

Vergaderjaar 2009–2010

**32 123 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 2010**

**Nr. 64**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 april 2010

Met deze brief informeren wij uw Kamer over de voortgang in de kwestie geluidsoverlast van de AWACS-vliegtuigen en het beheer en onderhoud van een deelgebied van de Schinveldse bossen nabij de Navo-vliegbasis Geilenkirchen.

In het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer van 23 september 2009 (Kamerstuk 32 123 XI, nr. 13) en tijdens het debat naar aanleiding van het algemeen overleg op 15 oktober 2009 (Handelingen Tweede Kamer, nr. 15, pagina 1104-1106) is uw Kamer geïnformeerd. Naar aanleiding van de debatten is een brief aan uw Kamer gestuurd over de uitwerking van de aanbevelingen van het onderzoeksrapport van Landrum and Brown (Kamerstuk 32 123 X en 32 123 XI, nr. 91). Mede in het licht van de motie van de leden Neppérus en Samsom (Kamerstuk 31 700 XI, nr. 78) worden in deze brief de deelonderwerpen behandeld.

Het streven van het kabinet is de geluidsoverlast nabij de Navo-vliegbasis Geilenkirchen zoveel als mogelijk te beperken en de vliegveiligheid in de nabijheid van de vliegbasis te garanderen. Het kabinet wil dit doel bereiken in goede samenwerking met de Navo, met bondgenoten en met de regio. In de afgelopen periode zijn resultaten bereikt, zijn positieve ontwikkelingen in gang gezet en is helderheid ontstaan over de haalbaarheid van mogelijkheden om de geluidshinder aanvullend te beperken. Alvorens in te gaan op de vermindering van het aantal vliegbewegingen, overige maatregelen en het beheer en onderhoud van het bosgebied nabij de vliegbasis, informeren we u over de uitwerking van de aanbeveling uit het rapport van Landrum and Brown tot verlenging van de start- en landingsbaan in oostelijke richting.

## Rapport van de firma Landrum and Brown

Uw Kamer is op 4 januari 2010 geïnformeerd over de uitwerking van de aanbevelingen van het rapport van Landrum and Brown over het terugdringen van de geluidsoverlast nabij de Navo-vliegbasis Geilenkirchen, naar aanleiding van de vergadering van de *Board of Directors* (BoD) van de *NATO Airborne Early Warning & Control Programme Organisation* (NAPMO) van december 2009 (Kamerstuk 32 123 X en 32 123 XI, nr. 91).

Het rapport van Landrum and Brown geeft onder andere aan dat een verlenging van de start- en landingsbaan van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen met 900 meter in oostelijke richting een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan een structurele vermindering van de problematiek. Over de uitwerking van deze aanbeveling is de afgelopen maanden veelvuldig overleg gevoerd. De staatssecretaris van Defensie heeft op 8 juni 2009 met de milieugedeputeerde van Limburg en de bestuurders van de gemeenten Onderbanken, Brunssum en Schinnen gesproken over de aanbevelingen uit het rapport van Landrum and Brown. Afgesproken is dat zowel de regio als Defensie zich inspannen om het belang van deze maatregel onder de aandacht te brengen van Duitsland en van de Navo. De staatssecretaris van Defensie heeft het onderwerp op 10 juni 2009 besproken met de Duitse staatssecretaris van Defensie, Dr. Wichert, op 21 september 2009 met minister-president Rüttgers van de deelstaat Nordrhein Westfalen en op 11 februari 2010 met de Duitse staatssecretaris van Defensie, de heer Wolf. De toenmalige minister van VROM heeft het onderwerp medio januari 2010 besproken met de Duitse minister van milieu, dhr. Röttgen. De milieugedeputeerde van Limburg, dhr. Kersten, heeft eind 2009 overleg gevoerd met minister Uhlenberg van Umwelt und Natur van de deelstaat Nordrhein Westfalen en hem op 5 november 2009 een brief gezonden namens het College van Gedeputeerde Staten van Limburg. In al deze contacten is het belang van het verlengen van de start- en landingsbaan voor vermindering van de overlast in de regio rond de vliegbasis Geilenkirchen onderstreept.

