



Commissie AWACS Limburg
T.a.v. secretaris B. Achten

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Locatie
Den Haag - Plein-
Kalvermarkt.
Kalvermarkt 32
's-Gravenhage

Postadres
Postbus 20701
2500 ES 'S-GRAVENHAGE
MPC 58B

Contactpersoon
D. van Hattem
Sr. Adviseur Leefomgeving
www.defensie.nl

memo

Beantwoording van de schriftelijke vragen CAL 25
september 2024 (concept)

Datum
20 september 2024

*Bij beantwoording, datum,
onze referentie en onderwerp
vermelden.*

Geachte leden van de Commissie AWACS Limburg,

Voorafgaand aan de commissiebijeenkomst van 25 september 2024, zijn er op 8 juli 2024 schriftelijke vragen aan het ministerie van Defensie gesteld. Met deze memo beantwoorden wij uw vragen.

Voor de duidelijkheid is de structuur van het document met de schriftelijke vragen aangehouden. De vragen worden per steller herhaald, waarna de reactie van Defensie volgt.

Opmerkingen/aanvullingen gemeenten (blauwe tekstkaders)

Bij de bijeenkomst van de Commissie AWACS Limburg op 25 september is de onderstaande conceptbeantwoording van de schriftelijke vragen aan de orde geweest. Er werd door leden opgemerkt dat de beantwoording nog aan duidelijkheid te wensen overliet. In de tekstkaders hebben de gemeenten daarom alvast een aantal punten benoemd waarop de antwoorden nog aanscherping behoeven. De conceptbeantwoording geeft aanleiding tot een aantal aanvullende vragen; om verdere vertraging te voorkomen zijn deze vragen eveneens opgenomen in de tekstkaders.

Hiermee is het ministerie van Defensie in overleg met de andere betrokkenen naar verwachting in staat om preciezer in te gaan op de vragen die bij de regio leven. Dat komt hopelijk ten goede aan een grondige bespreking van de diverse kwesties in de volgende CAL-bijeenkomst, met de inbreng van alle leden. Dit stelt de CAL vervolgens ook in staat om eventueel gericht advies uit te brengen.

Ten aanzien van de opmaak van de brief verzoeken wij het ministerie om de gestelde vragen (en vervolgvragen) duidelijk te onderscheiden van de antwoorden. Op die manier is de structuur van de tekst beter herkenbaar.

Vragen van dhr. L'Espoir inzake rapport DGMR en concept-verslag isolatieprogramma

"De stukken die wij hebben ontvangen geven aan dat er minder vliegbewegingen zijn en dat is logisch want er zijn toestellen uitbesteed aan een ander land inzake de oorlog in de Oekraïne.

Waarom dit niet vermeld wordt is een raadsel, echter als we de notulen lezen en de lawaai metingen zien dan is het helder er zijn nog steeds vluchten boven de 99,9 dB en dat is onaanvaardbaar (denk aan arbo wetgeving en

wegenverkeerswet). Dat geeft ook een antwoord op de vreemde discussie over isolatie. Destijds is men uitgegaan van aannamen en theoretische waardes in het te isoleren gebied die inmiddels in de praktijk achterhaald zijn. Er is niet geïsoleerd op metingen boven de 100 dB dat is wel zeker. De bescherming van de inwoners die met deze herrie te maken hebben is dus afwezig waardoor gezondheid geschaad wordt. Wellicht een open deur maar gezien de toename van straaljagers die gebruik maken van de luchthaven Geilenkirchen een argument om maatregelen te treffen die er toe doen voor de inwoners."

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

1. Voor welke DB-waarden zijn destijds de huizen geïsoleerd? Zijn deze waarden inmiddels achterhaald gezien de geluidsmetingen van AWACS-toestellen?

Het ministerie houdt zich bij de maximale geluidbelasting rond militaire luchthavens aan de geldende wet- en regelgeving. Het ministerie heeft bij de uitvoering van het isolatieprogramma een ruimere, voor de bewoners gunstiger, grens voor isolatie aangehouden. De woningen komen normaliter in aanmerking voor geluidisolatie op kosten van het Rijk als de geluidbelasting 40 Ke of hoger is. Het ministerie heeft echter besloten dat de woningen die een geluidbelasting van 35 Ke of hoger ondervinden ook voor deze regeling in aanmerking komen. Hierdoor komen er meer omwonenden in aanmerking voor vergoeding van de kosten voor het isoleren van hun woningen.

Zoals eerder in de vergaderingen van de CAL is meegedeeld, worden de kosten voor het isoleren van de woningen die binnen de geluidscontour van de militaire luchthaven liggen, eenmalig door het ministerie vergoed. In dit verband is aangegeven dat er voor de woningen rond de militaire luchthavens in Leeuwarden en Volkel wordt onderzocht of de aangebrachte isolatievoorzieningen het geluid van de F35 voldoende weren. De resultaten van dit onderzoek geven misschien aanleiding om een uitzondering te maken op het uitgangspunt dat de isolatiekosten eenmalig door het ministerie worden vergoed. Deze situatie is echter niet te vergelijken met de militaire luchthaven Geilenkirchen. Op de militaire luchthavens Leeuwarden en Volkel worden nieuwe toestellen gebruikt, wat invloed heeft op de oorspronkelijke geluidbelasting. Op de militaire luchthaven Geilenkirchen worden dezelfde AWACS-toestellen gebruikt die op termijn bovendien vervangen worden door een stillere variant.

Overigens beschikken de ministeries van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat over een archief, waarin informatie is opgenomen over de wijze waarop de woningen in uw regio in de jaren '80 zijn geïsoleerd. Via de secretaris van de CAL kan dit archief geraadpleegd worden.

