

**Commissie Overleg en Voorlichting
Milieuhygiëne Vliegbasis Leeuwarden**

Secretariaat:
Postbus 177
7940 AD MEPPEL
telefoon: 0522-236251
telefax: 0522-236399

VERSLAG

**Achttiende vergadering Commissie Overleg en Voorlichting
Milieuhygiëne Vliegbasis Leeuwarden van 12 november 2001**

Aanwezig :

Dhr. C. Vos (waarnemend voorzitter)	Wethouder Gemeente Leeuwarderadeel
Dhr. B.R. Bakker	Wethouder Gemeente Tytsjerksteradiel
Dhr. mr. A.L. Bennen	Gemeente Leeuwarden
Dhr. A.J. Bousema	Omwonenden Tytsjerksteradiel
Dhr. J.F. Deunk	VROM Inspectie Milieuhygiëne
LtKol J.M.G. Van Laarhoven	Luchtmachtstaf Hoofd Sectie Geluidhinder c.a.
Dhr. drs. M.H. Mudde (secretaris)	Defensie DGWT Noord-Oost Nederland
Kol P.E. Mulder	Commandant Vliegbasis Leeuwarden
Dhr. L. Pen	Wethouder Menaldumadeel
Dhr. drs. Tj. Raap	Provincie Fryslân
Maj H.J. Smedema	Hoofd Staf Voorlichting Vliegbasis Leeuwarden
Dhr. K.D. Stormer	Omwonenden Leeuwarden
Dhr. G. F. J. Veldman	Omwonenden Leeuwarderadeel
Dhr. G. Verf	Omwonenden Menaldumadeel
Maj B. Vianen	Hoofd Verkeersleiding Vliegbasis Leeuwarden
Dhr. drs. Kl.Vos	Milieuplatform Leeuwarden
10 belangstellenden	

Afwezig met kennisgeving:

Dhr. Mulder (voorzitter)	Gedeputeerde Provincie Fryslân (wordt als voorzitter vervangen door dhr. Vos en als vertegenwoordiger Provincie Fryslân door dhr. Raap)
Mevr. Hafkamp	Wethouder Gemeente Leeuwarden (wordt vervangen door dhr. Bennen)
Mevr. G. van Delft-Jaasma	Burgemeester Gemeente Menaldumadeel (wordt vervangen door dhr. Pen)
Kol J. Overman	Defensie EID Noord-Oost Nederland (wordt vervangen door dhr. Mudde)

1. Opening:

Dhr. Vos opent de vergadering, heet de aanwezigen welkom en deelt mede dat hij in verband met afwezigheid van dhr. Mulder de vergadering zal voorzitten.

2. Mededelingen:

De secretaris deelt het volgende mede:

- * Bericht van verhindering is ontvangen van de bovengenoemde leden.
- * Kol Mulder is Kol Willemse opgevolgd als Commandant Vliegbasis Leeuwarden en is vandaag voor het eerst in die functie aanwezig bij de vergadering van de commissie.
- * Uitgereikt is de (*als nr. nr. LW/01.18/10 bij dit verslag gevoegde*) notitie van dhr. de Wind uit Menaldum, waarin deze verzoekt tijdens de vergadering het woord te mogen voeren.
- * De vergaderstukken zijn toegezonden met de agenda en het verslag van de vorige vergadering. Daarnaast zijn de klachtenrapportages over juli en augustus rechtsreeks toegezonden door Staf Voorlichting vliegbasis Leeuwarden.

3. Suggesties voor te bespreken onderwerpen.

Op voorstel van dhr. Kl. Vos wordt besloten bij agendapunt 8.1 aandacht te besteden aan de geluidhinder in Dronrijp.

4. Inventarisatie gesprekspunten publiek.

De voorzitter vraagt of er belangstellenden zijn die gebruik willen maken van het spreekrecht voor het publiek. **Dhr. Sträter** van Dorpsbelang Dronrijp geeft te kennen het woord te willen voeren over de startprocedure en het avondvliegen. Daartoe zal gelegenheid worden geboden bij agendapunt 10.

Dhr. de Wind uit Menaldum wil zich tot de commissie richten over het onderwerp: overvliegen van het dorp Menaldum. Besloten wordt hiertoe bij agendapunt 8.1 gelegenheid te bieden.

5. Verslag vorige vergadering (toegezonden als nr. LW/01.18/01).

Het verslag van de op 21052001 gehouden 17^e vergadering wordt vastgesteld met de volgende wijziging:

- * blz. 3, ag.pt. 8.1, 23^e regel: “baken” moet zijn “grondkoers”.

Naar aanleiding van het verslag wordt het volgende opgemerkt:

