

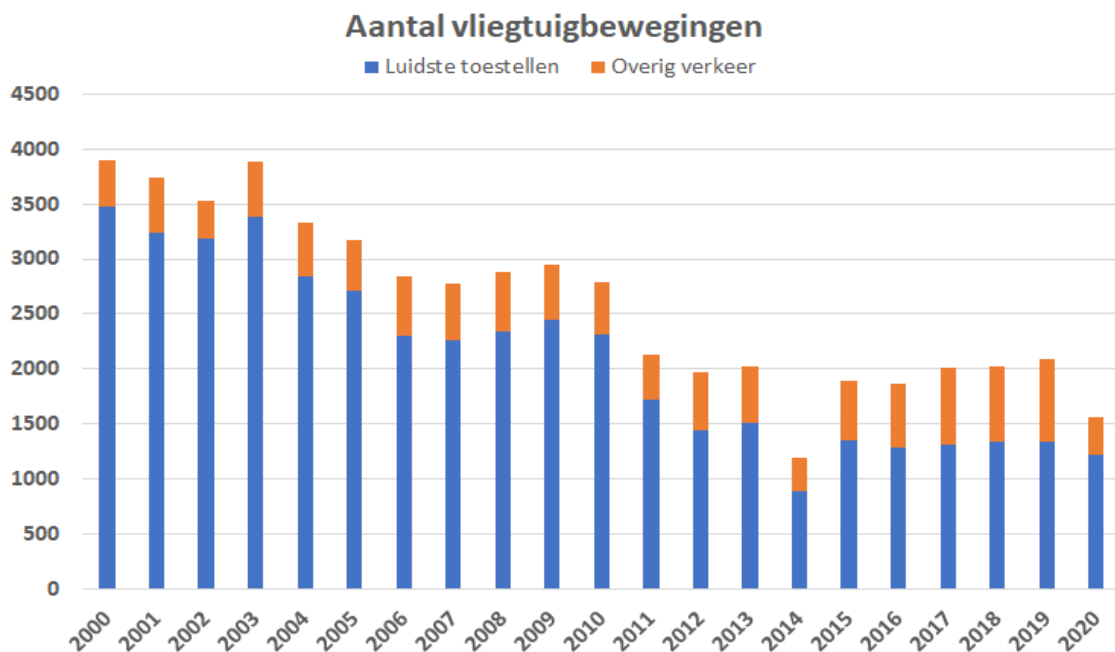
Factsheet AWACS vliegbasis Geilenkirchen

- Nederland is partner in het AWACS-programma. Sinds 1982 vliegt de NAVO met radarvliegtuigen vanaf de NAVO vliegbasis Geilenkirchen in Duitsland, vlak over de grens bij het Limburgse Schinveld in de gemeente Beekdaalen. Met deze vliegtuigen worden wereldwijd oefeningen en operaties in het luchtruim geleid en wordt essentiële informatie verzameld over de situatie in de lucht en op het water.
- De motoren van de AWACS-toestellen van het type Boeing 707 zijn zeer lawaaiig (piekgeluid van meer dan 100 dB(A)). Deze motoren zijn in de burgerluchtvaart inmiddels verboden. Voor militaire oefeningen en operaties is noch in Amerika, noch in Europa sprake van een vliegverbod voor NAVO AWACS vliegtuigen. De regio vraagt om maatregelen tegen de geluidsoverlast. Sinds de motie Neppérus-Samson van 2009 spreekt de Kamer ons aan op een geluidsreductie van 35%.

Maatregelen tot op heden

Hieronder volgt een overzicht van maatregelen om de geluidsoverlast terug te dringen:

- *Isolatie/ opkopen woningen*
 - Overeenkomstig het isolatiebeleid rondom luchthavens is al in de jaren '80 een isolatieprogramma voor 273 woningen uitgevoerd.
- *Terugdringing aantal vliegtuigbewegingen*
 - Met de NAVO is een jaarlijks maximum van 2.600 vliegtuigbewegingen boven Nederland afgesproken. Het werkelijke aantal lag in 2020 iets boven de 1.500.
 - Bezuinigingen hebben het aantal AWACS-vliegtuigen beperkt van 17 tot 14.
 - Er wordt meer gebruik gemaakt van simulatoren voor zowel vliegtraining als voor de training van commandovoering en het verzamelen van informatie.
 - De plaatsingsduur van vliegers is verlengd tot minimaal 4 jaar waardoor minder personeelwisselingen plaatsvinden en minder vliegertraining nodig is.
 - 66% van de AWACS-vliegtuigbewegingen m.n. voor training (o.a. bijtanken in de lucht) zijn uitgeplaatst naar vliegbases in andere landen, o.a. naar bases in Polen en Hongarije en naar de 4 AWACS eigen bases in Griekenland, Italië, Noorwegen en Turkije.
 - De operationele inzet van AWACS-toestellen ter ondersteuning van NAVO-missies elders in de wereld dempt het aantal vliegbewegingen over Nederland.
 - Idem door de uitplaatsing van training naar andere vliegvelden in Nederland.
 - Door deze maatregelen is het aantal vliegtuigbewegingen boven Nederland gedaald van een kleine 4.000 in het jaar 2000 tot iets meer dan 1.500 in het jaar 2020: een vermindering met meer dan 60%. Daarvan waren er in 2000 iets minder dan 3.500 vliegbewegingen van de luide AWACS-vliegtuigen. Dat aantal was in 2020 gedaald tot ongeveer 1.300, ook een daling met meer dan 60%.



➤ *Overige maatregelen*

- Er worden stillere civiele transportvliegtuigen ingehuurd en Amerikaanse tankervliegtuigen ingezet met moderne stillere motoren.
- Verbetering van vliegroutes/vliegpatronen om woonkernen zoveel mogelijk te mijden en om minder geluidsoverlast te produceren. De aangepaste start- en landingsprocedures zijn in samenspraak met de Commissie AWACS Limburg (CAL) vastgelegd en zorgen er voor dat de vliegtuigen onder alle weersomstandigheden op een veilige wijze kunnen starten of landen. Voor de inwoners van Brunssum en Onderbanken geldt dat de startende en landende vliegtuigen tussen de twee woonkernen doorvliegen. In dit gebied bevindt zich een aantal huizen, gelegen aan de rand van de bebouwing. Met name tijdens de start kan het voorkomen dat deze huizen worden overvlogen. Uiteraard is het de bedoeling om altijd binnen de grenzen van het tolerantiegebied te blijven maar soms gebeurt dat niet en worden meer huizen overvlogen. Dit kan te maken hebben met een opdracht van de luchtverkeersleiding om vliegtuigen te vermijden die zijn vertrokken of in de nadering zijn van/naar Maastricht/Aken Airport of een situatie waarin de piloot besluit af te wijken van de startprocedure om bijvoorbeeld slecht weer, een zwerm vogels of een luchtballon te vermijden. Omdat een vliegtuig door harde wind kan afdrijven, komt het ook voor dat vliegers een verkeerde inschatting maken en buiten het tolerantiegebied komen. Elke overschrijding, geduid als een 'woonkern offender', wordt gerapporteerd en onderzocht.
- Uitvoering van een gezondheidsonderzoek door het RIVM, met als belangrijke conclusie dat tussen 2002 en 2012 de hinder met de helft en de gezondheidseffecten met twee derde zijn afgenomen. Er waren geen aanwijzingen dat het vliegtuiggeluid in de AWACS-regio tot sterkere effecten op sterfte en gezondheid leidt dan bij andere luchthavens.
- In 2013 is er een onderzoek geweest naar de luchtkwaliteit. De metingen zijn gedaan door de milieu-meetdienst van de Provincie Limburg (bureau HMAO). Hieruit is gebleken dat de vliegbewegingen niet worden terug gezien in de meetresultaten.
- In het verleden heeft Nederland intensief gepleit voor andere maatregelen, waaronder vervanging van de lawaaiige motoren. Dat ging niet door vanwege te hoge kosten. Verlenging van de start- en landingsbaan in oostelijke richting op Duits grondgebied stuitte op Duits verzet vanwege de nabij gelegen stad Geilenkirchen.
- De vliegtuigen maken met zo'n 500 uur per jaar relatief weinig vlieguuren en de motoren worden goed onderhouden. De NAVO wil nog tot 2035 doorvliegen met deze toestellen. De NAVO studeert op vervanging onder de noemer Alliance Future Surveillance Capability (AFSC).
- In 2013-2015 heeft Defensie bij wijze van compensatie voor de boskap op de Schinveldse Es een stuk bos aangelegd. De kosten van aankoop van de grond en aanplant van het bos bedroegen ruim € 500.000.