

Vergaderjaar 2015–2016

34 300 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2016

Nr. 69

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 mei 2016

Conform toezeggingen aan uw Kamer in de brieven van 12 september en 17 december 2014 (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 98 en Kamerstuk 34 000 XII, nr. 61) en tijdens het algemeen overleg Leefomgeving op 6 november 2014 (Kamerstuk 30 175, nr. 205) en 26 februari 2015 (Kamerstuk 31 209, nr. 169), wordt u hierbij geïnformeerd over de resultaten van het overleg tot op heden met de regio en de Navo over een verdere vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen en het bosonderhoud. Ook informeren wij u over het vervolg op het «Gezondheidsonderzoek vliegbasis Geilenkirchen» van het RIVM uit 2014.

Geluidsreductie

De inzet van het kabinet blijft erop gericht de geluidsoverlast in de Nederlandse regio rondom de vliegbasis Geilenkirchen zoveel mogelijk te beperken en daarmee de geluidsreductie van ten minste 35 procent vast te houden. Het kabinet wil dit doel bereiken in goede samenwerking met de Navo, de bondgenoten in het AWACS-programma en de regio. Een belangrijke maatregel is de vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen boven Nederland. Met de Navo is inmiddels een maximum aantal van 2.600 vliegtuigbewegingen per jaar boven Nederland afgesproken. Ten opzichte van het eerdere maximum van 3.600 is daarmee sprake van een substantiële vermindering. Hierover bent u reeds op 17 december 2014 (Kamerstuk 34 000 XII, nr. 61) geïnformeerd. Andere maatregelen die zijn getroffen betreffen onder meer de verwerving van transportvliegtuigen met stillere motoren, de modernisering van de vluchtsimulator (gekoppeld aan de vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen) en de optimalisering van vliegprocedures.

In 2013 is uw Kamer geïnformeerd over het feit dat de 35 procent geluidsreductie in het jaar 2012 gemiddeld genomen is behaald

(Kamerstuk 33 750 XII, nr. 60). Deze reductie is vastgesteld ten opzichte van de geluidsbelasting van het in 2008 geldende maximale toegestane aantal van 3.600 vliegtuigbewegingen per jaar.

Wij kunnen u melden dat ook in de jaren 2013 en 2014 de gewenste geluidsreductie is behaald. 2014 was wel een bijzonder jaar. Het aantal vliegtuigbewegingen was met 1201 aanzienlijk lager dan eerdere jaren in verband met de sluiting van de baan voor onderhoud en de actieve betrokkenheid van de AWACS-vloot bij diverse missies. De rapportage over de behaalde geluidsreductie in 2015 zal uiterlijk in mei 2016 beschikbaar zijn.

Wij hebben er vertrouwen in dat de 35 procent geluidsreductie ook in de komende jaren kan worden vastgehouden. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de motie van het lid Cegerek (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 88). Het vraagt echter wel om afspraken met de regio over het noodzakelijke bosonderhoud. Dit met het oog op een verdere vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen en het garanderen van de vliegveiligheid.

Vervolg gezondheidsonderzoek RIVM

In het najaar van 2014 is het RIVM Gezondheidsonderzoek Vliegbasis Geilenkirchen aan uw Kamer aangeboden (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 98). Dit onderzoek is uitgevoerd om meer duidelijkheid te verkrijgen over het eventuele verband tussen de gezondheidssituatie in de regio en de geluidsbelasting door het vliegverkeer van de vliegbasis Geilenkirchen. Het RIVM en TNO hebben een aantal beleidsaanbevelingen gedaan, en zo ook suggesties voor vervolgonderzoek (bijlagen 1 en 2¹). Over de onderzoeksresultaten en deze aanbevelingen zijn het afgelopen jaar gesprekken gevoerd met de bestuurders van de provincie Limburg en gemeenten Onderbanken, Brunssum en Schinnen. Er is tevens overleg gevoerd in de commissie AWACS. Gezien het brede spectrum van de aanbevelingen, hebben wij de wens uitgesproken om met de regionale partijen tot een gezamenlijke, haalbare en meer integrale aanpak van het AWACS-vraagstuk te komen. Dit betekent dat we samen bekijken welke maatregelen en activiteiten het meest effectief, haalbaar en realistisch zijn voor een betere kwaliteit van de leefomgeving. De gesprekken hebben geleid tot de afspraak om vier sporen (thema's) uit te werken op grond waarvan keuzes kunnen worden gemaakt: (1) gezondheid, (2) de verbetering van de leefomgevingskwaliteit, (3) communicatie en (4) minder vliegtuigbewegingen en bosonderhoud. Hieronder wordt de stand van zaken van deze vier sporen nader toegelicht.

