limburg ondervinden van de AWACS radar-verkenningsvliegtuigen.

Haar inbreng was op twee punten gericht:

- het verkrijgen van begrip en daardoor mogelijk steun voor de problematiek;
- te verkennen of de Europese Unie de geluidseisen die gelden voor burgervliegtuigen tevens van toepassing kan verklaren voor de NAVO AWACS-vliegtuigen die gestationeerd zijn op de NAVO vliegbasis Geilenkirchen.

De Duitse delegatie steunde de Nederlandse interventie en gaf aan dat ook Duitse burgers de geluidsoverlast ervaren. Ook Duitsland meent dat de pogingen om stillere motoren in deze vliegtuigen te krijgen tot op heden onvoldoende steun ontvangen. Gezien dit gebrek aan vorderingen ziet Duitsland met interesse initiatieven om dit probleem aan te pakken tegemoet. In reactie hierop bevestigde EU-Commissaris Dimas dat de huidige EG-regelgeving enkel van toepassing is op de burgerluchtvaart. In principe moet het vervangen van de motoren in NAVO-verband worden opgelost. Wel vond hij het paradoxaal dat op dit moment voor vergelijkbare vliegtuigen verschillende normen gelden en dat een omgebouwd burger luchtvaartuig niet onder de Europese geluidseisen valt. Commissaris Dimas kan zich voorstellen dat dit in de toekomst verandert.

#### *Transportraad*

De minister van V&W heeft de problematiek op EU-niveau en marge van de Transportraad met verschillende van zijn collega's en met EU-commissaris Barrot besproken. Commissaris Barrot heeft hierop toegezegd deze problematiek officieel onder de aandacht van de Secretaris-Generaal van de NAVO te brengen.

Het kabinet is verheugd dat het bespreekbaar maken van de geluidsoverlast van AWACS-vliegtuigen in de EU heeft geleid tot begrip bij partners voor de geluidsoverlast rond Geilenkirchen en tot onderkenning van het feit dat de Europese geluidseisen nog niet van toepassing zijn op de NAVO AWACS-vliegtuigen op Geilenkirchen. Dit betekent dat bezien gaat worden of en hoe in de toekomst deze vliegtuigen, die voor militaire doeleinden zijn omgebouwd, onder Europese geluidseisen zijn te brengen. Nadrukkelijk merkt het kabinet op dat het binnen de EU geen afgeronde discussie is en dat er nog veel hindernissen moeten worden genomen. Op korte termijn zal het EU-spoor niet tot vermindering van de geluidsoverlast rond Geilenkirchen leiden. Het kabinet zal de ontwikkelingen in de Milieuraad en de Transportraad actief volgen en zich ook in dit spoor onverkort blijven inspannen om het doel van vermindering van geluidsoverlast dichterbij te brengen.

#### **NAVO-binnenvliegeregeling – Motie Kamerlid De Wit**

Tussen NAVO-bondgenoten bestaan afspraken over het wederzijds gebruik van elkaars luchtruim. In Nederland zijn deze afspraken vastgelegd in de zogenoemde NAVO-binnenvliegeregeling. Deze regeling (Staatscourant 1987, 218) vindt haar oorsprong in artikel 76, eerste lid, onder d, van de Luchtvaartwet. De regeling staat militaire vliegtuigen van NAVO-bondgenoten toe zich te begeven in het Nederlandse luchtruim.

De NAVO-binnenvliegeregeling staat in beginsel een vliegverbod voor bondgenootschappelijke luchtvaartuigen in het Nederlandse luchtruim niet in de weg. De minister van Defensie kan de toestemming voor het gebruik van het Nederlandse luchtruim door NAVO-landen intrekken, wijzigen of aan andere dan de in de regeling gestelde voorwaarden onder-

werpen. De NAVO-binnenvliegeregeling is gebaseerd op het wederkerigheidsbeginsel vanuit de gedachte dat er binnen het bondgenootschap sprake is van een open luchtruim voor alle bondgenoten. Het eenzijdig door Nederland stellen van beperkende voorwaarden aan het vliegen met NAVO AWACS-vliegtuigen in het Nederlandse luchtruim is in strijd met dit beginsel en leidt tot het risico dat Nederlandse militaire vliegtuigen op basis van wederkerigheid worden geweigerd in het luchtruim van de NAVO-bondgenoten. Dit zal ernstige beperkingen opleveren voor het opleiden, trainen en inzetten van de Nederlandse krijgsmacht.