- * blz. 2, agendapunt 5, 2^e alinea: **De secretaris** merkt op dat binnen het Ministerie van Defensie is vastgesteld, dat de aanleiding om de Staatssecretaris van Defensie uit te nodigen om een vergadering van de commissie bij te wonen is vervallen, nu zoals blijkt uit de jaarberekening van de geluidsbelasting over het jaar 2000 er een einde is gekomen aan de reeks van jaren, die een onderbenutting van de geluidszone te zien gaven. Bij agendapunt 9 zal verder over dit onderwerp van gedachten worden gewisseld.
- * blz. 3, agendapunt 6, punt 14: **Dhr. Verf** vraagt naar de meerwaarde en tot dusver bereikte resultaten van de op de vliegbasis Leeuwarden geïnstalleerde proefopstelling van het nieuwe computersysteem voor de bewaking van de geluidszone. Hierop zal bij agendapunt 9 worden geantwoord.
- * blz. 3, agendapunt 8.1, 18^e regel: **Dhr. Verf** vraagt of de tijdens de vorige vergadering genoemde maatregelen betreffende ondermeer het exporteren van avondvliegen heeft geleid tot resultaat en wat het niveau is wat de Klu nastreeft met betrekking tot het aantal avondvluchten vanaf de vliegbasis Leeuwarden. Besloten wordt hierop in te gaan bij agendapunt 10.
- * blz. 4, agendapunt 8.1, 3^e regel: Op een vraag van **Dhr. Verf** antwoorden **Kol Mulder en Maj Vianen** dat uit een beoordeling door het NLR is gebleken dat de door Kol Willemse geopperde mogelijkheid betreffende het zuidwaarts verleggen van de vliegroute nabij Dronrijp niet inpasbaar is in de vastgestelde geluidszone van de vliegbasis. Deze uitkomst stelt **dhr. Verf** teleur, omdat het een mogelijkheid leek de overlast in een dorpskern daadwerkelijk te beperken. **Maj Vianen** merkt op dat dergelijke oplossingen alleen kunnen worden bereikt als het totale beeld van de vliegbewegingen wordt beschouwd, in plaats van één specifieke richting.
- * blz. 5, agendapunt 9, 14^e regel: **Dhr. Verf** vraagt naar de stand van zaken van de besluitvorming betreffende de opvolging van de F-16, met name in relatie tot de geluidbelasting van de kandidaat-toestellen. **Lkol Van Laarhoven** antwoordt dat de lijst kandidaten is ingeperkt tot een drietal: de JSF, de Rafele en de Eurofighter. De geluidgegevens van deze drie toestellen zijn door de daartoe ingestelde werkgroep verwerkt in een rapport, dat is toegevoegd aan de gegevens waarop de Regering haar besluitvorming zal baseren. Zoals het zich thans laat aanzien zijn alle drie toestellen luidruchter dan de F-16 (dit bleek al tijdens de open dag), maar er wordt gewerkt aan verbeteringen (verbetering motoren, aanpassing startprocedures, minder noodzaak naverbrander te gebruiken). **Dhr. Verf** ziet de ontwikkelingen met zorg tegemoet en vraagt of de Klu een limiet stelt aan het aantal geproduceerde decibels. **Lkol Van Laarhoven** antwoordt dat alleen de vastgestelde geluidszone limiterend zal werken. Op een vraag van **dhr. Raap** antwoordt **Lkol Van Laarhoven** dat het niet mogelijk is inzicht te geven in de geluidniveaus van de potentiële opvolgers van de F-16, omdat het commercieel-vertrouwelijke informatie betreft, die vooralsnog uitsluitend aan de Regering en de Tweede Kamer beschikbaar wordt gesteld. **Dhr. Stormer** stelt dat het mogelijk moet zijn de fabrieksgegevens van de geluidbelasting van de drie toestellen te relateren aan de geluidszones. **Lkol Van Laarhoven** antwoordt dat dit pas mogelijk is als alle gegevens, inclusief vliegeigenschappen en de nog te installeren nieuwe motoren bekend zijn.
- * blz. 6, ag.pt. 11, 1^e alinea: **Lkol Van Laarhoven** zet op een vraag van **dhr. Verf** uiteen, dat de Regering het principe-besluit heeft genomen om de Orion-vliegtuigen van de Koninklijke Marine te stationeren op het Vliegekamp de Kooy bij Den Helder. Ingevolge de in de 3^e nota Waddenzee omschreven procedure dienen evenwel nogmaals de alternatieve locaties te worden onderzocht. In dat verband is onder andere de Vliegbasis Leeuwarden in beeld. Hij voegt daaraan toe, dat bij agendapunt 9 uit de jaarcontouren betreffende het jaar 2000 zal blijken dat het moeilijk zal zijn deze extra vliegbewegingen in te passen in de vastgestelde geluidszone van de vliegbasis Leeuwarden. Besloten wordt dit onderwerp op te nemen op de aandachtspuntenlijst.

6. **Lijst van aandachts- en actiepunten** (toegezonden als nr. LW/00.18/2)

De secretaris stelt de aandachts- en actiepunten aan de orde, voor zover deze niet zijn afgedaan c.q. zijn geagendeerd zijn voor deze vergadering.

- * punt 1: **Gevolgen Defensienota voor vliegbasis Leeuwarden (onderbenutting geluidzone):**
Bij agendapunt 5, 2^e * is dit aandachtspunt al aan de orde geweest, zie verder ag.punt 9.
- * punt 9: **Normering Kosteneenheid/Ontwikkeling Europese norm:**
Lkol Van Laarhoven meldt dat verwacht wordt dat het wachten nog is op de Europese besluitvorming over de Europese geluidbelastingsnorm (dosismaat). Naar verwachting zal volgend jaar het bijbehorende meet- en rekenvoorschrift worden vastgesteld. Aandachtspunt blijft gehandhaafd.

7. **Ingekomen/opgevraagde/verzonden stukken.**

- * Brief Staatssecretaris van Defensie betreffende takenpakket COVM (toegezonden als nr. LW/01/18/3).
Dhr. Verf merkt op dat het niet duidelijk is of de door de commissie gevraagde wijziging van de instellingsbeschikking nu wel of niet zal plaatsvinden. **Dhr. van Laarhoven** antwoordt dat de Staatssecretaris van Defensie inderdaad heeft uitgesproken bereid te zijn de beschikking zodanig te wijzigen dat de mogelijkheid van het bespreken van andere milieuaspecten dan alleen geluidhinder wordt geformaliseerd. Uit recent overleg met vertegenwoordigers van het andere luchtvaartministerie (Verkeer Waterstaat/RLD over de instellingsbeschikking van de COVM Eindhoven is evenwel gebleken dat men strikt wil houden aan de in de Luchtvaartwet opgenomen limitatieve opsomming van zowel de leden als de taakopvatting van de commissies. Derhalve is het niet mogelijk invulling te geven aan de toezegging van de Staatssecretaris. **Lkol van Laarhoven en de secretaris** benadrukken evenwel dat (zoals blijkt uit de laatste zin van de brief van de Staatssecretaris) de bestaande praktijk van het adviseren betreffende andere milieugebieden gecontinueerd kan worden.