Van Duitse zijde is in de gesprekken begrip getoond voor de ernst van de problematiek en was er bereidheid alle aanbevelingen uit het rapport zorgvuldig af te wegen. Het Duitse ministerie van Defensie heeft een analyse uitgevoerd naar de consequenties en de uitvoerbaarheid van een eventuele baanverlenging in oostelijke richting. Het Duitse ministerie van Defensie is op basis van deze analyse van mening dat – in tegenstelling tot hetgeen het rapport van Landrum and Brown aangeeft – de geluidsoverlast ten gevolge van deze maatregel op Duits grondgebied zal toenemen. Voorts worden problemen voorzien van procedurele, politieke en financiële aard. Derhalve bestaat er geen draagvlak voor de optie baanverlenging in oostelijke richting. Duitsland is wel bereid om Nederland te steunen bij de verdere uitwerking van andere maatregelen, zoals inzet van meer ervaren piloten en verplaatsing van vliegbewegingen.

De analyse van het Duitse ministerie van Defensie is op verzoek van Nederland aan de orde gesteld tijdens de speciale vergadering van de NAPMO BoD van 16 tot 18 maart 2010. De analyse is een bevestiging en een nadere onderbouwing van het Duitse standpunt dat baanverlenging niet kan worden beschouwd als een realistische optie voor het verminderen van de geluidsoverlast. Nederland heeft in de vergadering aangekondigd dat het een onafhankelijke validatie van de analyse wil laten uitvoeren. De vergadering heeft daarom besloten dit onderwerp opnieuw te agenderen voor de vergadering van de NAPMO BoD in juni 2010.

## Vliegbewegingen

Het doel van het kabinet is het aantal vliegbewegingen van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen over Nederland te reduceren tot 2600 per jaar, waar het maximum voorheen 3600 was. De Navo heeft het maximum aantal vliegbewegingen over Nederland op aandringen van Nederland inmiddels verlaagd naar 2996 vliegbewegingen per jaar. Het kabinet wil het met de Navo in dit licht eens worden over de maatregelen om het aantal vliegbewegingen verder te verminderen.

### *Spreiding van AWACS-vliegbewegingen*

Polen heeft op verzoek van Nederland en de Navo de vliegbasis Powidz ter beschikking gesteld voor vliegbewegingen met AWACS-toestellen. Het onderzoek door de *NATO Airborne Early Warning and Control (NAEW&C) Force Commander* naar de bruikbaarheid van de vliegbasis had een positief resultaat. De renovatie van de startbaan van Powidz zal in oktober gereed zijn. De *Force Commander* overweegt om Powidz vanaf oktober te gebruiken voor trainingsdoeleinden. Voorts vindt binnen Navo verder overleg plaats met Hongarije over het gebruik van Pápa Air Base voor trainingsdoeleinden. Met ingang van 1 januari 2010 accommodeert Nederland 120 AWACS-vliegbewegingen extra per jaar op Nederlandse militaire vliegvelden. De Commandant Luchtstrijdkrachten heeft in januari 2010 afspraken gemaakt met de Navo-vliegbasis Geilenkirchen over de nadere invulling van het Nederlandse aanbod. De omgeving van de betreffende vliegvelden wordt geïnformeerd via de commissies overleg en voorlichting milieuhygiëne die voor die vliegvelden op basis van de luchtvaartwetgeving zijn ingesteld.

### *Verplaatsing van transportvluchten*

In navolging van Canada heeft ook Nederland besloten transportvluchten voor internationale vredesmissies via andere vliegbases uit te voeren dan de vliegbasis Geilenkirchen. Nederland heeft aangeboden 40 vrachtluchten voor internationale vredesmissies per jaar op de vliegbasis Eindhoven te accommoderen. Het Commando Luchtstrijdkrachten is in overleg met *Joint Force Command* om het Nederlandse aanbod gestalte te geven. Het ministerie van Defensie zal de omgeving van de vliegbasis Eindhoven informeren via de commissie overleg en voorlichting milieuhygiëne vliegbasis Eindhoven.

### *Gebruik moderne vluchtsimulator, inzet van ervaren piloten en plaatsingsduur piloten*

De gemoderniseerde vluchtsimulator zal naar verwachting in 2010 in gebruik worden genomen. Nadat de ervaringen met de nieuwe vluchtsimulator zijn geëvalueerd kan het aantal werkelijke trainingsvluchten stapsgewijs worden gereduceerd. Een vermindering van het aantal vliegbewegingen kan voorts worden bereikt als de Navo-AWACS-landen hoger gekwalificeerde vliegers afvaardigen naar de vliegbasis Geilenkirchen en/of een langere plaatsingsduur van de vliegers hanteren. De NAPMO BoD heeft het belang van beide kwesties onderkend. De eerste ondertekenaar heeft de plaatsingsduur van vliegers aan de orde gesteld tijdens zijn gesprek op 11 februari jongstleden met de Duitse staatssecretaris van Defensie, de heer Wolf. Afgesproken is dat Duitsland en Nederland de AWACS-landen blijven aanspreken dat zij zich strikt zouden moeten houden aan de afspraken over de minimum plaatsingsduur van AWACS-vliegers.

## Overzicht vliegbewegingen in 2008 en 2009

Het aantal vliegbewegingen van en naar de Navo-vliegbasis Geilenkirchen, door AWACS-vliegtuigen en andere vliegtuigen met een maximum startgewicht van meer dan 6000 kg, boven Nederland in 2009 bedraagt 2954.

In onderstaande tabel zijn de vliegbewegingen van en naar de vliegbasis Geilenkirchen boven Nederland weergegeven voor de jaren 2008 en 2009.

	Starts en landingen	Touch and goes/ Low approaches	Totaal
2008	1 531	1 309	2 840 <sup>1</sup>
2009	1 526	1 428	2 954 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Waarvan 111 vliegbewegingen ten behoeve van ISAF/EUFOR.

<sup>2</sup> Waarvan 73 vliegbewegingen ten behoeve van ISAF/EUFOR.

Geconstateerd kan worden dat er geen overschrijding is geweest van het met de Navo overeengekomen maximum aantal vliegbewegingen. Vooral nog is er echter ook geen sprake van een dalende trend. Dit is deels verwacht omdat sommige maatregelen pas later effect kunnen sorteren. Dit betreft de ingebruikname van de moderne vluchtsimulator, het maken van afspraken met Navo-AWACS-landen over de spreiding van vliegbewegingen naar andere vliegvelden, de vervanging van de TCA-vliegtuigen en de invulling van afspraken over een langere plaatsingsduur van vliegers. De leiding van de vliegbasis Geilenkirchen heeft daarnaast te kennen gegeven dat het uitblijven van een dalende trend een gevolg is van een aantal andere factoren. Ten gevolge van onderhoud en operationele inzet was het totale aantal beschikbare AWACS-vliegtuigen beperkt. De consequentie was dat de invulling van de trainingsbehoefte meer dan gewenst moest worden uitgevoerd vanaf en rond de vliegbasis Geilenkirchen. De geplande spreiding van vliegbewegingen naar andere vliegvelden kon verder deels niet worden uitgevoerd vanwege meteorologische omstandigheden.

In januari 2010 is vanaf de vliegbasis Geilenkirchen een aantal extra vluchten uitgevoerd met vrachtvliegtuigen om goederen te transporteren naar het door een zware aardbeving getroffen Haïti. De goederen die werden vervoerd waren bestemd voor het opbouwen van een kamp voor ongeveer honderd reddingswerkers uit de Scandinavische landen. Ook dergelijk incidenteel gebruik van het vliegveld beïnvloedt de aantallen vliegbewegingen over Nederlands grondgebied.