Bovendien zal het stellen van beperkende voorwaarden afbreuk doen aan het geïntegreerde NAVO-luchtverdedigingssysteem en zijn vroegtijdige waarschuwingscapaciteit. Nederland is een loyaal lid van het NAVO-bondgenootschap en voelt zich medeverantwoordelijk voor de veiligheid en bescherming van onze bondgenoten en hun troepen. Het kabinet hecht grote waarde aan het behoud van die positie.

Gelet op enerzijds doel en karakter van de NAVO-binnenvliegeregeling en het daarmee samenhangende Nederlandse belang en anderzijds de constructieve opstelling van de NAVO om het aantal vliegtuigbewegingen met de AWACS-vliegtuigen zo beperkt als mogelijk te houden en de verwachting dat onderstaande aanvullende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, is het kabinet niet voornemens om verdere beperkingen op te leggen aan het vliegen met de NAVO AWACS-vliegtuigen in het Nederlandse luchtruim.

### **Vermindering vliegtuigbewegingen op de NAVO vliegbasis Geilenkirchen**

Het kabinet legt prioriteit bij het vervangen van de lawaaige motoren. Immers de geluidsoverlast wordt met name door de hoge geluidsniveaus veroorzaakt. Vervanging is daarbij de beste oplossing. In het besef dat dit niet op de korte termijn gerealiseerd zal zijn, heeft het kabinet tegelijk gekeken naar de mogelijkheden om het gebruik van de lawaaige vliegtuigen te verminderen. Door reductie van het aantal vliegtuigbewegingen wordt het aantal malen dat geluidsoverlast optreedt verminderd en wordt een bijdrage geleverd aan vermindering van de hoge geluidsniveaus. Het kabinet constateert met voldoening dat de leiding van de NAVO vliegbasis Geilenkirchen zich inspannt om trainingsvluchten zo veel als mogelijk te spreiden over andere vliegbases. In het jaar 2007 zijn in totaal 2 785 vliegtuigbewegingen (een start of een nadering door trainingsvluchten, missievluchten, ondersteunende vluchten en overig vliegverkeer) over Nederland uitgevoerd. Dat zijn 75 bewegingen minder dan in het jaar daarvoor en 815 bewegingen minder dan het maximum aantal bewegingen van 3 600 bewegingen per jaar dat met de NAVO is afgesproken. Het lagere aantal vliegtuigbewegingen in 2007 hangt ook samen met de uitvoering van het Mid-Term moderniseringsprogramma aan de NAVO AWACS-vliegtuigen.

De inzet van het kabinet is om de geluidsbelasting op Geilenkirchen substantieel te verminderen en het aantal vliegtuigbewegingen daartoe te beperken. Het kabinet wil het met de NAVO eens worden over onderstaand pakket van concrete maatregelen inclusief invoeringsdatum. Zij realiseert zich dat voor uitvoering hiervan de medewerking van verschillende andere partijen nodig is, in het bijzonder binnen de NAVO. Het kabinet wil op korte termijn met die partijen bespreken in welke mate en op welke termijn zij bereid zijn over onderstaande maatregelen bindende afspraken te maken.