1. Gezondheid

Het RIVM en TNO hebben aanbevelingen gedaan over de wijze van monitoren van de gezondheid en hinderbeleving bij omwonenden ten gevolge van het vliegverkeer van de vliegbasis Geilenkirchen. Deze zijn ook relevant voor omwonenden rondom Schiphol en regionale luchthavens. Aanbevolen wordt zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande instrumenten, zoals de vierjaarlijkse landelijke gezondheidsenquête die alle regionale GGD-en op hetzelfde moment uitvoeren. Dit onderzoek wordt weer uitgevoerd in het najaar van 2016. Hierover is het afgelopen jaar gesproken met de GGD en het RIVM. Er wordt gezamenlijk gewerkt aan de ontwikkeling van een «module luchtvaart» in een vragenset hinderbeleving die de regionale GGD-en facultatief kunnen toevoegen aan de vierjaarlijkse landelijke gezondheidsenquête. De vragen van de module hebben tot doel inzicht te verkrijgen in de zorgen en verwachtingen van de omwonenden van de luchthavens. Als de regionale

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

GGD-en een gestandaardiseerde vragenlijst hanteren, worden vergelijkingen tussen luchthavenregio's mogelijk en ontstaat inzicht in de trends. Per saldo kan deze nieuwe module dan meer inzicht geven aan bewoners en bestuurders in de regio rondom de luchthavens en helpen bij de beoordeling of beleid werkelijk resultaat heeft. Over de precieze vraagstelling is thans nog overleg gaande en zal ook contact worden gezocht met de betrokken gemeenten, die immers opdrachtgever van de periodieke gezondheidsenquête zijn. Naar verwachting kunnen de regionale GGD-en al dit jaar gebruik gaan maken van de module luchtvaart.

Vanuit de regio is er voorts gepleit voor een vervolgonderzoek naar de invloed van geluid van AWACS-vliegverkeer op acute gezondheidseffecten. Dit is één van de suggesties die het RIVM in het onderzoek van 2014 heeft gedaan. Om goed met elkaar te kunnen beoordelen welke meerwaarde (en handelingsperspectief) een dergelijk onderzoek kan opleveren, en om het af te kunnen wegen tegen andere activiteiten, is het RIVM gevraagd het onderzoeksvoorstel nader uit te werken. De uitkomsten van deze uitwerking zijn recent gereedgekomen en zullen in samenhang met de resultaten van de andere sporen met de regio worden besproken.

2. Verbetering van de leefomgevingskwaliteit

Er wordt gekeken naar alternatieven om de leefomgevingskwaliteit in de meest belaste gebieden te verbeteren. Uw Kamer is reeds gemeld dat wij het idee van een leefbaarheidsfonds, zoals door de regio geopperd, van waaruit dergelijke activiteiten gefinancierd kunnen worden, serieus nemen. Aan de regio is gevraagd te inventariseren aan welke doelen wordt gedacht bij een dergelijk fonds. Vervolgens moet worden besproken hoe dit fonds kan worden gevuld. In de eerstvolgende commissie AWACS zal hier verder over worden gesproken. Het blijft onze inzet om op basis van de uitkomsten van de diverse sporen, dus ook dit spoor, met de regio tot weloverwogen keuzes te komen.

3. Communicatie

Onder de bewoners is behoefte aan meer informatie over de AWACS. Het gaat dan bijvoorbeeld om het aantal vliegtuigbewegingen, vliegtuiggeluid en veranderingen op de vliegbasis. Dit spoor ziet toe op het verbeteren van de informatievoorziening aan de bewoners. De communicatiefunctionarissen van de betrokken gemeenten en de Navo-vliegbasis Geilenkirchen hebben reeds vorig jaar afspraken gemaakt over betere (feitelijke) informatievoorziening aan de omwonenden via de eigen informatiekantalen (zoals websites). De vliegbasis benadert verder actief de lokale media met het verzoek aandacht te besteden aan actualiteiten rondom de vliegbasis. Samen met de regio zal voorts worden gekeken naar *best practises* ten aanzien van informatievoorziening bij andere luchthavens, zoals het «Bewoners Aanspreekpunt Schiphol» (BAS) en Samen op de hoogte, een initiatief van de Alderstafel Eindhoven.

