



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.

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."

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.

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

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.

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

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 geluidbelasting binnen de afspraken blijft.

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

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.

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

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

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

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.

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.

C.

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)

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

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 burgerluchtvaartterreinen", 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 bestending van bestaande ruimtelijke beperkingen."

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.

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

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

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.

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.

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.

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 dicht 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?"

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

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).

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?"

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.

KD:Ambtelijke leiding
Defensiestaf

Datum
20 september 2024

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.

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.

Hoogachtend,

De ambtelijke vertegenwoordiging van het Ministerie van Defensie in de CAL