1. Verplaatsing van vliegtuigbewegingen door transportvliegtuigen die in opdracht van *Joint Force Command Headquarters* (JFCHQ) te Brunssum worden ingezet ten behoeve van *ISAF/EUFOR*. Dit betrof in 2007 ongeveer 150 vluchten met 150 vliegtuigbewegingen over Nederland. Hierbij zal de NAVO mogelijk een beroep doen op Nederland om een gedeelte van deze transportvluchten uit te mogen voeren op het militaire luchtvaartterrein Eindhoven.
2. Het terugdringen van het aantal trainingsvluchten door te investeren in een moderne vluchtsimulator op de vliegbasis Geilenkirchen. De NAVO streeft naar een mogelijke reductie van het aantal trainingsvluchten met 20–25%. Gelet op het aandeel trainingsvluchten van circa 25% binnen het totaal aantal vluchten, zou dit kunnen resulteren in een reductie met circa 150 vliegtuigbewegingen per jaar over Nederland. Verwacht wordt dat een gemoderniseerde vluchtsimulator begin 2011 in gebruik kan worden genomen.
3. Spreiding van vliegtuigbewegingen over andere bases. In 2007 waren er naast circa 700 trainingsvluchten circa 2 100 andere vliegtuigbewegingen over Nederland vanaf Geilenkirchen en werden er binnen het maximum van 3 600 vliegtuigbewegingen per jaar over Nederland maximaal 800 vliegtuigbewegingen of niet uitgevoerd of gespreid over andere vliegbases. Voor de toekomst wordt uitgegaan van voortzetting van spreiding.
4. Tot slot wordt door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) onderzocht of verandering van aanen uitvliegprocedures kan leiden tot reductie van geluidsoverlast. Op korte termijn is er overleg hierover met de vliegbasis en wordt duidelijk of dit perspectief kan bieden.

Indien de NAVO over bovenvermelde eerste drie maatregelen een positief besluit neemt, kan het maximum aantal van 3 600 bewegingen per jaar over Nederland substantieel worden beperkt.

### **Bilaterale contacten over verplaatsing van vluchten**

In aanvulling op de bovengenoemde multilaterale inzet zal Nederland ook in bilaterale contacten verder zoeken naar oplossingen voor de geluidshinder. Zo verkent de regering momenteel of een deel van de vluchten op Geilenkirchen verplaatst kan worden naar andere vliegbases.

### **Aanleg nieuw bosgebied**

Door de Dienst Landelijk Gebied van het ministerie van LNV is overleg gevoerd over de aankoop van een gebied gelegen binnen de gemeente Onderbanken ter grootte van circa 27 ha. om te worden toegevoegd aan de ecologische verbindingzone rond de Roode Beek. Het ministerie van Defensie neemt daarin deel voor een gebied ter grootte van 6 ha. om invulling te kunnen geven aan de toezegging 6 ha. nieuw bosgebied aan te leggen. Het overleg met de eigenaar van de gronden heeft niet geresulteerd tot overeenstemming en de onderhandelingen zijn begin dit jaar beëindigd.

De staatssecretaris van Defensie heeft de gelden die zijn geraamd voor de aanleg van 6 ha. nieuw bos in zijn begroting gereserveerd. Het is zijn bedoeling de daadwerkelijke realisatie van de aanleg van 6 ha. nieuw bosgebied over te dragen aan de gemeente Onderbanken, omdat de kennis en wetenschap over mogelijke, beschikbare locaties goed bekend zijn bij de gemeente. Hiermee zou op een adequate wijze invulling kunnen worden gegeven aan het aanbod van de staatssecretaris van Defensie om 6 ha. nieuw bos aan te leggen. In een eerste reactie heeft de gemeente afwijzend gereageerd op het voorstel. Niettemin blijft het voor Defensie van onverminderd groot belang dat in overleg met de gemeente Onder-

banken de uitvoering van de aanleg van het nieuwe bosgebied wordt gerealiseerd.

### **Belevingsonderzoek**

Het RIVM heeft in opdracht van VROM een belevingsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de bezorgdheid van de gemeente Onderbanken over de gezondheid van de inwoners van Onderbanken als gevolg van de vliegbasis Geilenkirchen. Het RIVM heeft aangegeven dat een fysiek gezondheidskundig onderzoek niet raadzaam is vanwege de kleine populatie. Een belevingsonderzoek zou echter wel mogelijk zijn. In oktober 2006 heeft het RIVM opdracht gekregen dit belevingsonderzoek uit te voeren. Het doel van dit onderzoek is het verkrijgen van inzicht in de ervaren gezondheid, de woontevredenheid en de ervaren leef(omgevings)kwaliteit van de inwoners in het Nederlands gebied rond de vliegbasis Geilenkirchen. Op dit moment is het rapport nog niet definitief. De definitieve onderzoeks-resultaten zijn over een week bekend. Ik zal deze dan aan u toesturen. In het onderzoek is tevens voorzien in een nog te houden consultatieronde met twee voor het onderzoek ingestelde adviescommissies. Het eindrapport zal daarom in juni verschijnen. Omdat de enquêteresultaten reeds over een week bekend zijn, kan ik u deze dan al aanbieden.