8. **Klachtenbehandeling.**

Daartoe uitgenodigd door de voorzitter geeft **dhr. de Wind** een toelichting op zijn uitgereikte (als nr. LW/01.18/10 bij dit verslag gevoegde) notitie. Hij zet uiteen dat hij vorig jaar al vergaderingen van de commissie heeft bijgewoond en ook met de vorige commandant, Kol Willemse, heeft gesproken over het gigantische lawaai dat boven Menaldum wordt geproduceerd. Volgens **dhr. de Wind** heeft men geen goed beeld van de ernst van de geluidhinder. Onder meer bij de oefening Frisian Flag was er weer sprake van zodanige geluidhinder (elke minuut 1 straaljager met naverbrander), dat zelfs achter dubbel glas het voeren van een (telefoon)gesprek of het beluisteren van radio of televisie onmogelijk was. Volgens **dhr. de Wind** worden de klachten ten onrechte afgedaan met een verwijzing naar de geluidszoneering. Zijns inziens geven de geluidcontouren (waaronder de geagendeerde contour over 2000) geen goed beeld, omdat daaruit zou blijken dat de bewoners van Menaldum geen overlast ondervinden, terwijl het in werkelijkheid allerverschrikkelijkst is. Volgens hem komt dit in het grote aantal klachten nog maar ten dele tot uiting, omdat veel mensen het indienen van klachten reeds hebben opgegeven. **Dhr. de Wind** stelt dat zo nu en dan blijkt dat het wel degelijk mogelijk is op een relatief stillere wijze te starten en landen, maar dat dit doorgaans op een ongedisciplineerde wijze gebeurt. Volgens **dhr. de Wind** wordt er bewust gevlogen over Menaldum, waarbij het lichtje van de kerktoren als baken fungeert voor de piloten. Ook stelt hij dat er regelmatig luchtgevechten boven Menaldum plaatsvinden, terwijl de toestellen daar tevens met tankvliegtuigen worden bijgetankt. Deze activiteiten dienen volgens hem boven de Noordzee plaats te vinden.

De voorzitter bedankt **dhr. de Wind** voor zijn inbreng en inventariseert de algemene opmerkingen van de leden van de commissie:

- * **Dhr. Bennen** stelt dat het uit de klachtenoverzichten niet duidelijk wordt, hoe er omgegaan wordt met klachten die wel gegrond zijn. Hij noemt als voorbeeld de afwijkingen van de reguliere vliegprocedures door buitenlandse vliegers en vraagt of er in dat kader ook sprake is van sancties
- * **Dhr. Raap** brengt naar voren dat **dhr. Mulder** naar aanleiding van het (als agendapunt 8.3 geagendeerde) landelijke klachtenoverzicht het voornemen heeft om eens met de voorzitters van de andere COVM'n van gedachten te wisselen over de toename van het aantal klachten en mogelijke oplossingen en daarna over de uitkomsten weer te rapporteren in de diverse commissies. **Dhr. Deunk** stelt voor om in dat kader een analyse te maken van de oorzaken van de klachten in de afgelopen jaren en op basis daarvan mogelijke maatregelen te formuleren. **Dhr. Bakker** steunt dit voorstel.
- * **Dhr. Veldman** merkt op dat hij erg geschrokken is van de mededeling van **dhr. de Wind** dat er sprake is van bijtanken in de lucht boven de bebouwde kom van Menaldum. Zijns inziens is de veiligheid in geding, indien dit daadwerkelijk plaatsvindt.

Desgevraagd geeft **Kol Mulder** een eerste reactie op de algemene opmerkingen:

- Hij merkt op dat het juist is dat bezoekende vliegtuigen de lokale procedures van de vliegbasis Leeuwarden minder goed kennen. Hij benadrukt dat er daarom altijd uitvoerige briefings vooraf worden verzorgd, met tussentijdse evaluaties en disciplinaire sancties (uitsluiting van de oefeningen), indien ondanks waarschuwingen de richtlijnen niet worden nageleefd.
- In reactie op de inbreng van dhr. de Wind merkt **Kol Mulder** op dat uit het nog niet bij de vergaderstukken gevoegde klachtenoverzicht over de maand oktober inderdaad blijkt dat de oefening Frisian Flag met name in Menaldum heeft geleid tot een groot aantal klachten. Hij zet uiteen dat er verhoudingsgewijs meer vliegbewegingen richting Menaldum zijn afgewikkeld. De reden hiervoor was , dat in de zomer uit de tussentijdse informatie betreffende de vulling van de contour was gebleken, dat het noodzakelijk was te streven naar een grotere spreiding van de vliegbewegingen, teneinde binnen de vastgestelde geluidszone te blijven. De terzake gegeven richtlijnen zijn evenwel niet door iedereen op de juiste wijze uitgevoerd, waardoor er sprake was van onevenredig grote overlast in Menaldum. Nadat, na de eerste dag de verkeersleiding hierop was geattendeerd door Staf Voorlichting heeft dit aspect extra aandacht gekregen in de ochtendbriefing, hetgeen blijkt het aantal klachten tijdens de 2^e en 3^e dag tot verbetering heeft geleid. **Dhr. de Wind** bestrijdt dit en stelt dat het aantal klachten geen maatstaf is, omdat men op een gegeven moment ophoudt met het indienen daarvan.
- Met betrekking tot het bijtanken in de lucht, merkt **Kol Mulder**, dat dit volgens de vigerende regelgeving wel degelijk mogelijk is boven bewoond gebied, zij het dat dit plaatsvindt op een voorgeschreven hoogte van 8000 meter op de daartoe vastgestelde "air fuel tracks. Uit studies is gebleken dat risico en verontreiniging minimaal zijn. Het voordeel is dat er minder start en landingen nodig zijn.
- In reactie op de vraag van dhr. Bennen merkt **Kol Mulder** op dat het uitgangspunt van de Luchtmacht is, dat alle klachten gegrond zijn. Wel is er een onderscheid gemaakt tussen vermijdbare en onvermijdbare klachten. **Dhr. Bennen** merkt op dat hij uit de uiteenzetting van Kol Mulder heeft begrepen dat er bij de oefening Frisian Flag ondanks de briefing vooraf toch nog niet volgens de richtlijnen is gevlogen. **Dhr. Verf** stelt eveneens dat kennelijk de briefing niet effectief is geweest. **Dhr. Pen** sluit zich hierbij aan en vraagt of er wel eens disciplinaire maatregelen zijn getroffen.. **Kol Mulder** antwoordt dat er wel degelijk vliegers van dergelijke oefeningen zijn uitgesloten. Hij voegt eraan toe dat de ervaringen hebben uitgewezen dat tijdens de briefingen wellicht nog nadrukkelijker gewezen dient te worden op de stringente richtlijnen met betrekking tot het beperken van de geluidhinder. Op een vraag van **dhr. Stormer** antwoordt **Kol Mulder** dat de richtlijnen ook vooraf worden toegezonden, maar dat bezien zal worden of die schriftelijke informatie nog kan worden verbeterd. Op een vraag van **de voorzitter** antwoordt **Kol Mulder** dat niet alleen de buitenlandse, maar ook de lokale vliegers voortdurend worden geïnformeerd over de mogelijkheden om de geluidhinder te beperken. Regelmatig worden de klachtenrapportages doorgesproken met de vliegers.
- In reactie op het voorstel van dhr. Deunk om ten behoeve van het overleg van de voorzitters van de COVM's een analyse te maken van de klachten merkt **Kol Mulder** op, dat de Luchtmacht de klachtenrapportages reeds analyseert, teneinde de oorzaken van de klachten te kunnen onderkennen. **Maj Smedema** geeft in dat verband het voorbeeld van het nachtvliegen, waar de klachtenrapportages hebben geleid tot het besluit om te kiezen voor het vliegen met één shift op twee avonden in plaats van twee shifts op één avond. **Dhr. Deunk** stelt dat dat een voorbeeld is van een deelanalyse. Hij pleit voor een integrale analyse over een langere periode. **Dhr. Bakker** is van mening dat op deze wijze structurele verbeterpunten kunnen worden bepaald, het geen beter is dan het ad hoc reageren op incidenten. Afgesproken wordt dat Staf Voorlichting een dergelijke analyse opstelt.

