

Vergaderjaar 2017–2018

34 932

Verlenging van de termijn gedurende welke aanwijzingen krachtens de Luchtvaartwet van militaire luchtvaartterreinen hun geldigheid behouden

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 11 juni 2018

Algemeen

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag dat de vaste commissie voor Defensie over het wetsvoorstel heeft uitgebracht. Graag maak ik gebruik van de gelegenheid om de gestelde vragen te beantwoorden en op enkele punten een nadere toelichting te geven. Bij de beantwoording heb ik de volgorde van het verslag aangehouden. Een aantal vragen betreft luchtvaartaspecten die niet rechtstreeks gerelateerd zijn aan de in het wetsvoorstel neergelegde verlenging van de termijn om luchthavenbesluiten tot stand te brengen. Dat neemt niet weg dat ik die vragen graag van een antwoord voorzie.

Inleiding

De leden van de CDA-fractie zien de noodzaak om de overgangstermijn met drie jaren te verlengen. Zij hebben wel enkele vragen. Ik deel de wens van deze leden dat dit tevens de laatste verlenging van de overgangstermijn is.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Graag willen zij de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren merken op dat zij met verbazing kennis hebben genomen van het wetsvoorstel.

Strekking van het wetsvoorstel

Onder verwijzing naar het verlengingswetsvoorstel uit 2016 en het in dat kader als een van de redenen van de vertraging genoemde gebrek aan personele capaciteit vragen de leden van de CDA-fractie wat er de afgelopen jaren aan is gedaan om die schaarse capaciteit te versterken en wat de regering hier de komende jaren aan gaat doen.

Het Ministerie van Defensie heeft jarenlang te maken gehad met bezuinigingen, die in de weg stonden aan versterking van de capaciteit. Onder het kabinet Rutte-2 waren voor het eerst weer investeringen mogelijk ter versterking van de krijgsmacht. De nieuw beschikbare middelen werden

benut om de meest urgente operationele en infrastructurele tekortkomingen te repareren. Met het regeerakkoord van het kabinet Rutte-3 is het Defensiebudget structureel verhoogd met 1,5 miljard. In de «Defensienota 2018 – investeren in onze mensen, slagkracht en zichtbaarheid» is uiteengezet welke maatregelen de Minister van Defensie en ik voorstellen ter versterking van de krijgsmacht. Deze Defensienota is u op 26 maart 2018 aangeboden (Kamerstukken II, 2017/18, 34 919, nr. 1). De nota voorziet in versterking in zowel middelen als mensen.

Voorts willen de leden van de CDA-fractie weten of de activiteiten die nu voor de luchtvaartbesluiten ondernomen worden, gevolgen hebben voor andere lopende processen zoals de luchtruimherziening aangezien er veel claims op het luchtruim zijn en de samenwerking tussen Luchtmacht en civiele luchtvaart van belang is om het leefklimaat voor inwoners op een goed peil te krijgen of te houden.

Terecht veronderstellen de leden van de fractie van het CDA een relatie tussen de luchthavenbesluiten en het luchtruimbeheer. Een wijziging in het gebruik van een luchthaven heeft consequenties voor het luchtruim boven en rond de luchthaven. Voor het tot stand brengen van de luchthavenbesluiten is niettemin sprake van twee van elkaar te onderscheiden sporen. Het voorziene gebruik van een luchthaven vindt zijn neerslag in een luchthavenbesluit waarin het gebruik van de luchthaven wordt geregeld en de ruimtelijke consequenties op de grond, waaronder het zg. beperkingengebied, worden vastgelegd. In dit kader vindt het overleg met betrokken overheden plaats en kunnen omwonenden zienswijzen indienen. Het inpassen van het voorziene gebruik van een luchthaven in het luchtruim vindt plaats in het andere spoor, in goed overleg met de civiele luchtvaartautoriteiten. De Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Defensie werken op luchtvaartgebied nauw samen wat betreft zowel de indeling van het luchtruim als de luchtverkeersleiding. De indeling van het luchtruim houdt zich onder andere bezig met de aansluiting van vliegverkeer naar en van militaire vliegbases. Hoewel de routestructuur niet wordt vastgelegd in het luchthavenbesluit zelf, vormt het beoordelen van mogelijke route-optimalisaties in een vroeg stadium onderdeel van het traject om te komen tot luchthavenbesluiten. Zo zijn destijds zowel bij Eindhoven als Volkel wijzigingen in de routestructuur aangebracht om het aantal (ernstig) gehinderden te beperken en de ontwikkeling van een woonwijk bij Volkel mogelijk te maken.