Ongeveer 2500 mensen verspreid over de gemeenten Onderbanken, Brunssum, Schinnen, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Nuth, Simpelveld en Voerendaal hebben aan de enquête meegewerkt. Kort samengevat geven de voorlopige resultaten het volgende aan:

- In totaal geeft 18,6% van de inwoners aan ernstig gehinderd te zijn door geluid van militair vliegverkeer. De verschillen in de regio zijn groot, met het zwaartepunt van het aandeel ernstig gehinderden in de gemeenten Brunssum, Onderbanken en Schinnen. De ernstige hinder varieert van 6,2% in Landgraaf tot 63,9% in Onderbanken (een specifiek postcodegebied (Schinveld) geeft zelfs 71,9% aan). 18,6% van de totale onderzochte onderzoekspopulatie betreft circa 40 000 mensen.
- Niet alleen de geluidsniveaus bepalen de hinder, ook niet-akoestische factoren zoals negatieve verwachtingen over de geluidssituatie en bezorgdheid verklaren de hoge hindercijfers.
- Ook geeft de bevolking aan last te hebben van slaapverstoring. Ook hier springen de gemeente Onderbanken (28,6%) en Brunssum (12,7%) in het oog. Het aantal nachtvluchten in het jaar voorafgaand aan het onderzoek bedroeg 10. De hoge hindercijfers kunnen deels verklaard worden doordat veel mensen overdag slapen. Ongeveer 30% van de inwoners geeft aan dat zij wel eens gedurende de dag moeten slapen. Het grote aandeel slaapverstoorden wordt dus niet alleen veroorzaakt door vliegtuiggeluid gedurende de nacht maar ook door slaapverstoring overdag.
- 67% van de bevolking ervaart zijn gezondheid als goed of zeer goed. Dit is lager dan de Nederlandse bevolking (80%).
- Ruim 60% van de inwoners staat open voor compensatie. De meest geschikte vorm van compensatie die wordt genoemd zou geluidsisolatie zijn. Stillere motoren wordt het meest genoemd als de oplossing voor de geluidsoverlast.

Voor meer resultaten verwijs ik u naar het binnenkort te verschijnen conceptrapport.

### **Vervolgstappen:**

Het kabinet heeft zich binnen haar mogelijkheden sterk ingespannen om te voldoen aan de wens van de burgers van Onderbanken en omstreken en van de Tweede Kamer om een oplossing te (helpen) vinden voor de problematiek van de geluidsoverlast door de NAVO AWACS-vliegtuigen.

Het kabinet is ervan overtuigd dat de NAVO ervan doordrongen is dat Nederland dit vraagstuk uiterst serieus neemt en van de NAVO maatregelen verlangt.

Het kabinet gaat ook door met zijn inspanning. De minister en staatssecretaris van Defensie en de minister van Buitenlandse Zaken zullen in NAVO-verband blijven aangeven:

- dat vervanging van motoren uit politiek-maatschappelijke overwegingen zeer gewenst is; Nederland zal de door de voorzitter van de NAPMO BOD voorgestelde vervolgstudie op de herziene *business case* ondersteunen;
- dat de NAVO haar eigen aanbeveling om, waar dat haalbaar is, geluidsbeperkende technieken uit de burgerluchtvaart toe te passen op militaire vliegtuigen zoals de AWACS radarverkenningvliegtuigen waarvoor snelheid en wendbaarheid niet een kritisch vereiste is, serieus moet uitvoeren (toepassen);
- dat op korte termijn, maar in ieder geval in 2008 de NAVO een positief besluit neemt over maatregelen, genoemd op pagina 5, inclusief invoeringsdatum om het aantal vliegtuigbewegingen per jaar over Nederland substantieel te beperken, dan wel anderszins te komen tot een substantiële vermindering van de geluidsoverlast bij Geilenkirchen;
- dat Nederland investeringen in AWACS tot nader order blijft vetoën (met uitzondering van investeringen die direct verband houden met de vliegveiligheid);
- dat verplaatsing van de vliegbasis of vliegtuigbewegingen elders in Duitsland of daarbuiten serieuze overweging verdient.