### **Andere maatregelen**

#### *Training and Cargo Aircraft (TCA-vliegtuigen)*

De NATO Airborne Early Warning & Control Programme Management Agency (NAPMA) heeft op 16 december 2009 een *request for proposal* (RfP) voor de vervanging van de huidige *Training and Cargo Aircraft* uitgegeven. De einddatum voor het indienen van een voorstel was gesteld op 19 februari 2010. Tijdens de vergadering van de NAPMO BoD van maart 2010 is gebleken dat de planning er nog steeds op is gericht om de huidige TCA-vliegtuigen in 2012 af te stoten.

#### *Stillere vliegprocedures*

In de afgelopen anderhalf jaar is in samenwerking met de Navo-vliegbasis Geilenkirchen en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)

een aantal onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijkheid van stillere vliegprocedures.

Uit het onderzoek naar stillere startprocedures, dat eind 2008 plaatsvond, is gebleken dat er geen aanpassingen van de vliegprocedures zijn die leiden tot een waarneembare vermindering van de geluidsoverlast. In september 2009 is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om stillere landingsprocedures toe te passen. Op basis van een aantal testnaderingen is geconstateerd dat een beperking van de spreiding rondom de naderingen een grotere bijdrage kan leveren aan vermindering van de geluidsniveaus dan aanpassing van de landingsprocedures zelf. In overleg met de Navo-vliegbasis Geilenkirchen zal worden bezien of de genoemde spreiding kan worden beperkt. Tijdens de onderzoeken is vastgesteld dat drie-motorige vliegbewegingen de meeste overlast veroorzaken. De vliegbasis streeft ernaar deze vliegbewegingen zoveel mogelijk elders uit te voeren.

In vervolg op de resultaten van het onderzoek naar stillere startprocedures is van augustus tot en met oktober 2009 een proef uitgevoerd waarbij meer dan voorheen noordelijke oefenpatronen werden gebruikt voor trainingsvluchten. Deze patronen leiden tot een afname van het aantal geluidgehinderden in Nederland. Deze constatering geldt voor omwonenden op grotere afstand van de vliegbasis. Voor de bewoners van Schinveld en Brunssum, nabij de vliegbasis, maakt de keuze tussen noordelijke of zuidelijke oefenpatronen geen verschil. De noordelijke patronen werden voorheen minder gebruikt omdat zij toestemming behoeven van de Duitse verkeersleiding en afhankelijk zijn van de verkeersintensiteit op de omringende vliegvelden (Dusseldorf, Mönchengladbach en Maastricht Aachen Airport). De Navo-vliegbasis Geilenkirchen voert inmiddels 25% van de lokale trainingsvluchten uit via de noordelijke patronen.

De ministeries van VROM en van Defensie hebben de Navo-vliegbasis Geilenkirchen verzocht te onderzoeken of ook de startroutes bij operationele vluchten kunnen worden verlegd naar het noorden, na het passeren van de bebouwing van Schinveld. In de huidige situatie geschieden alle vliegbewegingen in zuidelijke richting boven of langs de dichtbewoonde regio Heerlen/Kerkrade. Deze startroutes worden vastgesteld in overleg tussen de Duitse en Nederlandse verkeersleidingsinstanties met name op basis van civiele en militaire luchtverkeersstromen. De keuze voor de routes in zuidelijke richting houdt verband met naderend luchtverkeer op Maastricht Aachen Airport. De Navo-vliegbasis Geilenkirchen voert overleg met de verkeersleidingsinstanties om de haalbaarheid van een wijziging van de startroutes bij operationele vluchten te bezien.

#### *Berekening geluidsbelastingscontouren*

Zoals in de voortgangsrapportage van september 2009 gemeld is aan het NLR verzocht de geluidsbelastingcontouren uit te rekenen die behoren bij diverse aantallen vliegbewegingen per jaar boven Nederland, mede in het licht van de motie Neppéus en Samsom. Hierbij is gekeken naar de effecten op de oppervlakte binnen de 35 Ke-geluidscontour alsmede op het aantal getroffen woningen binnen deze geluidscontour. Voorts zijn geluidsbelastingcontouren berekend voor een situatie waarbij de vliegbewegingen van de TCA en tankervliegtuigen zijn vervangen door vliegbewegingen met stillere vliegtuigen en voor een situatie waarbij 160 vliegbewegingen zijn geschrapt (dit aantal komt overeen met het Nederlandse aanbod om jaarlijks 120 extra AWACS-vliegbewegingen en 40 transportvluchten op Nederlandse militaire vliegvelden te accommo-

deren). De resultaten zijn opgenomen in het NLR-rapport NLR-CR-2009-319 «Contourberekeningen Geilenkirchen, Ondersteunend aan de Motie Neppérus en Samsom». Het rapport treft u in bijlage aan.<sup>1</sup>

Op basis van de resultaten van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat door combinatie van de onderzochte maatregelen een reductie kan worden bereikt van 35% zowel van de oppervlakte binnen de 35 Ke-geluidszone, als ook van het aantal woningen binnen de geluidszone. Dergelijke combinaties betreffen een maximum aantal vliegbewegingen per jaar en het vervangen van de vliegbewegingen van de TCA en de tankervliegtuigen door vliegbewegingen met stillere vliegtuigen.

In aanvulling op het onderzoek van het NLR is aan het RIVM opdracht gegeven om te onderzoeken wat de invloed van de bovengenoemde maatregelen is voor het aantal ernstig geluidgehinderden zoals omschreven in het belevingsonderzoek uit 2006.

De resultaten van beide onderzoeken worden betrokken bij de beoordeling van de wijze waarop aan de motie Neppérus en Samsom kan worden voldaan.

#### *EU-traject*

In de brief aan de Tweede Kamer van 16 oktober 2009 (Kamerstuknummer 21 123 XI, nr. 12) heeft de toenmalige minister van VROM laten weten geen mogelijkheden te zien om de geluidsoverlast van de AWACS-vliegtuigen aan te pakken via Europese regelgeving. Destijds was de minister nog in afwachting van het definitieve antwoord van de Europese Commissie op het verzoek om aanvullende geluidnormering op te stellen voor AWACS-vliegtuigen. Op het moment van schrijven van deze voortgangsrapportage was dit antwoord nog steeds niet ontvangen. In februari en maart 2010 is er ambtelijk contact geweest tussen het ministerie van VROM en de Commissie. Hierbij heeft de Commissie reeds aangegeven dat zij niet bevoegd is om geluideisen aan militaire vliegtuigen, zoals de AWACS-vliegtuigen, te stellen.

### **Beheer en onderhoud van bosgebied nabij de vliegbasis en NIMBY**

#### *Bosgebied in het obstakelvrije vlak*

Het beheer en onderhoud van het bosgebied dat gelegen is in het zogenoemde obstakelvrije vlak in het verlengde van de start- en landingsbaan van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen blijft aandacht vergen. Wij hopen in de komende maanden het gesprek met het College van Burgemeester en wethouders van Onderbanken te kunnen hervatten om te komen tot afspraken over het beheer en onderhoud van het 20 ha grootte bosgebied dat in eigendom is van het ministerie van Defensie. Beheer en onderhoud van het bosgebied is van blijvend belang voor het garanderen van de vliegveiligheid rondom de Navo-vliegbasis Geilenkirchen. Beheer en onderhoud is niet alleen nodig voor een verantwoorde ecologische ontwikkeling van het bosgebied, maar wordt tevens ingegeven door de groei van de bomen, ook in het gedeelte van 6 ha waar in januari 2006 de bomen zijn afgezaagd.

Verrichte metingen in het bosgebied tonen aan dat bomen tot circa 2 meter uitsteken boven het obstakelvrije vlak. Dit resulteert onder bepaalde meteorologische condities in beperkingen van de totale hoeveelheid mee te voeren brandstof hetgeen de maximale vliegduur met circa een half uur verminderd. Dit levert minimale operationele beperkingen op en resulteert voornamelijk niet in een gedwongen toename van

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

het aantal vliegbewegingen, bijvoorbeeld door de noodzaak extra AWACS-toestellen of tankvliegtuigen in te zetten. Nieuwe metingen zijn uitgevoerd in februari 2010. De resultaten worden medio april verwacht.

#### *Aanleg nieuw bosgebied*

Defensie heeft aangeboden 6 ha nieuw bosgebied aan te leggen. Een van de gedeputeerden van de provincie Limburg zet zich, samen met de Dienst Landelijk Gebied van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, in om dit project te realiseren.

#### *NIMBY-besluit*

Op 18 februari 2010 heeft een zitting plaatsgevonden van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) over de beroepen die zijn ingediend tegen de tweede beslissing op bezwaar van de toenmalige minister van VROM inzake het NIMBY-besluit. De zitting was een vervolg op de zitting van 18 juni 2009 en de brief van de ABRvS van 22 september 2009 waarin is verzocht nadere inlichtingen te verstrekken over de vraag in hoeverre het in 2005 genomen Nimby-besluit gevolgen heeft gehad voor de geluidsbelasting van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen in Nederland. Op het moment van verzending van deze voortgangsrapportage heeft de ABRvS nog geen uitspraak gedaan in deze. Deze zal worden gedeeld met uw Kamer zodra deze voorhanden is.

#### **Ten slotte**

Met deze brief hebben wij u op de hoogte gesteld van de bereikte resultaten en beoogde stappen in het AWACS-dossier. Het overleg met de partnerlanden, de Navo en de Navo-vliegbasis Geilenkirchen over mogelijkheden om geluidsoverlast te reduceren is constructief en heeft geresulteerd in maatregelen die in de afgelopen periode zijn ingevoerd en maatregelen die in de komende periode worden genomen. De invoering van de moderne vluchtsimulator en de vervanging van de TCA-vliegtuigen verlopen volgens planning. De aanbevelingen op basis van onderzoek naar stillere startroutes worden zoveel mogelijk in overleg met de Navo-vliegbasis Geilenkirchen toegepast.

De aanbeveling van het rapport van Landrum and Brown om de start- en landingsbaan van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen in oostelijke richting te verlengen is door de eerste ondertekenaar en de toenmalige minister van VROM bij vele overleggen binnen de Navo en Duitsland aan de orde gesteld. In de vergadering van de NAPMO BoD van maart 2010 heeft Duitsland de resultaten gepresenteerd van een analyse naar de consequenties en de uitvoerbaarheid van een baanverlenging in oostelijke richting. Op basis van deze analyse kan Duitsland de verdere uitwerking van de baanverlenging in oostelijke richting niet steunen. Nederland zal een onafhankelijke validatie laten uitvoeren van de Duitse analyse. Over de resultaten van de validatie en de behandeling daarvan in de NAPMO BoD zal de Kamer zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd.

De maatregelen om het aantal vliegbewegingen boven Nederland te verminderen hebben nog niet geleid tot een dalende trend. Dit heeft deels te maken met het gegeven dat enkele maatregelen naar verwachting pas dit jaar effect zullen sorteren. Het kabinet blijft streven naar het maken van afspraken met de Navo en andere landen voor de verdere spreiding van vliegbewegingen over andere vliegvelden. Duitsland en Nederland zullen andere AWACS-landen blijven aanspreken op gemaakte afspraken betreffende de plaatsing van piloten.

Op basis van de resultaten van onderzoek door het NLR kan worden geconcludeerd dat door een combinatie van maatregelen die in de afgelopen periode zijn ingevoerd en maatregelen die in de komende periode worden genomen, een reductie kan worden bereikt van 35% zowel van de oppervlakte binnen de 35 Ke-geluidszone, als ook van het aantal woningen binnen de geluidszone. De resultaten van aanvullend onderzoek van het RIVM worden betrokken bij de beoordeling van de wijze waarop aan de motie van de leden Neppérus en Samsom kan worden voldaan.

Het kabinet blijft van mening dat met alle maatregelen die genomen zijn en de acties die daaruit volgen het maximaal haalbare wordt gedaan. Het kabinet zal zich onverminderd inzetten voor het verminderen van de geluidsoverlast en het garanderen van de vliegveiligheid in de nabijheid van de Navo-vliegbasis Geilenkirchen.

De staatssecretaris van Defensie,  
J. G. de Vries

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. C. Huizinga-Heringa