De leden van de fractie van de Partij van de Dieren vragen – nu het in tien jaar tijd niet is gelukt om de vereiste luchthavenbesluiten tot stand te brengen – of dit het gevolg is van het grote verlies van inhoudelijke expertise bij het Ministerie van Defensie of van het feit dat de grenzen op het gebied van milieu, klimaat en leefomgeving geen verdere uitbreiding van de activiteiten op militaire luchthavens toestaan. Of is dit het gevolg van een combinatie van beiden?

De vertraging bij het tot stand brengen van de luchthavenbesluiten is ontstaan door twee factoren. De eerste betreft inderdaad de beperkte inhoudelijke expertise. De tweede factor wordt gevormd door het feit dat milieueffectrapportages door verschillende oorzaken meer tijd vergen dan voorzien. Het gaat daarbij om aspecten als het in kaart brengen van het grondgebonden geluid (luchthavens De Kooy en Woensdrecht), herberekening van geluidsberekeningen (De Kooy en Woensdrecht), nieuwe ontwikkelingen in relatie tot de komst van het F35 jachtvliegtuig (Woensdrecht), de omvang van de reserveveldfunctie (Gilze-Rijen) en het nader in kaart brengen van de «rattle noise»-problematiek (Gilze-Rijen). Ik verwijs voor een nadere uiteenzetting naar hetgeen ik hieromtrent in de memorie van toelichting (Kamerstukken II, 2017/18, 34 932, nr. 3) heb uiteengezet.

Stand van zaken luchthavenbesluiten

Alvorens in te gaan op de gestelde vragen hecht ik eraan om in aanvulling op de hiervoor genoemde vertragende factoren nader zicht te geven op de laatste ontwikkelingen met betrekking tot de nog te realiseren luchthavenbesluiten Woensdrecht, Gilze-Rijen, De Kooy en De Peel.

In de memorie van toelichting (blz 3) heb ik met betrekking tot de luchthaven Woensdrecht vermeld dat als gevolg van de vertraging die bij het in kaart brengen van het grondgebonden geluid is opgetreden, een aantal gegevens in de concept-milieueffectrapportage op actualiteit moest worden bezien en opnieuw moest worden berekend. Het milieueffectrapport moet berusten op recente informatie; berekeningen ter bepaling van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden mogen ten tijde van publicatie van het milieueffectrapport en het ontwerp-luchthavenbesluit niet ouder zijn dan twee jaar. Op de vliegbasis is – zoals ik in de memorie van toelichting heb uiteengezet – een aantal ontwikkelingen voorzien die samenhangen met de komst van het F35-jachtvliegtuig, waarmee rekening moet worden gehouden bij de bepaling van effecten op natuur. Vanwege deze ontwikkelingen zijn herberekeningen uitgevoerd voor de bepaling van de effecten op geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en natuur. Dit heeft een vertragend effect gehad. Als deze actualisering van het milieueffectrapport verder volgens plan verloopt, zijn het milieueffectrapport en het ontwerp-luchthavenbesluit voor het einde van het jaar gereed voor bestuurlijk overleg en vervolgens de ter inzagelegging.

Het ontwerp-luchthavenbesluit Gilze-Rijen is begin dit jaar ter inzage gelegd en is tevens ter advisering aangeboden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Tijdens de inzagetermijn zijn ruim 800 zienswijzen ingediend. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft deze zienswijzen betrokken bij haar voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport Luchthaven Gilze-Rijen, dat op 7 mei 2018 is uitgebracht. In haar advies stelt de Commissie enerzijds dat het uitgebrachte milieueffectrapport goed leesbaar is en een helder beeld geeft van de ontwikkeling die de luchthaven Gilze-Rijen heeft doorgemaakt als basis voor F-16 jachtvliegtuigen naar helikopterbasis. Anderzijds is de Commissie van oordeel dat het beperkingengebied in het ontwerp-luchthavenbesluit niet afdoende is onderbouwd en dat nog onduidelijk is welke woningen voor geluidssanering in aanmerking komen. In de paragraaf «Luchthaven Gilze-Rijen» ga ik naar aanleiding van de daar gestelde vragen nader in op het vervolg van de procedure. Het ontwerp-luchthavenbesluit De Kooy verkeert in het stadium van afronding. Tijdens de inzagetermijn is een beperkt aantal zienswijzen ingediend. Volgende maand verwacht ik de reactie op de ingediende zienswijzen uit te brengen, waarna het ontwerpbesluit gereed is voor aanbieding aan de Koning ten behoeve van de advisering door de Afdeling advisering van de Raad van State. Daarmee zal naar verwachting het Luchthavenbesluit De Kooy nog binnen de nu geldende wettelijke overgangstermijn, die loopt tot 1 november 2018, kunnen worden afgerond.

Zoals in de memorie van toelichting (blz 5) vermeld, wordt de rol van de luchthaven De Peel binnen het Ministerie van Defensie nader uitgewerkt. De leden van de CDA-fractie vragen in relatie tot de noodzakelijke personeelscapaciteit voor tussentijds onderhoud van reeds tot stand gebrachte luchthavenbesluiten wanneer de vigerende medegebruiksvergunning van Eindhoven gaat aflopen en hoe het verdere proces zijn beslag krijgt.

De vigerende vergunning voor civiel medegebruik van de militaire luchthaven Eindhoven door de burgerexploitant Eindhoven Airport N.V. heeft een looptijd tot 1 januari 2020. Voor het kunnen gebruiken van de

vliegbasis Eindhoven voor civiel verkeer is daarom afgifte van een nieuwe medegebruiksvergunning aan Eindhoven Airport voor 31 december 2019 benodigd. Net als bij de eerdere medegebruiksvergunningen is gebeurd zal het Rijk met o.a. de provincie en betrokken gemeenten afstemmen voorafgaand aan afgifte. Inmiddels is overleg gestart tussen Rijk en regio over de toekomst van Eindhoven Airport na 2019. Indien besluitvorming daarover leidt tot aanpassing van het luchthavenbesluit en de bijbehorende medegebruiksvergunning, dan zullen hiervoor de voorgeschreven wettelijke procedures worden gevolgd.

De leden van de D66-fractie constateren dat de regering de vertragingen deels verklaart doordat de start van een nieuwe fase in het luchthavenbesluit conditioneel voor het afronden van de voorgaande fase is. Deze leden verzoeken de regering toe te lichten hoe dit in de toekomst ofwel verholpen, dan wel geminimaliseerd kan worden.

Het proces van het tot stand brengen van een luchthavenbesluit bestaat uit een aantal te doorlopen fasen, beginnend met de concept Notitie reikwijdte en detailniveau voor de milieueffectrapportage en eindigend met de plaatsing van een luchthavenbesluit in het Staatsblad. Deze procedurele fasen liggen voor nu en voor de toekomst vast; aan de op zich logische volgtijdigheid valt niet te tornen. Wel is het uiteraard mogelijk om tijdens de looptijd van een fase alvast zoveel mogelijk de voorbereiding te starten voor de daarop volgende fase.

De leden van fractie van de Partij voor de Dieren vragen om een overzicht van het aantal vliegbewegingen op jaarbasis op de acht terreinen, uitgesplitst naar militair luchtverkeer en burgerluchtverkeer, gelet op het gestelde in de memorie van toelichting dat dit, wanneer geen gebruik meer zou kunnen worden gemaakt van de luchthavens, grote gevolgen heeft voor zowel de militaire luchtvaart als ook voor het civiel medegebruik van de luchthavens.

In de memorie van toelichting heb ik de grote gevolgen voor de militaire luchtvaart en het civiel medegebruik van militaire luchthavens genoemd om het belang van het wetsvoorstel te onderstrepen. Immers, wanneer het wetsvoorstel onverhoopt niet tijdig de eindstreep haalt, dan zal dit betekenen dat de wettelijke basis aan de betrokken luchthavens komt te ontvallen. Het betreft overigens niet alle acht militaire luchthavens. Voor de militaire luchthavens Leeuwarden, Deelen, Eindhoven en Volkel zijn de afgelopen jaren luchthavenbesluiten tot stand gebracht. Voorts verwacht ik dat het luchthavenbesluit De Kooy op afzienbare termijn zal worden afgerond. Voor die luchthavens – en daarmee het structureel commercieel civiel medegebruik dat plaatsvindt op Eindhoven en De Kooy – speelt het onderhavige wetsvoorstel dus geen rol. Het wegvallen van de wettelijke basis van de aanwijzingen van de militaire luchtvaartterreinen waarvoor nog geen luchthavenbesluit tot stand is gebracht, zal primair de militaire luchtvaart op Gilze-Rijen, Woensdrecht en De Peel betreffen. Daarnaast is op deze luchthavens sprake van civiel medegebruik in de vorm van beperkt commercieel en recreatief medegebruik.

Het aantal vliegtuigbewegingen dat gevolgen zal ondervinden wanneer het wetsvoorstel niet voor 1 november 2018 wordt afgerond bedraagt voor de luchthavens Gilze-Rijen, Woensdrecht en De Peel:

	Militaire vliegtuigbewegingen	Civiele vliegtuigbewegingen	Totaal
Gilze-Rijen	72.280	14.560	86.840
Woensdrecht	30.000	3.160	33.160
De Peel	10.000	0	10.000

De in de tabel genoemde aantallen betreffen de geprognosticeerde aantallen vliegtuigbewegingen waarop de geluidsruimte van de betrokken luchthaven is berekend.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen wat de plannen zijn voor eventuele uitbreiding van de capaciteit in de komende jaren. Voorts vragen zij de regering toe te lichten waarom deze totale capaciteit van acht luchthavens al dan niet noodzakelijk is in relatie tot het beoogde doel.

De krijgsmacht moet er staan als het erop aankomt. Het vermogen om missies vol te houden, ook bij conflicten met een hogere geweldsintensiteit, is belangrijker geworden. Eén van de speerpunten is het herstel van de inzetbaarheid en dat betekent o.a. een toename van oefeningen en vliegreuen. Eind 2017 is besloten als herstelmaatregel vanaf 2018 extra geld in de begroting op te nemen waarmee een groei wordt voorzien van het aantal helikopteren.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen of de regering de mening van deze leden deelt dat een uitbreiding van het aantal vluchten niet mogelijk is zolang de herindeling van het luchtruim nog niet is voltooid. Zo niet, kan de regering dat toelichten?

De herindeling van het luchtruim houdt zich onder andere bezig met de aansluiting van vliegverkeer naar en van militaire vliegbases. Hierbij wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met het aantal vliegtuigbewegingen en de eventuele uitbreiding daarvan op elke militaire luchthaven. De huidige indeling van het luchtruim rondom de militaire luchthavens biedt overigens nog ruimte om groei van het aantal militaire vliegtuigbewegingen bovenop de huidige geprognosticeerde aantallen te accommoderen.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen of een deel van de oefeningen vervangen kan worden door te werken met simulatoren? In de burgerluchtvaart is de Boeing 787 simulator bijvoorbeeld zo geavanceerd dat piloten direct vanuit de training met een vliegtuig met passagiers gaan vliegen. Zo niet, kan de regering dat toelichten?

Terecht wijzen de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren op de mogelijkheden van simulatoren. Ook de leden van de D-66 fractie wijzen op het belang van alternatieve trainingmethoden. Op dit moment wordt reeds zoveel mogelijk gebruik gemaakt van vliegsimulatoren voor diverse vliegtuigen en helikopters. Tevens wordt gewerkt aan een visie met betrekking tot het gebruik van simulatoren en missietrainers en de eventuele gevolgen en/of consequenties ten aanzien van de wijze waarop luchtvaardenden trainen en worden opgeleid.

Naast de simulatorvisie zijn meerdere concrete simulatieprojecten in voorbereiding of uitvoering. Deze projecten zijn er (onder andere) op gericht om simulatiecapaciteit dicht bij de gebruiker te plaatsen in plaats van, zoals nu soms het geval is, gebruik te maken van simulatoren in het buitenland. Dit biedt de commandant de mogelijkheid om de aircrews vaker en laagdrempeliger door middel van simulatie op te leiden of te laten trainen. Zo is recent op de vliegbasis Leeuwarden een trainingssimulator voor onbemande luchtvaartuigen in gebruik genomen en wordt de NH-90 Full Mission Flight Trainer dit jaar op de luchthaven De Kooy ondergebracht. Andere projecten zijn er op gericht om naast technische vliegtraining ook meer dan nu tactische vliegtraining in simulatoren mogelijk te maken. In het Investeringsprogramma in de Defensienota 2018 is het project Multi-ship Multi-type helikoptersimulator opgenomen, een simulator die het mogelijk maakt om trainingen met meerdere helikopters te simuleren.

Voorts vragen de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren naar het aantal meldingen van overlast door omwonenden per luchthaven over de afgelopen tien jaar. Wat zijn op dit moment de mogelijkheden voor de omwonenden om bezwaar te maken tegen de ervaren overlast? De klachtenrapportage van het Commando Luchtstrijdkrachten geeft inzicht in het aantal meldingen. Deze meest recente rapportage geeft zicht op de gegevens vanaf 2012 en is openbaar toegankelijk op www.defensie.nl/onderwerpen/vliegbewegingen/controle-en-monitoring. De rapportages worden in de commissies overleg voorlichting en milieu(hygiëne) (COVM) met de omwonenden gedeeld en besproken. Meldingen met betrekking tot geluidsoverlast kunnen op een aantal manieren worden ingediend. Via de website van Defensie (www.defensie.nl/onderwerpen/vliegbewegingen), de diverse vliegbases (lokale nummers) of het gratis landelijke nummer (0800-0226033). Het Commando luchtstrijdkrachten registreert de melding via het systeem LUIK (Luchtmacht Informatie en Klachtensysteem) en doet intern onderzoek. Indien gewenst wordt per mail of per telefoon gereageerd op de melding.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen welke mogelijkheden er zijn voor handhaving zolang er geen luchthavenbesluit is.

Zolang er geen nieuw luchthavenbesluit met een nieuwe geluidszone voor een luchthaven is vastgesteld, geldt ingevolge de wettelijke overgangstermijn – op de verlenging waarvan dit wetsvoorstel betrekking heeft – de nog geldende geluidszone van 35 Kosteneenheden (Ke) zoals die in het verleden is vastgesteld. De commandant van de betreffende basis, het bureau geluidshinder van de staf Commando Luchtstrijdkrachten en de Militaire Luchtvaart Autoriteit dragen zorg voor de handhaving. De commandanten van de betreffende vliegbases zorgen door middel van planning en het gebruik van managementtoolsoftware dat de geluidsbelasting door het luchtverkeer binnen die wettelijke 35 Ke contour blijft.

Zullen in de te ontwikkelen luchthavenbesluiten de aantallen vliegbewegingen worden vastgelegd, zodat hier op kan worden gehandhaafd? Zo niet, waarom niet, zo vragen de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren.

In het kader van de wettelijke vaststellingsprocedure wordt voor elk luchthavenbesluit een «Notitie reikwijdte en detailniveau voor de milieueffectrapportage» opgesteld. Hierin geeft het Commando luchtstrijdkrachten als initiatiefnemer voor de MER op basis van het vastgestelde defensiebeleid en de aan de Koninklijke luchtmacht opgedragen taken de voorgenomen belegging en gebruik van de betreffende luchthaven aan. Deze notitie is de basis voor de milieueffectrapportage die de effecten op het gebied van onder andere geluid, natuur en externe veiligheid beschrijft van de geprognosticeerde aantallen vliegtuigbewegingen. De aantallen vliegtuigbewegingen en de andere parameters voor de berekening van de geluidsbelasting bepalen daarmee de verwachte geluidsbelasting die vervolgens wordt vastgelegd in de grenswaarde van 35 Kosten-eenheden (geluidszone). De handhaving van de geluidszone is wettelijk gebaseerd op die grenswaarde en niet op aantallen vliegtuigbewegingen. In theorie kunnen met geluidsarmere luchtvaartuigen in de toekomst binnen een geldige geluidszone meer vliegtuigbewegingen plaatsvinden.

Luchthaven de Kooy

De leden van de D66-fractie constateren dat de vertraging in het luchthavenbesluit deels verklaard kan worden door het opnieuw uitvoeren van metingen na «twijfel [...] omtrent de juistheid van invoergegevens voor de geluidsberekeningen». Deze leden constateren dat eenzelfde situatie zich voordeed bij de MER van Lelystad Airport. Gezien deze feiten vragen de genoemde leden zich af hoe de regering dit bij de openstaande luchthavenbesluiten tracht te voorkomen. Aansluitend willen deze leden graag weten of met een eventuele herberekening in de MER is rekening gehouden in het termijn van 3 jaar.

Omdat bij de geluidsberekeningen voor de MER voor het luchthavenbesluit Lelystad Airport onjuiste vliegprofielen waren gebruikt, zijn ook voor alle militaire luchthavens de gebruikte vliegprofielen gecontroleerd. Omdat deze controle voor De Kooy gebeurde toen het ontwerp-luchthavenbesluit en de MER bijna gereed waren, is de ter inzagelegging van beide documenten enkele weken opgeschort totdat de herberekening gereed was.

Het Luchthavenbesluit De Kooy verkeert in het stadium van afronding. De MER-procedure is doorlopen en inmiddels zijn de zienswijzen ontvangen. Naar verwachting zal het luchthavenbesluit nog voor 1 november 2018 kunnen worden afgerond. De overgangstermijn van drie jaar speelt in dat geval geen rol, of bij onverhoopte tegenslag, slechts een zeer beperkte rol.

Luchthaven Woensdrecht

De leden van de D66-fractie vernemen met genoegen de positieve economische effecten van de bouw van een motorentestcel en een motorenhal en een distributiecentrum voor reserveonderdelen voor F-35 vliegtuigen. Deze leden vragen of de regering, gezien het veronderstelde economische belang, contingency-plannen heeft mocht er geen vergunning worden verleend voor de geluidsoverlast en het aantal transportbewegingen, zeker gezien de ligging nabij Natura 2000-gebieden.

Indien het onderhoud aan en het testen van de motoren meer overlast veroorzaken dan toegestaan en de vergunningverlening daarmee in gevaar komt, dan zullen nadere maatregelen worden genomen om de geluidsuitstoot van de motorenhal en de testcel verder te verminderen. Overigens neemt het aantal transportbewegingen als gevolg van deze extra taak voor de vliegbasis Woensdrecht slechts licht toe.

De nadruk op het grote economische belang van de ontwikkelingen op en rond de luchthaven Woensdrecht baart de leden van de Partij voor de Dieren zorgen, mede omdat deze luchthaven in een Natura2000 gebied ligt. Deze leden vragen wat de ontwikkelingen voor de belasting op de omliggende natuurgebieden betekenen.

In de milieueffectrapportage die wordt opgesteld ter voorbereiding van het luchthavenbesluit wordt beoordeeld welke gevolgen de activiteiten op de vliegbasis Woensdrecht kunnen hebben voor de omgeving, en zeker ook voor de omliggende natuurgebieden en het Natura2000 gebied Brabantse Wal. Waar nodig en mogelijk worden activiteiten aangepast of worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen met het oog op de natuur. Dit vormt onderdeel van de procedure van het tot stand brengen van een luchthavenbesluit.

Luchthaven Gilze-Rijen

De leden van de CDA-fractie melden dat de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r) voor de luchthaven Gilze-Rijen onlangs heeft geadviseerd om de milieueffectrapportage te laten aanpassen. De Commissie voor de m.e.r. adviseert dit, omdat veel informatie over de luchthaven niet beschikbaar is. Daardoor zijn conclusies over geluidhinder en veiligheid door de commissie niet goed te toetsen. Bovendien is volgens de Commissie niet in te schatten in hoeverre de activiteiten met minder hinder dan wel veiliger voor de omgeving uitgevoerd kunnen worden. De leden van de CDA-fractie vragen hoe de procedure nu verder verloopt en welke vervolgstappen de regering gaat ondernemen.

Naar aanleiding van het eerder genoemde voorlopig toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage bereidt het Ministerie van Defensie een aanvulling op het milieueffectrapport voor, waarin de door de Commissie geconstateerde tekortkomingen zoveel mogelijk worden gecorrigeerd. Deze aanvulling op het milieueffectrapport zal eveneens aan de Commissie worden voorgelegd, die daarop een definitief toetsingsadvies opstelt. Momenteel is het Ministerie van Defensie doende met het beoordelen van de ruim 800 zienswijzen. Deze beoordeling moet leiden tot een zogenaamde reactienota. Op grond van de aanvulling op de milieueffectrapportage zal het Ministerie van Defensie bepalen wat er gaat veranderen in de plannen voor de vliegbasis Gilze-Rijen en voor het luchthavenbesluit. Vervolgens wordt het luchthavenbesluit samen met de onderliggende documenten voor advies voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren stellen dat er rond de luchthaven Gilze-Rijen veel zorgen zijn van omwonenden over de geluidsoverlast, alsmede over de zwaardere belasting voor de nabijgelegen natuur- en stiltegebieden. Gedeputeerde staten van Noord-Brabant zijn van mening dat in de m.e.r. te weinig aandacht is besteed aan alternatieve oplossingen die de geluidsoverlast voor omwonenden zouden kunnen verminderen. De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren willen graag weten hoe de regering dit ziet.

Sinds de transitie tot helikopterbasis zijn, soms in reactie op vragen vanuit de omgeving, routeoptimalisaties aangebracht en andere maatregelen genomen om de overlast voor omwonenden te verminderen. In de aanvulling op de milieueffectrapportage zullen de genoemde alternatieven opnieuw worden bekeken en zal duidelijk worden gemaakt welke alternatieven eerder al zijn uitgevoerd, welke alternatieven niet goed uitvoerbaar zijn en welke van de voorgestelde alternatieven alsnog worden overgenomen.

De leden van de D66-fractie vernemen graag wat de regering tracht te doen met het breed gedragen verzet van de bevolking en de gemeenteraad tegen verhoogde geluidsoverlast als gevolg van de eventuele ingebruikname van de training-faciliteiten. Overweegt de regering alternatieve trainingmethoden?

Zoals hiervoor opgemerkt worden de alternatieven opnieuw beoordeeld. Dat kan tot verbeteringen leiden die de geluidsoverlast verminderen. Daarbij worden ook de mogelijkheden die samenhangen met een intensiever gebruik van simulatoren, opnieuw bekeken.

Verlenging overgangstermijn met drie jaar

De leden van de D66-fractie constateren dat de regering deze paragraaf afsluit met «De verlengde termijn is toereikend om de vereiste luchtha-

venbesluiten tot stand te brengen». Aangezien de regering tot twee maal toe de termijn heeft moeten verlengen, vernemen genoemde leden dit met enige scepsis. Zij vragen hoe waarschijnlijk de regering het acht dat zich bij de openstaande luchthavenbesluiten geen vertragingen zullen voordoen, zoals dit wel het geval was bij de luchthavens De Kooy en Woensdrecht.

Ik betreur het dat de luchthavenbesluiten niet binnen de tweede verlenging van de overgangstermijn konden worden afgerond. Niettemin constateer ik dat binnen de tweede verlenging wel de nodige stappen zijn gezet om de concept-luchthavenbesluiten verder vorm te geven. Vertragingen zijn doorgaans moeilijk te voorspellen. Gezien de stand van zaken met de luchthavenbesluiten ben ik niettemin optimistisch over de afronding ervan.

De Staatssecretaris van Defensie,
B. Visser