Het kabinet stelt vast dat binnen de Europese Unie een nieuw feit is gecreëerd. Er is begrip ontstaan voor de door Nederland ervaren geluidsoverlast. De Europese Commissaris voor Milieu heeft toegezegd de mogelijkheden te verkennen of de Europese Unie de geluidseisen die gelden voor burgervliegtuigen tevens van toepassing kan verklaren op de NAVO AWACS-vliegtuigen die gestationeerd zijn op de NAVO vliegbasis Geilenkirchen.

Hoewel dit alles niet op korte termijn tot sterke verbeteringen in de geluidssituatie leidt, is dit zonder meer winst. Het is meer dan we een half jaar geleden hadden verwacht. Het kabinet telt die zegeningen, maar tegelijkertijd gebiedt de realiteit te zeggen dat het zeker ook een traject van de lange adem zal blijven. De positieve signalen uit de Milieuraad en van de zijde van twee EU-commissarissen stemmen wat dat betreft hoopvol.

De ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat zullen zich binnen de EU blijven inzetten om dit doel te bereiken.

Voor het kabinet staat buiten twijfel dat de vliegveiligheid moet worden gegarandeerd. Het kabinet zal daarom de internationale eisen voor de vliegveiligheid nakomen. Het obstakelvrije vlak bij de NAVO vliegbasis Geilenkirchen moet worden gerespecteerd. Dit is een rechtstreeks belang, ook voor de regio. Om dit obstakelvrije vlak te bewerkstelligen heeft het vorige kabinet een NIMBY-besluit genomen op basis van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft hierover geoordeeld dat in de onderhavige situatie de toepassing van NIMBY op zichzelf voor 7 ha. van het bosgebied voldeed aan de wettelijke voorwaarden, maar dat bij de beslissing op bezwaar ten aanzien van een aantal milieuaspecten sprake was van onvoldoende voorbereiding en motivering van deze beslissing. Daarom heeft zij deze beslissing vernietigd en is daarbij het NIMBY-besluit herroepen (ingetrokken) wat betreft 13 ha. (deelgebied C), respectievelijk geschorst wat betreft 1 ha. (deelgebied B). Deze schorsing duurt voort tot zes weken nadat opnieuw op de bezwaren voor deelgebieden A en B is beslist.

Tegen de achtergrond van bovenstaande resultaten en te nemen vervolgstappen is de minister van VROM bereid het NIMBY-besluit in te trekken, mits ter wille van de vliegveiligheid bindende afspraken kunnen worden gemaakt met het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van Onderbanken. Dat betreft afspraken over het beheer van ongeveer 20 ha. bosgebied in het vereiste obstakelvrije vlak ten behoeve van de vliegbasis Geilenkirchen. Deze afspraken zullen over een langere termijn moeten waarborgen dat de vliegveiligheid wordt gegarandeerd. Wij wijzen erop dat momenteel nog twee beroepsprocedures lopen bij de Afdeling bestuursrechtspraak. Indien de uitspraken van de Afdeling gevolgen hebben voor de koers die het kabinet is ingeslagen, zullen wij u hiervan op de hoogte brengen.

Zoals hierboven al bij vervolgstappen aangegeven wil het kabinet uiterlijk in 2008 van de NAVO vernemen of de beoogde geluidsreducerende maatregelen ook feitelijk kunnen worden ingevoerd en per wanneer. Tegelijkertijd zullen ondergetekenden in overleg treden met de provincie Limburg en de gemeente Onderbanken om tot deze bindende afspraken te komen.

Als die bereidheid aanwezig blijkt en er afspraken ten behoeve van garantie van de vliegveiligheid zijn gemaakt, herroept de minister van VROM het NIMBY-besluit en beëindigt zij de NIMBY-procedure, onder andere om bij te dragen aan het herstel van vertrouwen van de regio in de rijksoverheid.

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

De staatssecretaris van Defensie,  
J. G. de Vries