De beantwoording gaat uit van de gemiddelde geluidsbelasting, er wordt niet ingegaan op het aspect van de piekgeluiden. Met name deze piekgeluiden worden als hinderlijk ervaren en kunnen blijkens eerdere studies gezondheidseffecten hebben. De beantwoording gaat eveneens voorbij aan bevindingen uit het rapport Landrum & Brown ten aanzien van isolatie. De onderzoekers wezen er namelijk op dat de kwaliteit van geluidsisolatie na verloop van tijd achteruitgaat door degradatie van materialen. Met de huidige technieken is bovendien betere isolatie mogelijk dan veertig jaar geleden. Met het mantra dat Defensie slechts eenmalig isoleert wordt geen recht gedaan aan de aanbevelingen die in het rapport zijn geformuleerd.

Het duurt naar verwachting nog tot 2035 voordat de oude AWACS-toestellen zijn uitgefaseerd. Daarmee zal er nog een decennium sprake zijn van hoge geluidspieken door deze toestellen, terwijl de isolatie verder achteruitgaat.

2. Kan inzicht worden gegeven in de toename van de aantallen jachtvliegtuigen en de geluidswaarden daarvan?

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

Afzonderlijke geluidswaarden zijn niet zichtbaar in de rapportages, omdat er geen separate informatie over het aantal bewegingen met jachtvliegtuigen – met uitzondering van het aantal AWACS-bewegingen – wordt gerapporteerd. In verband met de vertrouwelijkheid deelt het ministerie geen informatie met betrekking tot de berekeningen van individuele passages van jachtvliegtuigen. Het meetnet is de aangewezen bron voor (publieke) informatie. Via het meetnet worden de vliegbewegingen gemonitord of de totale geluidsbelasting binnen de afspraken blijft.

	2021	2022	2023
Eurofighter	7	26	4
F-16	2	5	8
Tornado	5	62	142
Totaal	14	93	154

Kan er ook een overzicht worden gegeven over de eerste negen maanden van 2024 met betrekking tot de jachtvliegtuigen?

Vraag van dhr. Kockelkoren over de brief van het ministerie van Defensie (rollen)

Ten aanzien van de brief van de staatssecretaris merk ik op dat het ministerie van Defensie dan wel leidend wordt, maar daarbij milieudoelstellingen leidend moet laten zijn boven defensie inzichten. Ook als Nederland geen invloed op buitenlandse luchthavens heeft, moet men zich daar niet zo snel bij neerleggen en erop wijzen dat hier mogelijk andere wetgeving en normeringen gelden en in het kader van de redelijkheid daar terdege rekening mee moet worden gehouden.

1. *Kan het milieu leidend zijn gelet op het belang van de omgeving en wil het ministerie van Defensie andere ministeries en de NAVO erop wijzen rekening te houden met de Nederlandse wetgeving etc?*

Omdat de vliegbasis Geilenkirchen zich op Duits grondgebied bevindt, heeft Nederland geen zeggenschap over de vliegbasis en de daarvoor geldende regelgeving. De geldende geluidscontour is vastgesteld vanwege de ruimtelijke beperkingen op Nederlands grondgebied. Mocht deze geluidscontour overschreden worden, dan is dat reden voor een gesprek met de NAVO en/of de vliegbasis.

Nederland kan in de NAVO haar belang bij het naleven van de nationale wet- en regelgeving inbrengen. Daarnaast is ook Duitsland gebonden aan internationale milieuwetgeving.

Hebben de structureel hoge piekgeluiden aanleiding gegeven tot een gesprek? Zo ja, wat was daarvan de uitkomst?

Internationale milieuwetgeving is een breed begrip: we nemen aan dat hier in ieder geval geluidsnormen onder vallen, wat nog meer? Wie ziet toe op controle en handhaving hiervan? Op welke wijze worden Nederlandse wetgeving en normen ten aanzien van geluidsbelasting hierin meegenomen?

Vragen van mw. Hermans n.a.v. rapportages Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg

KD: Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Vragen aan het Ministerie van I&W, Defensie en de Basis.

Datum
20 september 2024

A.

We willen nogmaals een opmerking maken over de woonkernoffenders ten gevolge van uitwijkinstructies vanuit de luchtverkeersleiding in Beek of Geilenkirchen. In het laatste kwartaal van 2023 vloog daardoor onder meer een opstijgende F-16 dwars over Brunssum en in het eerste kwartaal ging het bijvoorbeeld om een tanktoestel, een P-3-propellervliegtuig en een Tornado-jachtvliegtuig die daardoor over woongebied in Brunssum vlogen. Dit soort gevallen zou met betere coördinatie in beginsel te voorkomen moeten zijn. Kan de voorgenomen integratie van de Nederlandse civiel-militaire luchtverkeersdienstverlening (1ATM) daaraan bijdragen? Dit gelet op het feit dat er direct na starts in westelijke richting het Nederlandse luchtruim wordt binnengevlogen, en er bij landingen in oostelijke richting tot het laatste moment gebruik wordt gemaakt van het Nederlandse luchtruim. Als het programma 1ATM niet betekenisvol kan bijdragen aan een betere coördinatie, zijn er dan andere manieren om potentiële conflictsituaties vroegtijdig te signaleren om daarmee het uitwijken over de woonkernen te voorkomen?

Vanuit het oogpunt van efficiëntie en continuïteit integreert 1ATM enkel de Nederlandse civiele luchtverkeersleiding (burgerluchtvaart) en de Nederlandse militaire luchtverkeersleiding (militaire luchtvaart). Woonkernoffenders komen af en toe voor vanwege situationele praktische onmogelijkheden om een route buiten de woonkernen aan te houden. Als deze situatie zich voordoet, heeft de vliegveiligheid de hoogste prioriteit.

Wij wijzen u erop dat onze vragen bedoeld zijn om verbetermogelijkheden te identificeren. Het is evident dat de vliegveiligheid de hoogste prioriteit heeft, juist ook voor de omgeving. De huidige praktijk is dat er tijdens de startfase geregeld uitgeweken moet worden, op een moment dat de werklast van de cockpitbemanning sowieso al hoog is. De kans op fouten neemt verder toe bij een eventuele samenloop met storingen of andere afwijkingen in deze fase van de vlucht.

Uw antwoord op vraag A blijkt overigens deels onder onderdeel B te zijn beland. In het tweede deel van uw antwoord wijst u op de complexe situatie in onze regio. Is het in verband hiermee mogelijk om extern deskundigenadvies in te winnen om na te gaan of er manieren zijn om potentiële conflictsituaties vroegtijdig te signaleren, met optimalisering van de vliegveiligheid als primair oogmerk?

B.

Daarnaast willen wij opnieuw wijzen op de overlast door de vluchten van de Pilatus PC-12 propellertoestellen. Daarover zijn in het eerste kwartaal 297 klachten binnengekomen (van tien melders). Ook hier lijken er mogelijkheden te bestaan om de hinder te verminderen. Aangezien de PC-12-vluchten naar verluidt nodig zijn voor de geoefendheid van de luchtverkeersleiders: kan het gebruik van een simulator door hen bijdragen aan een vermindering van het aantal vluchten in de omgeving? En is de inzet van een klein elektrisch toestel ter vervanging van een deel van deze vluchten mogelijk (uiteraard rekening houdend met de vliegtuigkarakteristieken)? In dit verband wijzen wij erop dat er vlakbij, op Forschungsflugplatz Würselen-Aachen reeds twee exemplaren van de Pipistrel Velis Electro zijn gestationeerd.

Het luchtruim boven Limburg en de grensregio is uitermate complex vanwege de nabijheid van meerdere luchthavens die in verschillende landen liggen. Zelfs indien er idealiter één overkoepelende luchtverkeersleidingsorganisatie zou zijn die de controle boven de luchthavens uitvoert, zal het luchtverkeer van de verschillende landen van elkaar moeten worden gescheiden. Deze scheiding vindt overwegend plaats door middel van vaste procedures waarbij woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden. In een complexe en snel veranderde dynamiek is (en blijft) het in uitzonderlijke gevallen noodzakelijk om af te wijken van de gebruikelijke procedures om de vliegveiligheid onder alle omstandigheden te kunnen garanderen. NAVO vliegbasis Geilenkirchen streeft ernaar om de gemaakte afspraken met de CAL zo goed mogelijk na te leven om de overlast in de dichtbebouwde regio van Brunssum en Schinveld zo veel mogelijk te beperken. Helaas zijn woonkernoffenders niet altijd te voorkomen, aangezien in de belangenafweging veiligheid vooropstaat en als het ertoe doet prevaleert boven geluidsoverlastbeperking.

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

De luchtverkeersleiders op de NAVO vliegbasis Geilenkirchen maken gebruik van de simulator op de vliegbasis en de simulator van de Deutsche Luftwaffe in Zuid-Duitsland. Duitse militaire luchtverkeersleiders mogen maximaal 40% van hun vliegaanbod gesimuleerd uitvoeren voor hun currency, als dit niet regulier mogelijk is. Het is dus niet mogelijk om het aantal trainingsvluchten voor de verkeersleiding door middel van een simulator te verminderen.

De inhuurvluchten voor de luchtverkeersleiding zijn noodzakelijk voor de opleiding van de verkeersleiders. De vluchten met de eigen AWACS-toestellen en bezoekende vliegtuigen zijn daarvoor onvoldoende. De trainingsvluchten dienen de realiteit zo goed mogelijk te weerspiegelen (train as you fight), wat door de vliegkarakteristieken van o.a. de PC-12 zeer goed haalbaar is. Juist door het gebruik van inhuurvliegtuigen wordt overmatig oefenen met de luidere E-3A zoveel mogelijk voorkomen, al blijven trainingsvluchten voor de vliegers ook noodzakelijk (naast het gebruik van de E-3A simulator).

Naar aanleiding van de berichten uit de omgeving van de vliegbasis zijn vluchtpatronen aangepast en wordt voornamelijk over Duits (onbewoond) gebied gevlogen. Indien over bewoond gebied wordt gevlogen, worden de vluchtpatronen zoveel mogelijk gespreid. Hoewel de tolerantiecriteria van de woonkernoffenders niet voor PC-12 toestellen gelden, moeten de inhuurtoestellen waar mogelijk de naderings- en vertrekprocedure van zware vliegtuigen naleven. Over maatregelen die de vliegbasis heeft genomen om de overlast van de PC-12 vluchten te beperken is reeds door de NAVO-vliegbasis een e-mail verzonden aan de gemeentes Brunssum en Beekdaelen en de Provincie Limburg op 23 mei 2024 om 15:45 uur.

In het e-mailbericht van de NAVO-vliegbasis waaraan u refereert staat met betrekking tot vluchten over woongebied:

"Vorig jaar hebben we, naar aanleiding van de eerste berichten uit de omgeving, de vluchtpatronen laten aanpassen en proberen we waar mogelijk de vliegtuigen in Duits (onbewoond) gebied te laten vliegen en, indien ze over bewoond gebied vliegen, proberen we de vluchtpatronen zoveel mogelijk te spreiden om de overlast te minimaliseren. Daarnaast vragen we de inhuurtoestellen, hoewel de tolerantiecriteria van de woonkernoffenders niet voor hun gelden, toch waar mogelijk aan de naderings- en vertrek procedure van zware vliegtuigen te laten voldoen waarmee alle mogelijkheden zijn doorlopen om de overlast te beperken."


De beide afbeeldingen op de volgende pagina tonen de vliegpatronen van twee Pilatus PC-12-propellervliegtuigen op 2 oktober 2024. Voor de goede orde: het gaat hierbij dus om twee gelijktijdige vluchten, waarbij herhaaldelijk over de woonkernen wordt gevlogen. Dit is een voorbeeld van één dag, maar ook van het KICL hebben wij begrepen dat dit vaker voorkomt. Dit alles roept diverse vragen op:

- Waarom wordt er niet beter in aansluiting op de eerdere toezeggingen gevlogen? Wilt u erop toezien dat deze toezeggingen goed worden nagekomen?
- Hoe passen deze vliegpatronen bij het argument *train as you fight*? Kleine elektrische toestellen zijn toch prima in staat om deze patronen te vliegen (met een lagere klamsnelheid en uiteraard niet urenlang zonder onderbrekingen)?
- Wat bedoelt u precies met "indien over bewoond gebied wordt gevlogen, worden de vluchtpatronen zoveel mogelijk gespreid"? Het is toch juist de bedoeling om te voorkomen dat er over bewoond gebied wordt gevlogen?
- Is het mogelijk om de luchtverkeersleiders te laten meedraaien op intensiever gebruikte vliegbases? Is het ministerie van Defensie bereid om dit bijvoorbeeld in Eindhoven mogelijk te maken?
- Waar zijn de 'toleranciecriteria van de woonkernoffenders' waar u naar verwijst op gebaseerd? Kunnen luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa tot 6000 kg voortaan eveneens worden opgenomen in de rapportages over de woonkernoffenders?


flightradar24 09:09 UTC Find flights, airports and more LOGIN

VIEW Map

EIS73 EIS73 PC12 QinetiQ



Timo Frisch

AGB  **N/A**
 AUGSBURG NOT AVAILABLE
 CEST (UTC +02:00)

ACTUAL 7:57 AM ESTIMATED

AIRCRAFT TYPE (PC12) Pilatus PC-12 NG

REGISTRATION D-FSMT COUNTRY OF REG. Germany

SERIAL NUMBER (MSN) AGE

Recent D-FSMT flights

168 m BAROMETRIC ALT. 550 ft VERTICAL SPEED

GPS ALTITUDE TRACK 268°

Speed & Altitude graph

GROUND SPEED 104 kts TRUE AIRSPEED N/A

INDICATED AIRSPEED N/A MACH

WIND TEMPERATURE N/A

FIR/UIR

Data source - ADS-B

ICAO 24-BIT ADDRESS SQUAWK 3D7A23

LATITUDE 50.96054 LONGITUDE 6.07344

3D view Route Follow Share More

Settings Weather Filters Widgets Playback


Upgrade now

Keyboard shortcuts Map data ©2024 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google 1 km Terms Report a map error


flightradar24 09:16 UTC Find flights, airports and more LOGIN

VIEW Map

N/A PC12



flightradar24

N/A  **N/A**
 NOT AVAILABLE NOT AVAILABLE

AIRCRAFT TYPE (PC12) Pilatus PC-12 NG

REGISTRATION N/A COUNTRY OF REG. N/A

SERIAL NUMBER (MSN) AGE N/A

BAROMETRIC ALT. 2,275 ft VERTICAL SPEED

GPS ALTITUDE TRACK 54°

Speed & Altitude graph

GROUND SPEED 160 kts TRUE AIRSPEED N/A

INDICATED AIRSPEED N/A MACH

WIND TEMPERATURE N/A

FIR/UIR

Data source - ADS-B

ICAO 24-BIT ADDRESS SQUAWK N/A

LATITUDE 51.10258 LONGITUDE 6.6468

3D view Route Follow Share More

Settings Weather Filters Widgets Playback

Upgrade now

Keyboard shortcuts Map data ©2024 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google 1 km Terms Report a map error

C.

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

Het KICL rapporteert dat er in het eerste kwartaal 266 klachten over straaljagers zijn ingediend, 153 procent meer dan in het eerste kwartaal van 2023 (105). Kan de vliegbasis een overzicht aanleveren van het gebruik door jachtvliegtuigen gedurende de voorbije jaren (aantal vliegbewegingen per type)? Omwonenden wijzen immers op een toename van het aantal jachtvliegtuigen, maar tot op heden ontbreken cijfers over het aantal vliegbewegingen van deze toestellen zodat onduidelijk is of er daadwerkelijk sprake is van een trend.

Het klopt dat de vliegbewegingen van jachtvliegtuigen de afgelopen jaren toegenomen zijn, zoals in onderstaande tabel te zien is (bron: NLR).

	2021	2022	2023
Eurofighter	7	26	4
F-16	2	5	8
Tornado	5	62	142
Totaal	14	93	154

Vragen over de brief van het ministerie van Defensie (rollen)

In de brief missen wij het antwoord op het tweede deel van onze onderstaande vraag (gesteld per e-mail op 9 februari 2024). Het betreft het gebruik van de vliegbasis door niet-militaire luchtvaartuigen. Wij verzoeken het ministerie van Defensie om deze vraag alsnog te beantwoorden.

"[Er wordt] gesteld dat het vliegverkeer van de vliegbasis Geilenkirchen wordt toegestaan in het Nederlandse luchtruim op grond van de NAVO-binnenvliegeregeling. Artikel 1, lid 2 van deze regeling (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0004210/1987-09-08>) biedt de ruimte om aanvullende voorwaarden te stellen. Hoe verhoudt dit zich tot uw stelling dat de geluidszone in formele zin niet kan worden gehandhaafd? Wij verzoeken u om tevens in te gaan op de vluchten van niet-militaire luchtvaartuigen vanaf de vliegbasis. Welke invloed kan Nederland (ook) in verband met civiel medegebruik uitoefenen op de vergunde gebruiksruimte, bijvoorbeeld door middel van verdragsafspraken zoals die in relatie tot de luchthaven Weeze/Niederrhein zijn gemaakt?"

Ter toelichting:

De NAVO-binnenvliegeregeling heeft betrekking op "vreemde militaire luchtvaartuigen". Er is in de regeling wel sprake van het "landen op en opstijgen van dergelijke luchtvaartuigen van voor militair medegebruik opengestelde burgerluchtvaarterreinen", maar niet van de omgekeerde situatie die zich bij Geilenkirchen voordoet. Het is voorstelbaar dat gecharterde civiele toestellen voor bijvoorbeeld het vervoer van militair personeel wel onder de NAVO-binnenvliegeregeling vallen. Hetzelfde geldt wellicht voor de calibratievluchten en voor de propellertoestellen die naar verluidt worden ingezet ten behoeve van de geoefendheid van de luchtverkeersleiders; hoewel dat geen uitgemaakte zaak lijkt. Maar de Duitse politiehelikopters (die we veelvuldig als woonkernoffender in de rapportages hebben teruggezien) zijn nu eenmaal geen vreemde militaire luchtvaartuigen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de toestellen van de Luftsportverein Geilenkirchen (<https://www.lsv-geilenkirchen.de>).

Op pagina 4 van de brief van het ministerie van Defensie staat de volgende passage:

"De betrokken gemeenten moeten het Besluit beperkingengebied Geilenkirchen in

acht nemen bij de vaststelling, of de herziening, van een omgevingsplan voor een gebied dat is gelegen binnen het beperkingengebied. Zoals eerder in deze brief aangegeven gelden er op dit moment reeds ruimtelijke beperkingen vanwege geluid en vliegveiligheid. In beginsel betreft het een bestemming van bestaande ruimtelijke beperkingen."

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

Er mogen zich in het Nederlandse luchtruim enkel vliegtuigen bevinden die daar toestemming voor hebben. Uit artikel 1, eerste lid, van de NAVO-binnenvliegeregeling volgt dat buitenlandse militaire luchtvaartuigen zich onder voorwaarden binnen het Nederlands rechtsgebied mogen begeven, aan het luchtverkeer mogen deelnemen, landen en opstijgen op militaire luchtvaartterreinen en voor militair medegebruik opengestelde burgerluchtvaartterreinen. De minister kan de toestemming op grond van het tweede lid intrekken, wijzigen of aan aanvullende voorwaarden onderwerpen.

Nederland heeft echter geen zeggenschap over de gebruiksruimte, zoals door Duitsland vergund. Als er plannen zijn om de gebruiksruimte te vergroten, en dit tot aanzienlijke milieugevolgen kan leiden, kan Nederland op grond van het Verdrag van Espoo en het SEA Protocol op gelijkwaardige wijze aan deze procedures deelnemen als Duitse burgers en organisaties. Het ministerie doorloopt in het kader van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie eenzelfde procedure voor militaire activiteiten die gevolgen hebben voor de grensgebieden.

Het kan voorkomen dat NAVO vliegbasis Geilenkirchen wordt gebruikt door civiele of overheidsvliegtuigen/helikopters. Deze vluchten zijn beperkt en vliegen in dienst van - of in samenspraak met - de (Duitse) overheid. Verder worden er civiele toestellen ingehuurd om NAVO-operaties te ondersteunen om bijvoorbeeld personeel of vracht te vervoeren, verkeersleiders te trainen of om verkeersleidingssystemen te kalibreren. Dit betreft een beperkt aantal vluchten op jaarbasis, die bovendien terug te vinden zijn in de geluidsrapportages. Hoewel er een sportvliegvereniging op de vliegbasis is, blijven deze vliegtuigen in het Duitse luchtruim.

Overigens geldt dat civiel medegebruik van de vliegbasis geen toestemming van Nederland behoeft.

Uw stelling dat de vliegtuigen van de sportvliegvereniging in het Duitse luchtruim blijven is in tegenspraak met wat het NLR ons heeft gemeld (paragraaf *Motorized general aviation in Aeronautical study on wind turbines in Brunssum; Operational impact on Geilenkirchen Air Base, 2021*):

"The assessment [...] shows that in theory an impact on small VFR traffic can be avoided by restricting the wind turbines to the area outside the obstacle limitation surfaces applicable for this type of traffic. This should leave enough airspace for standard visual manoeuvring around the air base. To assess if this is also valid for the actual operations as currently conducted an analysis was made of radar track data. Figure [A] shows some typical flight tracks of small aircraft departing from runway 27 and manoeuvring south of the runway. Figure [B] shows tracks for approaches [...]. It can be seen that the traffic pattern currently flown is much wider than a standard traffic pattern [C] and does not remain within the limits of the conical surface. The downwind leg consists of a segment along the border and a segment passing between the towns of Teveren and Windhausen to avoid overflying residential areas. The altitude over the Brunssum planning area is regularly less than 1,000ft AMSL.

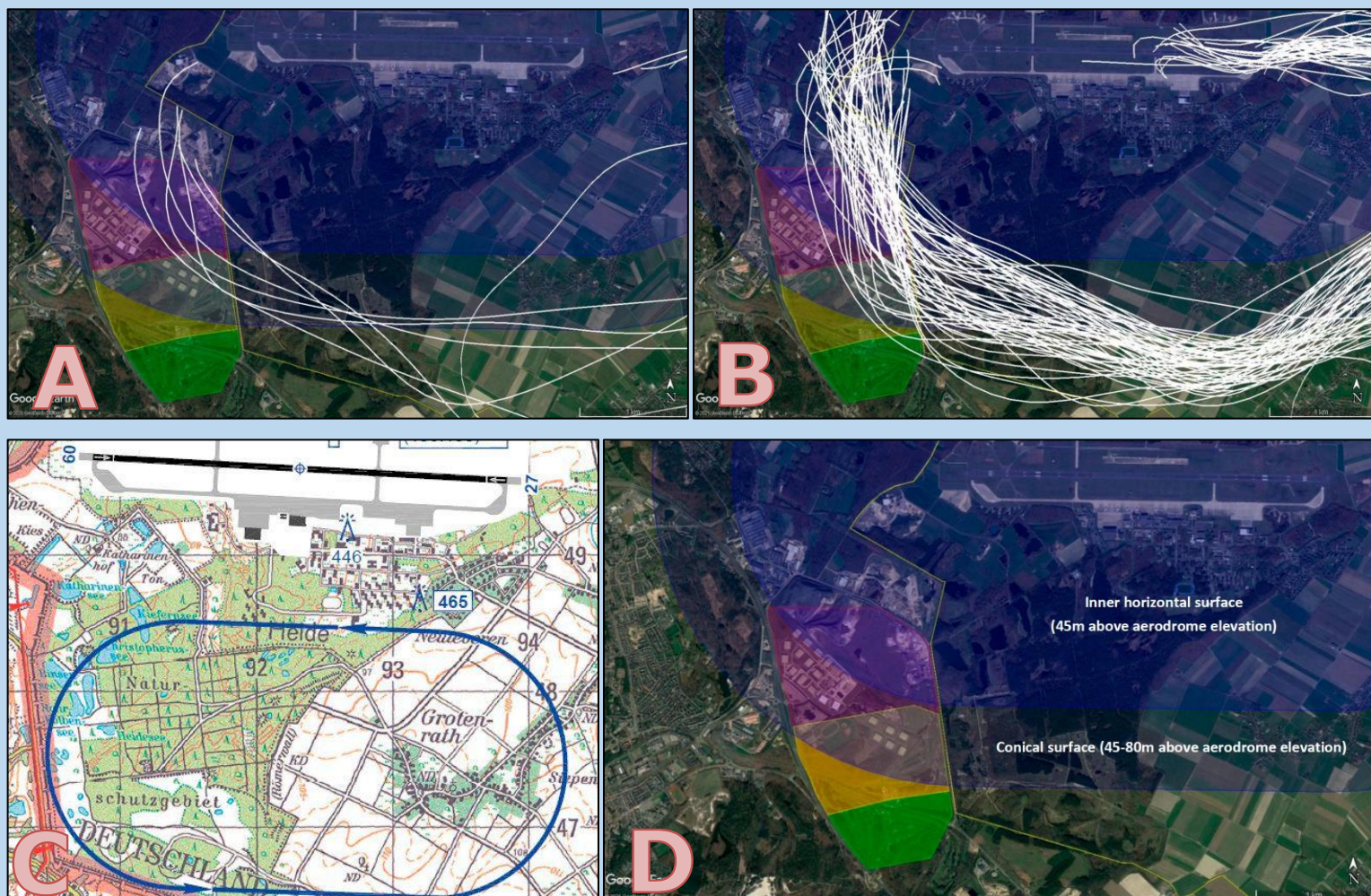
...

...

Even if the proposed wind turbines would be restricted to the southern part of the planning area the traffic pattern as currently used by general aviation would need to be adjusted. Operationally, there is no obvious reason why a standard traffic pattern cannot be flown. In that case the pattern would remain within the inner horizontal surface shown in Figure [D]. The conical surface would then provide a buffer sufficient to avoid any significant wake turbulence effects of wind turbines in the southern part of the Brunssum planning area. It could even be considered to apply short VFR patterns with a threshold or mid runway base leg, since the small single-engine aircraft will not require the full runway length. Nevertheless, any wind turbine within the Brunssum planning area will force the flying club to adjust their current operational practice."

KD: Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024



U schrijft dat civiel medegebruik van de vliegbasis geen toestemming van Nederland behoeft. Dat mag zo zijn als de luchtvaartuigen in Duits luchtruim blijven, maar de praktijk is dus anders (waarbij wij de mogelijkheid openlaten dat het NLR vluchten uit de categorie *motorized general aviation* ten onrechte geheel gelijk heeft gesteld aan vluchten door de sportvliegvereniging). Aan het begin van uw beantwoording wijst u er zelf op dat toestellen zonder toestemming van ons land geen gebruik van het Nederlandse luchtruim mogen maken.

Zou u daarom alsnog willen ingaan op onze vraag over de mogelijkheid van verdragsafspraken zoals die in relatie tot de luchthaven Weeze/Niederrhein zijn gemaakt (<https://wetten.overheid.nl/BWV0001588/2006-10-01>)? In het desbetreffende verdrag is onder meer vastgelegd dat zichtvliegcircuits en oefenvluchten niet zijn toegestaan boven Nederlands grondgebied. Ook een verklaring inzake milieubescherming vormt onderdeel van het verdrag: "De Duitse delegatie verzekert dat zij op dezelfde wijze als de Nederlandse zijde hoge prioriteit zal verlenen aan de bescherming van het milieu, de omwonenden en de natuur in de betrokken regio".

Wij verzoeken u om bij de beantwoording *afzonderlijk* in te gaan op de diverse categorieën civiele toestellen die bij starts of landingen op de vliegbasis – al dan niet structureel – gebruik (kunnen) maken van het Nederlandse luchtruim. Het betreft in ieder geval politiehelikopters; SAR-/traumahelikopters; kalibratievliegtuigen; gecharterde/bezoekende civiele toestellen voor: a) de geoefendheid van luchtverkeersleiders, b) vervoer van personen en/of goederen, c) eventuele overige doeleinden; zweefvliegtuigen en overige (gemotoriseerde) kleine luchtvaart.

Worden het inner horizontal surface, conical surface en outer horizontal surface ook vastgelegd in het Besluit beperkingengebied? Dat zou namelijk lastig te rijmen zijn met de stelling "in beginsel betreft het een bestendiging van bestaande ruimtelijke beperkingen". Zoals reeds eerder door ons kenbaar is gemaakt zouden eventuele beperkingen voor windenergie ten gevolge van het te nemen besluit beperkingengebied grote invloed hebben op de mogelijkheden van de gemeente Brunssum (en de rest van de regio) om invulling te geven aan de opgave in het kader van de Regionale Energiestrategie. Indien u voorziet dat het Besluit beperkingengebied tot minder ruimte voor de plaatsing van windturbines gaat leiden dan verzoeken wij het ministerie van Defensie om hier zo spoedig mogelijk met ons over in overleg te treden.

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

Op 31 mei 2023 is er een brief aan de Tweede Kamer gestuurd over de herziening van het obstakelbeleid. In deze brief leest u de aankondiging van het voornemen om het obstakelbeleid rondom luchthavens te herzien om de belangen van hoogbouw en luchtvaart zo optimaal mogelijk op elkaar af te stemmen. Deze brief wordt met deze memo meegezonden.

Zoals u wellicht bekend is, is voorzien een nieuw Besluit Beperkingengebied op te stellen. Uw gemeente en de CAL worden betrokken bij de totstandkoming van een nieuw op te stellen beperkingengebied Geilenkirchen.

Het is inderdaad genoegzaam bekend dat er een nieuw Besluit Beperkingengebied aankomt. Wat daar precies in komt te staan is evenwel nog altijd niet duidelijk. Dit terwijl dit uiterst relevant voor de regio is, onder meer gelet op de opgave die de gemeenten hebben in het kader van de Regionale Energiestrategie (RES). De staatssecretaris heeft ons in zijn brief van 25 juni 2024 (029-CAL-AWACS-2024) gemeld dat het in beginsel een bestendiging van bestaande ruimtelijke beperkingen betreft. In dezelfde brief staat echter dat "met de wet Beperkingengebied buitenlandse luchthaven is geregeld dat in verband met het gebruik van buitenlandse luchthavens, waaronder Geilenkirchen, eenzelfde ruimtelijk beperkingengebied wordt vastgesteld voor zover deze op Nederlands grondgebied ligt, zoals die wordt vastgesteld rondom nationale burger- en militaire luchthavens."

Het is niet duidelijk hoe deze uitspraken allebei kunnen kloppen. In de kamerbrief van de staatssecretaris van 31 mei 2023 waarmee de herziening van het obstakelbeleid luchtvaart wordt aangekondigd staat namelijk onder meer dat het voornemen bestaat om de toetsingsgebieden in het gebied tot 15 kilometer rondom militaire luchthavens, de zogenoemde *outer horizontal* gebieden, juridisch te borgen. Ook de toekomstige juridische status van het *inner horizontal surface* en *conical surface* (zowel voor VFR- als voor IFR-vliegoperaties) is van groot belang voor ons.

Vragen van de gemeente Beekdaelen (ambtelijk, worden mogelijk nog bestuurlijk aangevuld)

N.a.v. de vorige CAL (brief Voorzitter met vragen aan het ministerie van Defensie)

Klopt het dat er nog geen reactie is ontvangen op de provinciale brief (van de voorzitter van de CAL) van 29 maart 2024 inzake het verzoek om informatie in relatie tot aanbesteding nieuwe AWACS waarin met name nog nadere vragen zijn gesteld nav. de laatste CAL van 28 februari 2024. Het is wenselijk als hier tijdig (enkele weken voor de volgende CAL) een schriftelijk antwoord op komt. Is of wordt hier ook nog eens op aangedrongen vanuit de provincie?

Dat klopt. De reactiebrief volgt spoedig.

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Wij verzoeken u om ons tijdig voor de CAL van december 2024 een volledige beantwoording te doen toekomen.

Datum
20 september 2024

Halfjaarlijkse vliegbaanbewaking vliegbasis Geilenkirchen:

Op pagina 16 staat het volgende: *"in de figuren is te zien dat het spreidingsgebied waarbinnen zich 90 % van de starts bevond gedurende alle onderzochte maanden dichter bij Schinveld lag dan bij Brunssum." Vlg. ons is dat ook in vorige rapportages op deze wijze teruggekoppeld. Vanuit de definities van middelste route en spreidingsgrenzen, die derhalve maandelijks worden bepaald (pag. 16 t/m 18) valt daarmee af te leiden dat gemiddeld iets noordelijker wordt gevlogen dan dat dit ooit is vastgesteld (volgens mij vanuit de tolerantie grenzen-definitie gelezen). Vraag is, kan door de basis worden aangegeven wat hier de reden van kan zijn. Is dit enkel te wijzen aan een mogelijke meer woonkernoffender mbt. Schinveld of noordelijke routen (en het vroegtijdig afdraaien in een noordelijke vliegroute?) Hoe kan bewerkstelligd worden dat de routespreiding beter (in het midden) van de aangegeven corridor verloopt? Wat kan er aangegeven worden tav. de landingen (deze zijn niet opgenomen in het overzicht), is hiervoor eenzelfde beeld als bij starts?"*

De vliegbewegingen vallen binnen tolerantiegrenzen, zoals die zijn afgesproken in de CAL. Deze zijn strikter dan gebruikelijke vertrekprocedures. De definitiebepaling van de tolerantiegrenzen gaat uit van een gebied waarin 95% van de totale vliegbewegingen in 1997 plaatsvond. Dit impliceert niet dat er in 1997 een evenredige verdeling was binnen het tolerantiegebied. De vliegbewegingen die niet binnen de tolerantiegebieden vallen, worden in de rapportage woonkernoffenders opgenomen en in elke CAL toegelicht. Met een overwegend heersende zuidwestenwind is een afwijking naar het noorden te verklaren. Een vliegtuig met een radar, zoals de E-3A, heeft echter een groot oppervlak, waardoor het vliegen over het algemeen lastiger is. Daarnaast zijn de start- en landingsprocedures complexe handelingen die een hoge mate van concentratie vergen van de crew. Om deze noodzakelijke handelingen veilig te kunnen uitvoeren zijn er tolerantiegrenzen afgesproken en prevaleert veilig vliegen boven het vliegen van een strikte lijn op de grond. Overigens is er geen afspraak gemaakt dat de middelste lijn gevolgd dient te worden. De afspraak is dat getracht wordt binnen de tolerantiegrenzen te vliegen, waarbij het niet uitmaakt waar binnen deze grenzen gevlogen wordt. Daarnaast zijn er ook een aantal redenen waarom mag worden afgeweken van de tolerantiegrenzen (bijvoorbeeld uitwijken voor vogels of ander verkeer).

Het gegeven antwoord geeft aanleiding tot een vervolgvraag:

Heeft de iets noordelijkere vliegrichting gevolgen in relatie tot de (wijziging) van de contour die berekend wordt bij de overgang Ke-Lden in het kader van het Besluit Beperkingengebied?

Rapportage Woonkernoffenders 1e kwartaal 2024:

Het aantal woonkernoffenders boven Schinveld, waarbij de vlieger verantwoordelijk was voor vluchtroute en navigatie valt hier op: 6 x een AWACS-vliegtuig, 2 x een transportvliegtuig, 2 x een jachtvliegtuig, 1 x een tankvliegtuig. Dit aantal lijkt hoger dan voorgaande kwartalen. Er wordt in die gevallen bij "het

squadron op gewezen op belang handhaven juiste procedures door DCOM". Hoe wordt op dit moment door de basis de effectiviteit van de uitgevoerde actie beoordeeld?"

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

NAVO vliegbasis Geilenkirchen besteedt veel aandacht aan het instrueren van (nieuwe) piloten van de lokaal geldende vertrekprocedure. Deze procedure wijkt af van gebruikelijke, en bij piloten bekende, vertrekprocedures en vergt daarom veel training. Omdat er minder AWACS-vliegbewegingen plaatsvinden, wordt deze vertrekprocedure minder vaak uitgevoerd en daarmee minder getraind.

Ook externe gebruikers worden vooraf en bij een constatering van een overtreding achteraf op de geldende procedures gewezen. Regelmatige gebruikers van het vliegveld, zoals bijvoorbeeld de ANG, briefen hun piloten op voorhand en worden door de luchtverkeersleiding geïnstrueerd. Hoewel de vliegbasis en DCOM vluchten buiten de tolerantiegebieden proberen te voorkomen, is dit niet volledig te voorkomen.

Overzicht klachten 1e kwartaal 2024:

Het aantal klachten over jachtvliegtuigen valt ook ons op. Ongeveer 9 % van de ingekomen klachten in dit kwartaal heeft betrekking op jachtvliegtuigen. Brunssum stelt hierover een vraag tav. ontwikkeling van aantal waar wij ons graag bij aansluiten.

Ik verwijs u naar het antwoord op de vraag van gemeente Brunssum op pagina 5 van deze memo.

Vragen over de brief van het Ministerie van Defensie (rollen)

De rol en positie t.a.v. het ministerie dat over milieuhinder gaat is al gemaakt. Wat betekent nu concreet "de rol van het ministerie van I&W wordt herzien bij het opstellen van de nieuwe regeling voor de CRO" (pagina 4)? Goed dat hierover nog uitleg wordt gevraagd.

Op welke wijze bewerkstelligt het Ministerie van Defensie dat in de toekomst ook de weging van aspecten van milieubeheer en leefomgeving wordt opgepakt, gewogen en inzichtelijk wordt gemaakt bij de besluitvorming (ook voor andere overheidsinstanties en burgers)? Mede in relatie tot besluitvorming over AWACS(-operationaliteit) vanuit de aangegeven integrale beoordeling (pagina 3 onderaan)?

Nederland ziet toe op de naleving van de geldende wet- en regelgeving op haar grondgebied. Dit is ook het geval als er sprake is van grensoverschrijdende milieuaspecten, zoals bij de AWACS-toestellen op vliegbasis Geilenkirchen. Mocht de afgesproken geluidsbeperving van vliegbasis Geilenkirchen in Nederland overschreden worden, dan zal het ministerie van Defensie de vliegbasis en/of de NAVO hierop aanspreken. Dit geldt ook voor overige aspecten van milieu en leefomgeving, waarop wet- en regelgeving van toepassing is. Nederland heeft echter geen zeggenschap over besluitvorming buiten haar eigen grondgebied. Dat is anders als er sprake is van bijvoorbeeld het eerdergenoemde Verdrag van Espoo en Nederland geïnformeerd moet worden. Dan kan Nederland formeel invloed uitoefenen via de daartoe geëigende procedures.

Aan welke Nederlandse (milieu)wet- en regelgeving zijn de vluchten van de AWACS-toestellen en andere toestellen die gebruikmaken van de basis nu precies gebonden? Wij zouden het waarderen als u dit alsnog voor ons inzichtelijk maakt. Daarbij verzoeken wij u om ook specifiek in te gaan op de uitzonderlijk hoge geluidspieken waaraan de omgeving wordt blootgesteld.

Tot slot

Op 5 juni 2024 hebben wij in de bijeenkomst over de evaluatie van de CAL afgesproken dat vragen uit de CAL vooraf schriftelijk worden ingediend. Met deze memo hebben wij uw vragen beantwoord. Mocht naar aanleiding van onze antwoorden een nadere toelichting gewenst zijn, dan zetten wij graag het gesprek hierover voort.

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

Hoogachtend,

De ambtelijke vertegenwoordiging van het Ministerie van Defensie in de CAL