

## **Vragen schriftelijke ronde CAL AWACS 5 juni 2024 verzie d.d. 08-07-2024**

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

### **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?

### **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?

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.

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.

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

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

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

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 bestemming 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.

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

#### **N.a.v. de vorige CAL AWACS (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 ?

#### **Halfjaarlijkse vliegbaanbewaking vliegbasis Geilenkirchen:**

Op pagina 16: citaat: “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 ?

#### *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 ?

#### **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.

#### **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 bewerkstelligd 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)?