4. Minder vliegtuigbewegingen en bosonderhoud

In de eerder genoemde brief aan uw Kamer van 17 december 2014 is gemeld dat de Navo-opperbevelhebber bereid is te spreken over een verdere vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen, inclusief de oprichting van een gezamenlijke werkgroep om dit verder uit te werken. Hij verbindt hieraan wel het belang van goed bosonderhoud met het oog op de vliegveiligheid. Er is namelijk sinds de bomenkap van 6 hectare in 2006 geen bosonderhoud uitgevoerd.

De start- en landingsbaan van vliegbasis Geilenkirchen begint op enkele honderden meters van de Duits-Nederlandse grens. Aan de Nederlandse kant liggen de Schinveldse bossen en, als deel daarvan, het bosgebied *In de Roet* dat eigendom is van Defensie. Een gedeelte van dit bosgebied ligt in de vliegfunnel: een strook in het verlengde van de start- en landingsbaan die, overeenkomstig de regels van de internationale organisatie voor de burgerluchtvaart ICAO, vrij van obstakels moet blijven. Daarom zijn in 2006 de bomen in een deelgebied van zes hectare op lage hoogte afgezaagd. De achtergebleven boomstronken zijn inmiddels weer ver uitgelopen. Net buiten dit deelgebied staat een aantal bomen die in het obstakelvrije vlak groeien en daarmee hinder opleveren voor het starten en landen op vliegbasis Geilenkirchen. Vanwege de te hoge bomen moeten startende vliegtuigen steiler klimmen. Dit vereist meer motorvermogen. Ook kunnen ze minder brandstof meenemen. Het gevolg hiervan is dat extra vluchten noodzakelijk zijn om het oefenprogramma uit te voeren, of dat de AWACS-toestellen in de lucht moeten worden bijgetankt. Bij naderingen hinderen de bomen het zicht op de aanvliegverlichting. Dit vormt een risico voor de vliegveiligheid. De piloot moet dan ook eerder beslissen of een landing kan worden doorgezet. Als de landing wordt afgebroken, moet het motorvermogen worden verhoogd. Dit veroorzaakt extra geluid. Bovendien is er dan een extra naderingspoging nodig.

Defensie heeft Staro BV derhalve opdracht gegeven om voor *In de Roet* een beheerplan op te stellen dat voorziet in kwalitatief goed bosbeheer, waarbij de vliegfunnel wordt vrijgehouden². Want naast het feit dat er inmiddels bomen in het obstakelvrije vlak groeien, is het bos in de afgelopen jaren dichtgegroeid. Staro BV constateert dat er daardoor een zekere verrommeling is opgetreden en dat zeldzame flora- en fauna-soorten in de verdrukking komen. Met het oog op de kwaliteit van het bos, is het dus niet voldoende om hier en daar te lange bomen te kappen of te snoeien.

Uit de inventarisatie van Staro BV blijkt onder meer dat hakhoutbeheer de variatie in flora en fauna bevordert. Hoogtemetingen wijzen uit dat de bomen in het bosgedeelte waar in 2006 is gekapt nog niet in de vliegfunnel groeien. In de zone direct grenzend aan het hakhoutgedeelte steken nu wel bomen in de funnel. De te hoge bomen beslaan in totaal 0,8 ha, maar staan verspreid over 6,8 ha van het defensiebos. In het aangrenzende bosperceel van een particuliere eigenaar beslaan de te hoog gegroeide bomen 0,27 ha.

Het beheerplan voorziet erin dat de bomen die in de obstakelvrije zone groeien het eerst worden aangepakt. Het algehele bosonderhoud verloopt in fases, iedere twee jaar een hectare. Natuurmonumenten heeft het plan beoordeeld en komt tot de volgende conclusie: «Het in het Beheerplan verwoorde beheer is ecologisch verantwoord en past binnen de visie van het bosbeheer van Natuurmonumenten.» Natuurmonumenten is bereid het bosbeheer overeenkomstig dit plan uit te voeren als er in de gemeente draagvlak bestaat voor de voorgestelde beheermaatregelen. De gemeente Onderbanken is gevraagd om medewerking door de in het bestemmingsplan vereiste aanlegvergunning voor de beheermaatregelen te verlenen.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Over de uitvoering van het beheerplan en de uitkomsten van de andere sporen wordt gesproken met de regio. Het doel is en blijft gezamenlijk tot afspraken te komen over de verdere aanpak van het AWACS-Geilenkirchen-dossier.

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma