



> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag
de Voorzitter van de Commissie AWACS Limburg
Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Ministerie van Defensie

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

Onze referentie

2024038652

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

Datum 10 december 2024
Betreft Beantwoording schriftelijke vragen n.a.v. de Commissie AWACS
Limburg van 25 september 2024

Geachte heer van Caldenberg,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke vragen die op 8 juli 2024 aan het ministerie van Defensie gesteld zijn door leden van de Commissie AWACS Limburg (CAL). Tijdens de vergadering van de CAL op 25 september 2024 is onze beantwoording behandeld, wat aanleiding gaf tot een aantal aanvullende vragen. Deze vragen worden in deze brief – voor zover mogelijk – beantwoord.

Op verzoek van uw commissie en omwille van de leesbaarheid zijn de vragen en antwoorden kort en kernachtig weergegeven. In bijlage 1 van deze brief zijn de opmerkingen en aanvullende vragen van uw commissie naar aanleiding van de oorspronkelijke reactie van Defensie opgenomen.

Hoogachtend,

HOOFD AFDELING LEEFOMGEVING

Kolonel J. van der Leij EMSD

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

Vraag 1

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

Antwoord

Defensie heeft ervoor gekozen om ruimhartiger te isoleren dan destijds, op basis van geluidszoneringen, kon worden verwacht. Het evaluatierapport Hameleers (1986) beschrijft de werkwijze die is gevolgd in het isolatieprogramma. Het rapport is in te zien of te verkrijgen via de secretaris van de CAL.

Het bestand van de te isoleren woningen werd bepaald aan de hand van een geluidscontour van 35 Kosten eenheid (Ke). Daarmee werd, ten gunste van de omgeving, afgeweken van de in die tijd geldende norm (40 Ke). Voor woningen die buiten de 35 Ke-zone lagen, maar wél te kampen hadden met piekbelastingen hoger dan 90 db(A), kwamen de slaapkamers in aanmerking voor isolatie. Door de geluidscontour van 35 Ke en de regeling voor piekbelastingen kwamen 198 extra woningen in aanmerking voor isolatie. In totaal kwamen hiermee 281 woningen in aanmerking voor geluidisolatie. Het isolatieprogramma werd eenmalig op kosten van het Ministerie van Defensie uitgevoerd. Bewoners zijn zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van de door Defensie aangebrachte isolatie.

Sinds de uitrol van het isolatieprogramma is het aantal vliegbewegingen van AWACS toestellen sterk afgenomen. De grenswaarde van 35 Ke waar destijds mee is gerekend voor het aanbrengen van isolatie is dus niet achterhaald.

Vraag 2

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

Antwoord

Afzonderlijke geluidswaarden zijn niet zichtbaar in de rapportages, omdat geen separate informatie over het aantal bewegingen met jachtvliegtuigen – met uitzondering van het aantal AWACS-bewegingen – wordt gerapporteerd. Dit in verband met de vertrouwelijkheid van deze gegevens. 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

Tabel 1. Vliegbewegingen jachtvliegtuigen Geilenkirchen

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

Vraag 3

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?

Antwoord

Er mogen zich in het Nederlandse luchtruim enkel vliegtuigen bevinden die daar toestemming voor hebben. De minister kan de toestemming intrekken, wijzigen of aan aanvullende voorwaarden onderwerpen. Echter, 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 worden overschreden, 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.

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

Vraag 4

Zijn woonkernoffenders ten gevolge van uitwijkinstructies vanuit de luchtverkeersleiding in Beek of Geilenkirchen met betere coördinatie in beginsel te voorkomen en kan de voorgenomen integratie van de Nederlandse civiel-militaire luchtverkeersdienstverlening (1ATM) daaraan bijdragen? 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?

Antwoord

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. Elk kwartaal worden de woonkernoffenders gemeld in een rapportage van het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL). Daarnaast wordt het aantal ook de in half jaarlijkse en jaarlijkse NLR rapportages gerapporteerd. Het aantal gemelde woonkernoffenders varieert per periode. Voor de exacte aantallen kunt u de rapportage van de gewenste periode raadplegen.

Vraag 5

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?

Antwoord

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 om hun getraindheid voor hun bevoegdheid (currency) te behouden, 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 omdat er al voor 40% getraind wordt in simulatoren.

De PC-12-inhuurvluchten zijn voor de luchtverkeersleiding 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 meer geluidbelastende E-3A zoveel mogelijk voorkomen, al blijven trainingsvluchten voor de vliegers ook noodzakelijk (naast het gebruik van de E-3A simulator).

Eerder is in de CAL aangegeven dat als trainingen op vergelijkbare wijze door elektrisch aangedreven vliegtuigen kunnen worden gedaan, dat een overweging vormt om de inhuur van elektrische toestellen met het Duitse ministerie van Defensie te bespreken. Echter zijn er voor zover bij ons bekend, geen elektrische toestellen die de karakteristieken van AWACS toestellen kunnen simuleren.

Vraag 6

Kan de vliegbasis een overzicht aanleveren van het gebruik van vliegbewegingen door jachtvliegtuigen gedurende de voorbije jaren (aantal vliegbewegingen per type)?

Antwoord

Informatie van het Nederlandse Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) geeft het volgende aantal vliegtuigbewegingen door jachtvliegtuigen weer in het Nederlands luchtruim:

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

Tabel 2. *Vliegbewegingen jachtvliegtuigen Geilenkirchen*

Tabel 2 heeft betrekking op vliegbewegingen met jachtvliegtuigen en staat niet in relatie met AWACS vliegtuigen. Zoals de tabel aangeeft is het aantal jachtvliegbewegingen de afgelopen jaren toegenomen, dit heeft te maken met de toegenomen training behoefte als reactie op de grotere spanningen in de wereld. Daarbij is het goed om op te merken dat 2021 een COVID jaar was, waardoor er in zijn algemeenheid veel minder gevlogen werd.

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

Vraag 7

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?

Antwoord

Nederland heeft geen zeggenschap over de gebruiksruijnte, zoals door Duitsland vergund. Als er plannen zijn om de gebruiksruijnte 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 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 terug te vinden zijn in de geluidsrapportages.

Vraag 8

Worden de 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 bestemming van bestaande ruimtelijke beperkingen". 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.

Antwoord

Op 31 mei 2023 is een brief aan de Tweede Kamer gestuurd over de herziening van het obstakelbeleid (Kamerstuk 31 936, nr. 1078). 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 is u eerder toegezonden.

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

Vragen van de gemeente Beekdaelen n.a.v. de CAL van 5 juni 2024

Vraag 9

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?

Antwoord

Dat klopt. De reactiebrief wordt aangeboden voor bespreking in de CAL van 11 december 2024.

Halfjaarlijkse vliegbaanbewaking vliegbasis Geilenkirchen

Vraag 10

Klopt het dat gemiddeld iets noordelijker wordt gevlogen dan dat dit ooit is afgesproken, en kan door de basis worden aangegeven wat hier de reden van kan zijn?

Antwoord

De vliegbewegingen vallen binnen tolerantiegrenzen, zoals die zijn afgesproken in de CAL. Deze zijn

strikter dan gebruikelijke vertrekprocedures. Met een overwegend heersende zuidwestenwind is een afwijking naar het noorden te verklaren. Een vliegtuig met een radar, zoals de E-3A, heeft een groot oppervlak, waardoor het vliegen van een strikte lijn over het algemeen lastiger is. Om de veiligheid te kunnen waarborgen zijn tolerantiegrenzen afgesproken en prevaleert veilig vliegen boven het vliegen van een strikte lijn op de grond. De afspraak is dat wordt getracht binnen de tolerantiegrenzen te vliegen, waarbij het niet uitmaakt waar binnen deze grenzen wordt gevlogen.

Rapportage Woonkernoffenders 1e kwartaal 2024:

Vraag 11

Het aantal woonkernoffenders boven Schinveld, waarbij de vlieger verantwoordelijk was voor vluchtroute en navigatie valt 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 de Deputy Commander (DCOM)". Hoe wordt op dit moment door de basis de effectiviteit van de uitgevoerde actie beoordeeld?"

Antwoord

NAVO vliegbasis Geilenkirchen besteedt veel aandacht aan het instrueren van (nieuwe) piloten over de lokaal geldende vertrekprocedure. Deze procedure wijkt af van gebruikelijke, en bij piloten bekende, vertrekprocedures en vergt daarom veel training. Omdat 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 Air National Guard (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 mogelijk.

Overzicht klachten 1e kwartaal 2024

Vraag 12

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 t.a.v. ontwikkeling van aantal waar wij ons graag bij aansluiten.

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 2.

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

Vraag 13

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(-operationaleiteit) vanuit de aangegeven integrale beoordeling (pagina 3 onderaan)?

Antwoord

Bij het opstellen van een nieuwe regeling voor de CRO neemt Defensie het voortouw. IenW is bij de ingang van deze regeling namelijk niet meer het bevoegd gezag voor Geilenkirchen. De rol van IenW zal hierdoor – anders dan voorheen – meer op de achtergrond zijn.

Nederland ziet toe op de naleving van de geldende wet- en regelgeving op haar grondgebied. Dit is ook het geval als sprake is van grensoverschrijdende milieuaspecten, zoals bij de AWACS-toestellen op vliegbasis Geilenkirchen. Mocht de afgesproken geluidsbeperking van vliegbasis Geilenkirchen in Nederland worden overschreden, 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 sprake is van bijvoorbeeld het eerdergenoemde Verdrag van Espoo en Nederland moet worden geïnformeerd. Dan kan Nederland formeel invloed uitoefenen via de daartoe geëigende procedures.

Aanvullende vragen en antwoorden n.a.v. de CAL van 25 september 2024

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

Vraag 14

Waarom zijn piekgeluiden niet meegenomen als hier het meeste overlast van is?

Antwoord

De maximaal toegestane geluidsbelasting van alle nationale vliegbases is in verschillende wet- en regelgeving en afspraken gereguleerd. Deze geluidbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen op militaire luchthavens wordt uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke). Dit volgt uit artikel 3, eerste lid, van het Besluit militaire luchthavens, gelezen in samenhang met artikel 10.12, tweede lid, van de Wet luchtvaart.

Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidbelasting in Ke is niet alleen de geluidsproductie van de luchtvaartuigen van belang, maar ook het aantal starts en landingen en de tijdstippen van aankomst en vertrek. Dit geldt ook voor de vliegbasis Geilenkirchen.

Hoewel een maximaal geluidsniveau niet apart in de Ke-geluidsberekening wordt meegenomen, heeft het piekgeluid indirect invloed op de Ke-waarde omdat dit leidt tot een hoger gemiddeld geluidsniveau.

Vraag 15

De geluidsisolatie uit de jaren 80 is in kwaliteit achteruit gegaan. Is dit meegenomen?

Antwoord

Dit is niet meegenomen. Het bedoelde isolatieprogramma is eenmalig op de kosten van het ministerie van Defensie uitgevoerd, en is in 1986 door het technisch adviesbureau Hameleers geëvalueerd. Na deze evaluatie zijn door het ministerie geen afspraken gemaakt over de voortzetting van het isolatieprogramma of het onderzoeken van de werking van de getroffen isolatiemaatregelen. Dit betekent dat woningeigenaren momenteel zelf verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van de geluidsisolatie.

Vraag 16

De uitfasering van de AWACS toestellen duurt naar verwachting nog tot 2035, houden jullie rekening met het feit dat de isolatie gedurende deze periode achteruit gaat terwijl de piekbelasting voort duurt?

Antwoord

Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 15. De woningeigenaren moeten maatregelen treffen om eventuele degradatie van de geluidsisolatie tegen te gaan of om de geluidsisolatie te vervangen. Het ministerie wijst er in dit verband op dat het aantal vliegbewegingen boven Nederland de afgelopen jaren is afgenomen van bijna 4.000 in het jaar 2000 tot iets meer dan 1.500 in het jaar 2020. Van deze vliegbewegingen waren in het jaar 2000 iets minder dan 3.500 van de AWACS-vliegtuigen. Dat aantal was in 2020 gedaald tot ongeveer 1.300. Door deze afname ondervinden de omwonenden minder piekbelastingen. Zodra de huidige AWACS-toestellen zijn uitgefaseerd, zal de piekbelasting nog verder afnemen.

Vraag 17

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

Antwoord

Tabel 3 geeft het aantal jachtvliegtuigbewegingen in het Nederlands luchtruim voor Geilenkirchen weer over de periode van 2021 t/m halverwege het jaar 2024. De getallen gaan over jachtvliegtuigbewegingen en hebben geen relatie met de AWACS vliegbewegingen.

De tabel laat zien dat het aantal jachtvliegtuigbewegingen in de periode van 2022 tot 2023 met +/- 70 toegenomen. De verwachting is dat het aantal jachtvliegtuigbewegingen voor 2024 vergelijkbaar zal zijn met het jaar 2023. Er kan sprake zijn van een lichte stijging, echter staat dit in schril contrast met de afname AWACS vliegbewegingen zoals deze wordt toegelicht bij vraag 16. Het totaal aantal jachtvliegbewegingen betreft namelijk een fractie van het totaal aantal vliegbewegingen. De jachtvliegbewegingen boven Nederlands grondgebied worden opgeteld bij de AWACS bewegingen en vallen naast andere vliegbewegingen (tankers, civiele inhuur etc.) ruim binnen de geluidszonering.

	2021	2022	2023	2024 (Q1+Q2)
Eurofighter	7	26	4	5
F-16	2	5	8	3
Tornado	5	62	142	66
Totaal	14	93	154	74

Tabel 3. *Vliegbewegingen boven Nederlands grondgebied van jachtvliegtuigen Geilenkirchen inclusief Q1 en Q2*

Het ministerie maakt bij de bovenstaande tabel de kanttekening dat er in de aantallen jachtvliegtuigen over Q3 mogelijk nog (zeer beperkte) veranderingen kunnen optreden. Deze aantallen moeten namelijk geanalyseerd worden voor de rapportage over het 2e halfjaar.

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

Vraag 18

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

Antwoord

Het ministerie wil benadrukken dat wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving en dat de activiteiten plaatsvinden binnen de geluidscontouren. Er zijn geen gesprekken gevoerd over de piekgeluiden. Mocht uit geluidsmetingen van het sensornet en rapportages van de NLR blijken dat sprake is van activiteiten buiten de geluidscontouren, dan zal ministerie van Defensie daarover in gesprek gaan met de NAVO.

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

Vraag 19

Is het gezien de complexe situatie in de regio mogelijk om extern deskundig advies 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?

Antwoord

Het ministerie ziet geen aanleiding om de deskundigheid van de militaire luchtverkeersleiding van vliegbasis Geilenkirchen in twijfel te trekken. De militaire luchtverkeersleiding is gebonden aan strikte procedures die erop zijn gericht om mogelijke conflictsituaties vroegtijdig te signaleren en te voorkomen. In de uitzonderlijke gevallen zal van de gebruikelijke procedures moeten worden afgeweken om de vliegveiligheid te garanderen. Deze situaties zijn niet altijd te voorkomen in het drukke, complexe luchtruim van Zuid-Limburg, maar zijn uitdrukkelijk van uitzonderlijke aard.

Vraag 20

Waarom wordt er niet beter in aansluiting op de eerdere toezeggingen gevlogen? Wilt u erop toezien dat deze toezeggingen goed worden nagekomen?

Antwoord

Voor vliegtuigen met een toegelaten totaal massa van boven de 6.000 kg gelden, conform de afspraak die in de CAL van d.d. 14 december 2000 is gemaakt, aanvullende afspraken om vliegbewegingen boven het bewoond gebied en onder de 3.000 ft zoveel mogelijk te voorkomen. Hiervoor zijn specifieke start- en naderingsprocedures afgesproken die zo goed mogelijk worden nageleefd. Er is geen wettelijk kader voor deze procedure beschreven.

Voor vliegtuigen onder de 6.000 kg en vliegbewegingen boven de 3.000 ft gelden geen aanvullende maatregelen, anders dan de gebruikelijke wettelijke geldende afspraken zoals vastgelegd in de Wet luchtvaart of algemeen geldende zicht- of instrumentvliegvoorschriften.

De vliegbewegingen van PC-12 vliegtuigen voor het trainen van de luchtverkeersleiders vallen onder de laatst genoemde categorie. Echter, doordat herhaaldelijke vliegbewegingen boven dezelfde woningen als hinderlijk werden gerapporteerd bij het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) heeft vliegbasis Geilenkirchen maatregelen getroffen om de door omwonenden ondervonden overlast zoveel mogelijk te beperken. Zo worden, waar mogelijk, inhuurtoestellen verzocht om de naderings- en vertrekprocedure van zware vliegtuigen te volgen. Hierdoor blijft het PC-12 vliegtuig langer in het Nederlandse luchtruim en vliegt het luchtvaartuig herhaaldelijk hetzelfde patroon. Daarnaast vindt bij deze procedure een intensievere coördinatie tussen de luchtverkeersleiding van vliegbases Geilenkirchen en Beek en de piloot van het betreffende luchtvaartuig plaats. Verder kan vanuit een oogpunt van efficiëntie worden gekozen om de PC-12 vliegtuigen voortijdig te laten afbuigen als de hoogte van 3.000 ft wordt bereikt. Hierdoor keren de PC-12 vliegtuigen sneller terug naar de vliegbasis en zijn ze inzetbaar voor de kerntraining van de luchtverkeersleiders. Waar mogelijk laten de luchtverkeersleiders de vliegtuigen afbuigen voor de kernen van Schinveld en/of Brunssum.

In dit geval worden vliegbewegingen door de luchtverkeersleiding, zoals eerder aangegeven, zoveel mogelijk over de regio verspreid. Op deze manier wordt voorkomen dat een toestel meerdere malen over dezelfde woning vliegt. Hiermee wordt, zoals ook zichtbaar is op de radarbeelden waarnaar u verwijst, gevlogen volgens de vastgestelde procedures. Een bijkomend voordeel hiervan is dat

hierdoor tegemoet wordt gekomen aan de gerapporteerde klachten van het KICL om de effecten voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

Vraag 21

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 klimsnelheid en uiteraard niet urenlang zonder onderbrekingen)?

Antwoord

De essentie van deze vliegpatronen is dat de vertrek- en naderingsprocedures door het uitvoeren van deze trainingsvluchten zo goed mogelijk worden nagebootst, *train as you fight*.

Het Duitse ministerie van Defensie is verantwoordelijk voor de inhuur van externe trainingsvliegtuigen, zoals de PC-12. De NAVO vliegbasis Geilenkirchen kan daar beperkte invloed op uitoefenen. Eerder is in de CAL aangegeven dat het Duitse ministerie kan worden verzocht om de voorwaarden voor de inhuur aan te passen als blijkt dat deze trainingen op vergelijkbare wijze door elektrisch aangedreven vliegtuigen kunnen worden uitgevoerd.

Vraag 22

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?

Antwoord

Vliegbasis Geilenkirchen treft alle mogelijke maatregelen om te voorkomen dat over bewoond gebied wordt gevlogen, maar in uitzonderlijke gevallen kan dit onvermijdelijk zijn om de vliegveiligheid te kunnen waarborgen. Ik verwijs ook naar het antwoord op vraag 20.

Vraag 23

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?

Antwoord

Het is niet doelmatig om de luchtverkeersleiders van vliegbasis Geilenkirchen op Nederlandse vliegbases te trainen. De luchtverkeersleiders van NAVO Vliegbasis Geilenkirchen moeten de Duitse regelgeving naleven en worden volgens Duitse procedures opgeleid. Het bewijs van bevoegdheid waarover zij beschikken of waarvoor zij worden opgeleid om dit bewijs te behalen, is specifiek verbonden aan de vliegbasis Geilenkirchen. Het trainen van luchtverkeersleiders op een andere (buitenlandse) luchthaven is daarom niet mogelijk.

Vraag 24

Waar zijn de 'tolerantiecriteriën van de woonkernoffenders' waar u naar verwijst op gebaseerd? Kunnen luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa tot 6.000 kg voortaan eveneens worden opgenomen in de rapportages over de woonkernoffenders?

Antwoord

In de CAL vergadering d.d. 14 december 2000 is de afspraak gemaakt dat vluchten worden gerapporteerd als 'woonkernoffenders' indien deze voldoen aan alle onderstaande criteria:

- Het gaat om een luchtvaartuig met een toegelaten totaal massa van 6.000kg of meer;
- Het toestel bevindt zich buiten de vastgestelde tolerantiegrenzen;

- Het toestel bevindt zich boven de woonbebouwing/woonkern van Schinveld en/of Brunssum;
- Het toestel bevindt zich beneden de 3000 ft boven zeeniveau;
- Het toestel bevindt zich buiten de vastgestelde tolerantiegrenzen.

De tolerantiegrenzen worden gevormd door de grenzen van het gebied waarbinnen gedurende het jaar 1997 95% van de vliegtuigbewegingen heeft plaatsgevonden.

Deze procedure is in overleg met de CAL in 2000 ingericht om de effecten van het gebruik van Boeing 707 E-3A vliegtuigen en andere regulier terugkomende grote vliegtuigen en/of ander militair luchtverkeer te beperken. De grens van een toegelaten totaal massa van 6.000 kg komt overeen met de grens die wordt gehanteerd bij de berekening van de geluidsbelasting. Er is geen wet- of regelgeving waarin de vluchten met een kleinere totaal massa wordt genormeerd. Ook is het volgen van bepaalde routes niet wettelijk gereguleerd. Derhalve passen deze vluchten niet in de rapportage "woonkernoffenders".

Aanvullende vragen over de brief van het ministerie van Defensie (rollen)

Vraag 25

Op pagina 10 van Bijlage 1 wordt Defensie verzocht om verder uit te weiden over het civiel medegebruik van vliegbasis Geilenkirchen.

Antwoord

Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 7, waarin de positie en invloed van Defensie ten opzichte van civiel medegebruik van vliegbasis Geilenkirchen is toegelicht. Verder verwijs ik naar de beantwoording van vraag 20 waarin is uitgelegd welke aanvullende maatregelen zijn getroffen om de door de omgeving ondervonden hinder zoveel mogelijk te voorkomen.

Vraag 26

Op pagina 11 van Bijlage 1 wordt Defensie verzocht om inzichtelijk te maken wat er in het nieuwe Besluit beperkingengebied komt te staan. Verder wordt er gevraagd hoe eerdere uitspraken over het besluitbeperkingengebied allebei kunnen kloppen.

Antwoord

Defensie is momenteel bezig om de geluidsmaat Ke naar Lden over te zetten. Zodra de besluitvorming hierover en de omzetting is afgerond, kan een nieuw Besluit beperkingengebied worden opgesteld. Hierdoor is nu niet inzichtelijk wat de inhoud van het nieuwe besluit wordt. Het ministerie hanteert drie uitgangspunten bij het opstellen van een nieuw Besluit beperkingengebied:

- Omwonenden moeten minimaal even goed beschermd blijven tegen geluid;
- Defensie en de NAVO moeten hun operationele opdracht om te vliegen kunnen uitvoeren;
- Het gebied moet zo klein mogelijk blijven.

Deze uitgangspunten die bij het opstellen van een besluit beperkingengebied in aanmerking worden genomen, gelden niet alleen voor nationale militaire luchthavens, maar ook voor Geilenkirchen.

Zodra de besluitvorming is afgerond en er meer duidelijkheid is over het toekomstige beperkingengebied, wordt de CAL hierover geïnformeerd.

Vraag 27

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?

Antwoord

Er moet nog worden besloten hoe de overgang van Ke naar Lden wordt geïmplementeerd. Door de verschillen in de rekenmethode kunnen de geluidsmaten niet een-op-een worden overgezet. Dit vraagt om maatwerk en overleg met de regio. Als de besluitvorming hieromtrent heeft plaatsgevonden, kan inzicht worden gegeven in de gevolgen van de overgang op de nieuwe rekenmethode. Ik verwijs u verder naar het antwoord op vraag 26.

Vraag 28

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.

Antwoord

Voor een antwoord op deze vraag verwijs ik u naar de brief 'Beantwoording schriftelijke vragen CAL van 28 maart 2024' die in de CAL van 11 december 2024 wordt besproken. In deze brief is de geldende wet- en regelgeving die verband houdt met vliegbasis Geilenkirchen uitgebreid toegelicht.