8.1 Klachtenoverzicht Staf Voorlichting vliegbasis Leeuwarden.

**Overzicht april 2001 (toegezonden als nr. LW/01.18/4a)*

Dhr. Verf wijst op het grote aantal klachten dat op 2 april in korte tijd is ingediend over het avondvliegen en vraagt of de klachtenafhandeling met name tijdens de avonduren is ingericht op het adequaat behandeling van een dergelijke grote stroom. **Dhr. Smedema** antwoordt dat tijdens het avondvliegen Staf Voorlichting met 1 persoon is bemenst. Daarnaast worden klachten doorgeleid naar het operatiecentrum, waar twee personen hiervoor beschikbaar zijn. In uiterste instantie is er nog de telefooncentrale van de basis, waar de klachten genoteerd worden zodat Voorlichting kan terugbellen. **Dhr. Verf** merkt op dat er veel klachten zijn ingediend betreffende het intensieve avondvliegprogramma tijdens de oefening FWIT en vraagt of de basis hiervan heeft geleerd, dan wel of het volgend jaar op dezelfde wijze zal plaatsvinden. **Kol Mulder** antwoordt dat onderkend is, dat het avondvliegen laat in het seizoen problematisch is. Derhalve is bewust gekozen voor het concentreren van deze bewegingen gelijk na het invallen van de duisternis. Omdat dit in april toch nog relatief laat is, heeft dit toch nog geleid tot veel klachten. De Luchtmacht zal dan ook moeten afwegen of dat wel opweegt tegen het nut van de oefeningen voor het trainingsprogramma. **Dhr. Kl. Vos** vraagt of tijdens het avondvliegen niet meer

gebruik gemaakt kan worden van de korte baan. **Kol Mulder** antwoordt dat ook het gebruik van de korte baan aan limieten is gebonden. Hij verwacht evenwel dat het in 2002 nodig zal zijn deze baan vaker te gebruiken om binnen de geluidszone te blijven. **Dhr. Bakker** wijst op klacht nr. 182V en vraagt of tijdens de MKZ-crisis rekening is gehouden met de besmette gebieden en of hier over is gecommuniceerd. **Maj Smedema** antwoordt dat ten tijde van de MKZ-crisis uit medeleven met de getroffen boeren het laagvliegen boven de betroffen gebieden ogenblikkelijk is beëindigd. Hierover heeft de nodige communicatie plaatsgevonden. **De voorzitter** heeft waardering voor dit eigen initiatief van de luchtmacht.

*Overzicht mei 2001 (toegezonden als nr. LW/01.18/4b): Geen opmerkingen

*Overzicht juni 2001 (toegezonden als nr. LW/01.18/4c):

Dhr. Verf wijst erop dat vanuit de regio 42 klachten zijn doorgezonden aan het landelijke bureau en vraagt naar de oorzaak van dit hoge aantal. **Maj Smedema** antwoordt dat het klachten betreft, die geen relatie hebben met starts en landingen vanaf de vliegbasis Leeuwarden, in casu over de oefening Clear Hunter. Dergelijke klachten komen lokaal binnen, maar worden door de Sectie Geluidhinder van de Luchtmachtstaf afgehandeld. **De voorzitter** stelt vast dat die klachten niet in de COVM komen en vraagt hoe de afhandeling plaatsvindt en of de klagers worden geïnformeerd. **Lkol van Laarhoven** antwoordt dat de klachten (op dezelfde wijze als Staf Voorlichting dat doet met lokale klachten) worden geregistreerd en afgehandeld, waarbij zonodig actie wordt genomen. Aan de klagers wordt altijd gevraagd of men teruggebeld wil worden over de resultaten van de afhandeling. Als men daar prijs op stelt wordt dienovereenkomstig gehandeld. **Dhr. Stormer** merkt op dat hij tot zijn genoegen heeft vastgesteld dat het overzicht betreffende de vermijdbaarheid van de klachten thans is geïntegreerd in de rapportage.

Dhr. Vos vraagt of zijn indruk juist is, dat er meer wordt gevlogen bij mooi weer. **Lkol van Laarhoven** antwoordt dat het dan meer opvalt, omdat de omwonenden meer buiten verblijven.

*Overzicht juli 2001 (rechtstreeks toegezonden door Klu (nr. LW/01.18/4d): Geen opmerkingen

*Overzicht augustus 2001 (rechtstreeks toegezonden door Klu (nr. LW/01.18/4e): Geen opmerkingen

*Overzicht september 2001 (toegezonden als nr. LW/01.18/4f) Geen opmerkingen.

8.2 Afschriften schriftelijk ingediende/afgedane klachten.

*Brief van dhr. Hoogland met klachten over overlast door helicopters op de dag voor de open dagen van de Vliegbasis, met aanbiedingsbrief secretaris aan Staf Voorlichting (toegezonden als nr. LW/01.18/5).

De voorzitter vraagt of ingestemd kan worden met het voorstel om de behandeling door Staf voorlichting af te wachten. **Dhr. Bakker** stelt daarop vooruitlopend dat hier zijns inziens sprake is geweest van vermijdbare hinder. **Kol Mulder** betreurt het incident ten zeerste. Bij de organisatie en planning van de betreffende activiteit is onvoldoende rekenschap gegeven van het feit, dat deze buiten de vliegbasis plaatsvond. Zijns inziens is er sprake van een inschattingfout, die als vermijdbaar betiteld moet worden en bij de organisatie van volgende open dagen ter harte zal worden genomen. Op een vraag van **dhr. Deunk** antwoordt **Lkol van Laarhoven** dat de demonstratie met helicopters voorafgaand en tijdens de open dagen een specifieke activiteit betrof, waarvoor de normale vliegprocedures niet van toepassing zijn. Dit had wel binnen de begrenzing van de vliegbasis gemogen, maar niet erbuiten. De schade die is ontstaan zal door de afdeling Claims worden vergoed en de klager zal nog schriftelijk worden geantwoord.

De voorzitter concludeert dat dit antwoord zal worden afgewacht door de commissie.

Dhr. Kl. Vos vraagt of het niet mogelijk is om de klagers vooraf te informeren over specifieke activiteiten, bijvoorbeeld door het werken met een mailinglist. **Kol Mulder** antwoordt dat de Luchtmacht al wel veel werkt met persbulletins en voorlichtingssessies, maar dat het niet mogelijk is iedereen alles toe te mailen.

8.3 Rapportage Geluidhinder 2000 Koninklijke Luchtmacht (toegezonden als nr. nr. LW/01.18/6)

Desgevraagd geeft **Lkol van Laarhoven** een korte toelichting op de door de Sectie Geluidhinder van de Luchtmachtstaf vervaardigde landelijke klachtenrapportage. Hij wijst erop dat met name de vliegbasis Leeuwarden een drastische toename van het aantal klachten te zien heeft gegeven. Oorzaken hiervoor zijn de eerder genoemde grote oefeningen en de toename van het avondvliegen als gevolg van de invoering van de Midlife Update van de F-16. Hij voegt daaraan toe dat er een landelijke trend is waar te nemen betreffende het lager worden van de drempel voor het indienen van klachten. De mondige burger klaagt eerder dan vroeger. Voorts is de landelijke trend dat er sprake is van een toename van het aantal klachten nabij de vliegbases en een afname van het aantal klachten daarbuiten. **Dhr. Deunk** stelt vast dat het aantal klachten in Fryslân meer toeneemt dan in andere provincies en vraagt of hier meer oefeningen plaatsvinden. **Lkol van Laarhoven** antwoordt dat bij de Friese klachten ook de klachten over het gebruik van de schietrange op Vlieland zijn betrokken, maar dat het zeker ook zo is dat grote oefeningen eerder in het dunbevolkte noorden worden gehouden dan boven dichtbevolkte gebieden als de Randstad.

Dhr. Verf is van mening dat de Luchtmacht dit gegeven zou moeten laten meewegen bij de beleidsbepaling betreffende de toewijzing van activiteiten die niet noodzakelijkerwijs aan de Vliegbasis Leeuwarden zijn gekoppeld, zoals bijvoorbeeld het demonstratievliegen. **Lkol van Laarhoven** antwoordt

dat de betreffende oefeningen het gehele noorden betreffen en geen relatie hebben met het gebruik van de vliegbasis Leeuwarden. Desgevraagd deelt hij mede dat de betreffende vliegtuigen veelal juist van andere bases komen dan de vliegbasis Leeuwarden. Op een vraag van **dhr. Verf** antwoordt **Lkol van Laarhoven**, dat bij de vliegbasis Twenthe evenzeer sprake is van een grote toename van het aantal klachten. Die zijn echter niet het gevolg van grote oefeningen, als wel van de tijdelijke stationering van een squadron Phantoms van de Duitse vliegbasis Hopsten. **Dhr. Verf** vraagt of de oefeningen evenredig worden verdeeld over Volkel, Twenthe en Leeuwarden. **Lkol van Laarhoven** antwoordt, dat dit niet helemaal het geval is. De vliegbasis Leeuwarden wordt door haar ligging meer gebruikt door vliegtuigen die gebruik maken van de schietrange op Vlieland en de oefenmogelijkheden boven de Noordzee. **Dhr. Verf** heeft daar begrip voor, maar stelt nogmaals dat dan andere activiteiten afgewikkeld dienen te worden vanaf de andere bases. **Lkol van Laarhoven** antwoordt dat de vulling van de geluidszone hier tot voor kort geen aanleiding toe gaf, maar dat dit wellicht in de toekomst nodig is.

Dhr. Raap vraagt of het niet overzichtelijker is de tabellen van bladzijde 16 en 17 samen te voegen. **Lkol van Laarhoven** antwoordt dat het wenselijk is een duidelijk onderscheid te maken tussen de klachten die door Staf Voorlichting (lokaal) en de sectie Geluidhinder van de Luchtmachtstaf worden behandeld.

Dhr. Verf merkt naar aanleiding van het gestelde op bladzijde 5 van de rapportage op, dat niet alle klagers die daar prijs op stellen ook daadwerkelijk worden teruggebeld. **Lkol van Laarhoven** antwoordt dat dit wel degelijk altijd wordt gedaan, tenzij het praktisch niet uitvoerbaar is, omdat men geen telefoonnummer inspreekt. Uit privacy-oogpunt mag geen gebruik worden gemaakt van de nummerherkenningsapparatuur. Desgevraagd deelt **Lkol van Laarhoven** mede dat, na een korte onderbreking, bij de vliegbaanregistratie thans weer gebruik gemaakt kan worden van de door de Luchtverdediging uitgefaseerde Flycatcher-apparatuur. Hij voegt daaraan toe dat vanaf 2003 nieuwe radarapparatuur zal worden geïnstalleerd op de vliegbases, die de vliegbaan registratie op structurele basis kan gaan overnemen.

Dhr. Raap wijst erop dat op bladzijde 18 bij de verklarende factoren van de toename van het aantal klachten betreffende de vliegbasis Leeuwarden ten onrechte het avondvliegen niet is genoemd. **Lkol van Laarhoven** erkent dat. **Dhr. Stormer** merkt op dat de samenvattende grafieken op bladzijde 26 niet exact herleid kan worden uit de onderliggende informatie van bladzijde 16 en 17. **Kol Mulder** bevestigt dat de optelsom niet exact klopt, maar dat het visuele beeld wel overeenstemt met de werkelijkheid.

De voorzitter concludeert dat de rapportage voor kennisgeving wordt aangenomen en voegt daarop voorstel van **dhr. Deunk** aan toe dat deze gebruikt kan worden bij de analyse van de klachten ten behoeve van het overleg van de voorzitters van de COVM.

9. Geluidszone vliegbasis Leeuwarden

Desgevraagd geeft **Lkol van Laarhoven** een korte toelichting op de (*als nr. LW/01.18/7 toegezonden*). Rapportage jaarberekening vliegbasis Leeuwarden over 2000. *overschreden*
Spreker wijst erop dat uit het zonekaartje blijkt dat de wettelijk vastgestelde geluidszone dit jaar meer is gevuld dan de voorgaande jaren. De oorzaken hiervan worden beschreven in de bij de aanbiedingsbrief gevoegde toelichting. De belangrijkste reden is de invoering van de Midlife update versie van de F16, die gebruik maakt van andere stijprofielen en door het toegenomen gewicht met name bij de start meer geluid produceert dan de oudere versie. Doordat de vliegtuigen langer dicht bij de grond blijven is de geluidcontour met name in de lengterichting langer geworden. Een en ander heeft geleid tot aanpassing van de rekenmodellen van het NLR. **Lkol van Laarhoven** merkt op dat de geluidszone desondanks nog juist niet is overschreden. Voorts wijst hij erop dat op enkele plaatsen (65 Ke-contour als gevolg van afdraaien bij Marssum, de 45 Ke contour ten westen van Marssum en de 40 Ke-contour binnen de begrenzing van de vliegbasis nabij het helicopterplatform) overschreden. Alhoewel de Luchtvaartwet slechts toeziet op overschrijding van de 35 Ke-zone, dienen bij structurele overschrijdingen van de binnencontouren maatregelen getroffen worden.

In antwoord op de door **dhr. Verf** naar aanleiding van het verslag van de vorige vergadering gestelde vraag zet **Lkol van Laarhoven** uiteen, dat het nieuwe computerprogramma de mogelijkheid biedt om gedurende het jaar te sturen in het aantal vliegbewegingen, teneinde te bereiken dat deze evenwichter kan worden benut. Op deze wijze kon bijvoorbeeld tussentijds worden beoordeeld of uitvoering van het avondvliegprogramma mogelijk was zonder de geluidszone te overschrijden. Daarnaast is besloten om meer vliegbewegingen richting Menaldum af te wijken, waarmee werd voorkomen dat de geluidszone bij Dronrijp werd overschreden.

De voorzitter merkt op dat er dus sprake is van het meer "volvliegen" van de zone. **Lkol van Laarhoven** antwoordt dat dat geen doel op zich is. Indien nog gevlogen zou worden met de "oude" F-16 toestellen zouden de rode contouren ruim binnen de wettelijke zone zijn gebleven. **Maj Vianen** voegt daaraan toe dat tot voor kort in de lengterichting van de geluidszone dermate veel ruimte was, dat de voor de verkeersafhandeling meest eenvoudige route kon worden gekozen. Door de gewijzigde stijprofielen

van de MLU F-16 is de verkeersleiding gedwongen de routes te kiezen die leiden tot een optimale benutting van de beschikbare geluidruimte. **Dhr. Verf** merkt op dat sinds 1999 wordt gevlogen met de MLU-F16 en vraagt of het nieuwe beeld al niet eerder zichtbaar had moeten worden in de jaarrapportages. **Maj Vianen** antwoordt dat geleidelijk ervaring is opgedaan met de nieuwe manier van vliegen. Doordat geleidelijk steeds meer apparatuur is geïnstalleerd zijn de toestellen steeds zwaarder geworden en is men al inwerkend met een toenemend aantal gemodificeerde toestellen tot de genoemde conclusies gekomen. **Dhr. Verf** merkt op dat in de jaren 1999 alle gemodificeerde toestellen van de Klu ingevlogen hebben van af de vliegbasis Leeuwarden. **Maj Vianen** ontkent dat. In die periode is er sprake geweest van een gemengd gebruik door de oorspronkelijke en de vernieuwde F-16's van de vliegbasis Leeuwarden. **Dhr. Raap** heeft zich verbaasd over de opmerking van Lkol van Laarhoven dat pas bij structurele overschrijding van de binnencontour maatregelen worden getroffen. Hij merkt op dat tijdens de vorige vergaderingen nog is gesteld dat bij een dergelijke overschrijding direct maatregelen getroffen worden om herhaling te voorkomen. **Lkol van Laarhoven** stemt in met deze uitleg. Hij heeft bedoeld dat structurele overschrijding van de binnencontouren zou dienen te leiden tot extra isolatie van woningen, maar hij erkent dat eerder maatregelen getroffen moeten worden om ook dat te voorkomen.

Dhr. Deunk merkt op dat de geluidszone die in 1981 is berekend, gebaseerd op de oorspronkelijke vliegprofielen, een keurslijf is geworden voor de gemoderniseerde F-16's. Hij vraagt zich af of het niet beter is om te onderzoeken welke ruimte volgens de huidige inzichten betreffende de vliegeigenschappen van de vernieuwde toestellen en rekening houdend met het klachtenpatroon optimaal zou zijn. **Lkol van Laarhoven** spreekt deze gedachte van het zoeken naar de minst hindergevende zone wel aan, maar hij wijst er op dat er nogal wat haken en ogen aan zitten. In dat verband noemt hij de komende invoering van de Lden, waarvan de gevolgen voor de militaire vliegbases nog volledig onbekend zijn. **Dhr. Raap** stelt dat bij een eventuele heroverweging van de geluidszone ook de discussie over de onderbenutting van de geluidzone kan worden betrokken. **Dhr. Verf** memoreert het toenemend klachten uit Menaldum en Dronrijp en de onmogelijkheid om binnen de bestaande zone de route bij Dronrijp met 5 graden te verleggen. Hij sluit evenmin uit dat het wel eens wenselijk zou kunnen zijn de geluidszone te verleggen. **Lkol van Laarhoven** is het in principe wel eens met de vorige sprekers maar wijst op de zwaarte en lange duur van de benodigde aanwijzings- en bezwarenprocedures. Een wijziging van de zone heeft belangrijke gevolgen voor de Ruimtelijke Ordening en de isolatie van woningen. Hij stelt het evenwel op prijs dat deze constructieve gedachte hier naar voren is gebracht. Hij is bereid om dit onderwerp bespreekbaar te maken binnen het Ministerie van Defensie. **Dhr. Bakker** vraagt hoe lang een en ander in beslag zal nemen. **Lkol van Laarhoven** merkt op dat de formele procedure minimaal 2 a 3 jaar zal duren, rekening houdend met inspraak, MER en bezwaren. Daaraan vooraf gaat nog de discussie over dit onderwerp en de berekening van de zone, met als onzekere factor de introductie van de nieuwe dosismaat.

Dhr. Stormer wijst erop dat de huidige problemen deels veroorzaakt zijn door het feit dat de bebouwing is opgerukt in de richting van de geluidszone en noemt in dat verband als voorbeeld de nieuwbouw van Dronrijp. Hij vraagt zich af of na een eventuele verlegging van de zone dit niet opnieuw zal gebeuren, waardoor er toch weer sprake zal zijn van klachten van mensen die juist buiten de zone gaan wonen. **Dhr. Pen** stelt dat dhr. Stormer evenals onlangs Maj Smedema voor Omrop Fryslân ten onrechte de schuld voor de geluidhinderproblematiek in de nieuwbouwwijk van Dronrijp bij de Gemeente Menaldumadeel legt. Volgens de vigerende wetgeving is het bouwen buiten de geluidszone niet aan beperkingen onderhevig. Bovendien had Dronrijp geen andere uitbreidingsmogelijkheid. **Maj Smedema** antwoordt dat hij zeker niet de intentie heeft gehad, de planvorming van de gemeente Menaldumadeel in een kwaad daglicht te stellen. Hij heeft slechts de feitelijke constatering gedaan dat er sprake is van een toenemend aantal klachten uit de nieuwbouw van Dronrijp, zonder daar een verwijt aan wie dan ook aan te verbinden. **Dhr. Stormer** blijft van mening dat door het bouwen in de richting van de geluidszone het ontstaan van klachten in de hand wordt gewerkt. **Dhr. Kl. Vos** steunt deze opvatting. **Dhr. Veldman** is van mening dat er niet veel te doen is aan dit fenomeen, zolang de nieuwbouw plaatsvindt binnen de vigerende wettelijke kaders. **De voorzitter** concludeert dat de commissie niet meer kan doen dan haar zorg uitspreken over dit verschijnsel. **Lkol van Laarhoven** merkt op dat de zonering weliswaar een formeel-juridische grens aangeeft, maar dat daarbuiten zeker ook geluidhinder kan worden ondervonden. De wetgever heeft echter gemeend dat deze hinder niet van dien aard is dat daaraan planologische of milieuhygiënische consequenties verbonden dienen te worden. **Dhr. Bakker** is van mening dat gemeenten bij planvorming van woningbouwprojecten daar waar mogelijk rekening dienen te houden met de geluidbelasting buiten de zonering, maar dat er geen reden is om een dorp "op slot" te zetten als er geen andere woningbouw mogelijkheden zijn. **De voorzitter** sluit zich aan bij deze opvatting en sluit de discussie over dit onderwerp.

10. **Informatie over gebruik vliegbasis.**

Daartoe uitgenodigd door **de voorzitter** maakt **dhr. Sträter** gebruik van het spreekrecht. Hij zet uiteen dat de commissie al is ingegaan op een aantal aspecten die hij had willen inbrengen. Hij spreekt de hoop uit dat uit de klachtenanalyse zal blijken dat de geluidbelasting bij Dronrijp aanleiding is om de vliegroutes en de zonerings te wijzigen. **Dhr. Sträter** zegt dat de ervaring uitwijst dat er niet altijd even gedisciplineerd wordt gevlogen volgens de voorgeschreven procedures. Hij benadrukt dat een geringe afwijking van de routes al tot gevolg heeft dat boven het dorp Dronrijp wordt gevlogen. Hij vraagt of er technische mogelijkheden zijn de exact gevlogen routes te registreren door een onafhankelijk orgaan en op basis van de constateringen waar nodig disciplinaire maatregelen te treffen.

Ten tweede vraagt **dhr. Sträter** aandacht voor het avondvliegen. Hij heeft begrepen dat is besloten om gedurende twee avonden per week te vliegen in 1 shift relatief vroeg in de avond (voor 21.00 uur) . Hij merkt op dat het in de donkere maanden mogelijk zou moeten zijn nog vroeger bij duisternis te starten, bijvoorbeeld voor 19.30 uur, zodat het rustig is op het moment dat kinderen gaan slapen.

Kol Mulder antwoordt dat de vliegbasis er al naar streeft het avondvliegen zo vroeg mogelijk uit te voeren, maar dat de technische mogelijkheden dit beperken. Zo is het voor het gebruik van de nachtzichtapparatuur nodig dat het volledig donker is en dus niet schemerig. Daarbij moet bedacht worden dat het op de normale vlieghoogte nog licht kan zijn, als het aan het aardoppervlak al donker is.

Met betrekking tot de startprocedure memoreert **Kol Mulder** dat is gebleken dat de huidige geluidzonerings het niet mogelijk maakt de route enigszins te verleggen teneinde de geluidhindersituatie in Dronrijp te verbeteren. Er wordt al naar gestreefd zowel de dorpskern van Marssum als die van Dronrijp te vermijden. Getracht zal worden hier nog meer aandacht aan te besteden. Het controleren van deze vliegbewegingen wordt bemoeilijkt door de omstandigheid dat deze op lage hoogte plaatsvinden. Het exact registreren van de gevlogen route is niet mogelijk. Wel wordt vanuit de verkeersstoren in de gaten gehouden of de procedures juist worden gevolgd. Voor een echte oplossing zijn echter de genoemde verdergaande maatregelen nodig.

Kol Mulder geeft een uiteenzetting over de vliegbasisactiviteiten in de afgelopen en komende periode:

* Zoals bekend, heeft de vliegbasis Leeuwarden dit jaar de aanvankelijk op de vliegbasis Twenthe geplande open dagen van de Klu georganiseerd. Volgend jaar vindt dit plaats op de vliegbasis Gilze Rijen. Daarna is het de bedoeling dat de organisatie gaat rouleren over de F-16 velden. In principe is Leeuwarden weer in 2005 aan de beurt.

* Dit jaar heeft de aan de 323-taakstelling gebonden FWIT oefening relatief veel klachten opgeleverd. In reactie daarop is besloten de oefening volgend jaar op te splitsen: Het luchtverdedigings-gedeelte zal plaatsvinden vanaf de vliegbasis Leeuwarden. De fase van het aanvallen van gronddoelen zal geheel in Noorwegen worden gehouden. Hierdoor zal er rondom de vliegbasis Leeuwarden minder overlast optreden.

* De Luchtmacht heeft uit de berekening van de jaarcontouren de conclusie getrokken dat het gelet op de nieuwe stijprofielen van de MLU-F-16 niet meer mogelijk is het avondvlieg-programma van de vliegbasis Leeuwarden volgens planning uit te voeren binnen de geluidszone. Besloten is een deel van het programma uit te voeren in Noorwegen en de VS, waardoor het avondvliegen in de zomertijd aanmerkelijk kan worden beperkt.

* Volgend jaar zal (in week 41/42) opnieuw een oefening Frisian Flag worden gehouden. Daarbij zullen maatregelen getroffen worden om de geluidbelasting binnen de perken te houden. Het aantal vliegbewegingen zal vergelijkbaar zijn met dat op een standaard-vliegdag. Vliegbewegingen die niet aan de oefening zijn gerelateerd zullen vanaf andere bases worden afgewikkeld. Ook zullen deelnemende landen zoveel als mogelijk opereren vanaf de thuisbasis

* In 2002 staan diverse stationeringen in het buitenland gepland, ondermeer in het kader van het laagvliegen in Canada en de VS. De periodieke stationering in Italië is beëindigd, maar andere uitzendingen in het kader vredeshandhaving zijn mogelijk.

* De vliegbasis zal zijn gesloten in de periode tussen 22 december en 2 januari, met uitzondering van de activiteiten van de SAR en de paraatstelling in het kader van de QRA.

Dhr. Verf memoreert dat hij in het verleden heeft gepleit voor een andere opzet van de oefening. Hij waardeert het dat er nu concrete maatregelen worden getroffen om de overlast te beperken en vraagt of er nog verdere stappen denkbaar zijn. **Kol Mulder** antwoordt dat voortdurend gezocht wordt naar structurele maatregelen om de overlast te beperken, teneinde het maatschappelijk draagvlak te behouden en binnen de contouren te blijven.

Dhr. Bennen merkt op dat er al een aantal keren in de commissie is gesproken over de onderbenutting van de geluidszone. Hij heeft altijd begrepen dat deze "rek" in de zone gehandhaafd bleef in verband met de onzekerheid over de geluidbelasting van de opvolger van de F-16. Hij vraagt zich af of de bij het vorige

agendapunt geopperde heroverweging van de zone niet vertraagd zal worden als gevolg van de aanhoudende onzekerheid op dit punt. **Dhr. van Laarhoven** verwacht niet dat dit het geval is. De discussie over de heroverweging van de zone zal op zichzelf al geruime tijd in beslag nemen. De besluitvorming over de opvolger van de F-16 loopt naar verwachting daarmee in de pas.

De voorzitter vindt het een goede zaak om deze beide processen op elkaar af te stemmen en bespreekbaar te houden. De COVM zal deze ontwikkelingen met belangstelling blijven volgen.

11. **Begroting 2002**

Het door de secretaris opgestelde voorstel voor de begroting van de commissie voor het jaar 2002 opgesteld (*toegezonden als nr. TW/01.18/8*) wordt zonder opmerkingen vastgesteld. De secretaris zal de begroting ter goedkeuring aanbieden aan het Ministerie van Defensie.

12. **Voorlichtingsbrochure Vliegbasis Leeuwarden**

De voorzitter vraagt of de door Staf Voorlichting Vliegbasis Leeuwarden overeenkomstig het voorbeeld van de Vliegbasis Twenthe opgestelde concept-voorlichtingsbrochure met informatie over vliegactiviteiten op en rond de Vliegbasis Leeuwarden (*toegezonden als nr. LW/01.18/9*) naar de mening van de leden van de commissie correct en volledig is

Dhr. Raap heeft waardering voor inhoud en opmaak van de brochure. Hij mist een tekstgedeelte betreffende de zonering Wet Geluidhinder over het grondgebonden geluid. **Maj Smedema** antwoordt dat de nadruk van de brochure ligt op de vliegbewegingen. **Dhr. Raap** merkt op dat het beter is om –evenals het geval is in het tekstgedeelte betreffende de klachtenbehandeling- het grondgebonden geluid er wel bij te betrekken en de informatie dus zo ruim mogelijk te houden. **Dhr. Bennen** sluit zich hierbij aan. Tevens vraagt **dhr. Bennen** om in de brochure duidelijkheid te verschaffen over de toegelaten vlieghoogtes. **Maj Smedema** antwoordt dat dit is aangegeven op bladzijde 10 (dat overigens nog wel enigszins zal worden aangepast).

Dhr. Verf lijkt het goed om in de paragraaf over de COVM in te gaan op de door de COVM bereikte resultaten, omdat veel omwonenden het onjuiste beeld hebben dat de COVM niets heeft bereikt. **De voorzitter** lijkt dit ook een goed idee. Besloten wordt in klein verband (Smedema, Verf, dhr. Raap en de secretaris) hiervoor een tekstvoorstel te doen. **Dhr. Stormer** wijst nog op enkele onjuistheden in de brochure. **De voorzitter** concludeert dat de brochure, na het verwerken van de aanvullingen door Staf Voorlichting verspreid kan worden.

13. **Vergaderschema 2002.**

Besloten wordt de 19^e vergadering te houden op 27 mei 2002 en de 20^e vergadering op 18 november 2002 (Noot secretaris: *aanvang beide vergaderingen 16.00 uur*).

14. **Rondvraag.**

Hiervan wordt geen gebruik gemaakt.

15. **Sluiting.**

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering.