

**Jaarrapportage
geluidhinderklachten van militaire vliegoperaties
2008**

INHOUD

1.	Inleiding	3
2.	Doel	3
3.	Geluidhinder	3
4.	Voorlichting	5
5.	Rapportage	8
Lijst met afkortingen		16
Bijlagen		
A	Laagvlieggebieden en routes Koninklijke Luchtmacht.	17
B	Ontvangen klachten landelijke klachtenlijn (0800-0226033)	18
C	Vliegbasis Leeuwarden	20
D	Vliegbasis Soesterberg	21
E	Militair Luchtvaartterrein Deelen	22
F	Vliegbasis Volkel	23
G	Vliegbasis Eindhoven	24
H	Vliegbasis Gilze Rijen	26
I	Vliegbasis Woensdrecht	27
J	Luchtmachtbasis De Peel	28
K	Maritiem Vliegekamp De Kooy	29

1. Inleiding.

Vliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht worden ingezet voor nationale en internationale operaties. De Nederlandse regering voert het beleid dat vliegers van de Koninklijke Luchtmacht over een hoge mate van geoefendheid dienen te beschikken om onder diverse omstandigheden hun taken te kunnen uitvoeren. Hiertoe dienen vliegers dagelijkse trainingsvluchten uit te voeren. De vliegers van de Koninklijke Luchtmacht hebben de opdracht om deze vluchten zodanig uit te voeren dat de algemene veiligheid niet in gevaar wordt gebracht en niet méér hinder wordt veroorzaakt dan noodzakelijk voor het uitvoeren van de vluchtopdracht. Enige hinder blijft echter altijd verbonden met de noodzakelijke vliegoperaties van de Koninklijke Luchtmacht.

Het ondervinden van hinder door geluid varieert van persoon tot persoon. Het is wenselijk om aan klagers zoveel als mogelijk een uitleg te geven over de oorzaak van de veroorzaakte hinder. Waar mogelijk wordt ook aangegeven of er maatregelen getroffen kunnen worden om de hinder te beperken of waarom dit juist niet mogelijk is. Een vlotte en transparante afdoening van een klacht en een goede voorlichting over de activiteiten van de Koninklijke Luchtmacht die geluidhinder veroorzaken dragen bij aan de acceptatie van de ondervonden hinder. Een goede uitleg draagt bij aan het verstevigen van het maatschappelijk draagvlak voor de taken van Defensie in het algemeen en in het bijzonder de vliegoperaties van de Koninklijke Luchtmacht.

2. Doel.

Het doel van dit verslag is het geven van een totaaloverzicht en inzicht in oorzaken van geluidhinderklachten door militaire luchtvaartuigen, conform het Voorschrift Afhandeling geluidhinderklachten, die bij de Koninklijke Luchtmacht in het jaar 2008 werden ontvangen.

3. Geluidhinder.

3.1 Klachtenlijn.

Klachten met betrekking tot geluidsoverlast van militaire vliegoperaties worden zowel ingediend bij Bureau Geluidhinder (op het gratis landelijk telefoonnummer 0800 0226033) als bij de Staf voorlichting van de diverse onderdelen van de Koninklijke Luchtmacht. Het landelijk nummer is ruim bekend gesteld bij een groot aantal overheids- en semi-overheidsinstanties. Veel gemeenten hebben het nummer opgenomen in de gemeentegids. Ook wordt het nummer in persberichten vermeld indien er sprake is van mogelijk extra geluidhinder door vliegactiviteiten van de Koninklijke Luchtmacht.

Om te voorkomen dat de klachtenlijn onbereikbaar wordt, is voor een 0800-nummer gekozen met twee lijnen en daaraan gekoppelde antwoordapparaten. Indien een telefoonnummer vermeld wordt of zichtbaar is dankzij de nummerherkenning wordt met de klager contact opgenomen.

3.2 Afhandelen geluidhinderklachten.

Het mondeling afdoen van de klachten neemt steeds meer tijd in beslag, soms tot enkele tientallen minuten per klacht. Melders van geluidhinder willen vaker en uitgebreider worden geïnformeerd over de oorzaak van de door hen ondervonden overlast. Deze interactie tussen klager en organisatie wekt vertrouwen bij de klagers.

3.3 Registratie.

Het gebeurt geregeld dat éénzelfde persoon een klacht over hetzelfde voorval indient bij zowel de Vliegbasis, Bureau Geluidhinder en een provinciale milieudienst. Dergelijke klachten worden door deze instanties doorgestuurd naar Bureau Geluidhinder. Hier worden deze klachten, na controle op dubbelmelding, geregistreerd en worden klagers door Bureau Geluidhinder terug gebeld. Indien de melding uit het plaatselijk luchtverkeersleidinggebied met een straal van ongeveer 15 kilometer rondom een vliegbasis komt, dan wordt de melding bij de betreffende vliegbasis afgehandeld. In alle andere gevallen worden de meldingen bij Bureau Geluidhinder geregistreerd en waar het militaire vliegactiviteiten betreft afgehandeld.

Klachten worden ingediend onder vermelding van naam, adres en woonplaats. Dit is nodig voor een goede registratie. Incidenteel wordt een klacht ook ingediend onder vermelding van een andere naam, echter met dezelfde postcode en hetzelfde telefoonnummer. De klacht wordt onderzocht en na afhandeling wordt deze geregistreerd als één klacht van één persoon.

Alle klachten worden geregistreerd en in kaart gebracht, zodat nagegaan kan worden waar mogelijk probleemgebieden of knelpunten zijn of kunnen ontstaan. Er wordt bekeken of maatregelen kunnen worden genomen om de hinder te beperken, of te vermijden. Indien nodig worden door BGZR of Staf Voorlichting van een CLSK onderdeel bezoeken afgelegd bij "structurele klagers". Enerzijds om de oorzaak en achtergrond te achterhalen en anderzijds om extra uitleg te geven m.b.t. de mogelijk- en onmogelijkheden van militaire vliegoperaties en het voorkomen van hinder.

3.4 Zwaartepunten.

Het indienen van de geluidhinderklachten gebeurt dikwijls al tijdens de uitvoering van de vliegoperaties en komen zeer verspreid over de dag binnen. Pieken in het aantal klachten kunnen op de doordeweekse avonden ontstaan door avondvliegen van helikopters van Vliegbasis Gilze-Rijen en jachtvliegtuigen van de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Ook de laagvliegoperaties van helikopters die voornamelijk in de laagvlieggebieden plaats vinden veroorzaken vele klachten, zowel overdag als 's avonds.

Klachten worden door Bureau Geluidhinder verzameld, verwerkt en geanalyseerd. Uit deze analyses komen onder andere zwaartepunten en structurele klagers naar boven. De zwaartepunten zijn onder meer plaatsen waar één of meerdere personen veel hinder ondervinden van vliegoperaties en dit regelmatig melden of structurele melders die iedere vorm van militaire vliegoperaties als zeer hinderlijk ervaren.

3.5 Structurele klagers.

Binnen een aantal lokale verkeersleidinggebieden wonen mensen die van ieder vliegtuig dat ze zien of horen last ondervinden. Meestal wordt dit niet veroorzaakt door akoestische aspecten maar meer door een beleving die versterkt wordt door een afkeer van Defensie of een conflict met de omgeving. Ook buiten deze lokale verkeersleidinggebieden kennen we een aantal structurele klagers. Opvallend is dat structurele melders vaak de enige zijn in een (dichtbevolkt) gebied die last ervaren als overlast. Het aantal klachten per persoon is géén indicatie voor de omvang van de geluidsoverlast. Het betreft persoonlijke beleving van geluidhinder. Deze structurele klagers zijn bezocht om in een dialoog te achterhalen waarom de overlast voor hen zo groot is en door hun omgeving veel minder wordt ervaren. Ondanks deze persoonlijke aandacht zijn de klachten niet verminderd en in een aantal gevallen soms toegenomen. Teneinde het “kwantitatieve” klachtenpatroon beter te kunnen bepalen is over 2008 voor ieder CLSK onderdeel een “Top 5” van klagers opgenomen. Naast structurele klagers wordt Bureau Geluidhinder ook geconfronteerd met scheldkanonnades tegen Defensie in het algemeen, tegen militair vliegverkeer of de aanwezigheid van een militaire vliegbasis in de directe omgeving, dan wel tegen de medewerkers van Bureau Geluidhinder persoonlijk. Helaas kan ook aan deze klagers vaak niet worden tegemoetgekomen om de ondervonden overlast weg te nemen.

4. Voorlichting.

4.1 Klachtenvoorkoming.

De Koninklijke Luchtmacht streeft ernaar klachten te voorkomen. Dit doet zij met een aantal maatregelen ter voorkoming van geluidhinder, die zijn vastgelegd in de militaire luchtvaart voorschriften. In het kader hiervan zijn 8 Apaches en 16 F16's permanent voor trainingsdoeleinden gestationeerd in de Verenigde Staten van Amerika.

Naast dit pakket aan maatregelen ligt er een belangrijke taak voor Bestuurstaf/Directie Voorlichting & Communicatie/Luchtmachtvoorlichting en de lokale Staven Voorlichting. Zij dragen zorg voor persberichten voorafgaande aan nationale en internationale vlieg oefeningen.

Bureau Geluidhinder treedt in contact met lokale politiek, natuurverenigingen en vertegenwoordigers van belangengroepen d.m.v. voorlichtingsbijeenkomsten. Door hen vroegtijdig te informeren over het gebruik van onder andere laagvlieggebieden, routes en algemeen beleid, wordt een maatschappelijk draagvlak gecreëerd voor militaire vliegoperaties in het algemeen. Coördinatie met Fauna Beheer Eenheid “Het Veluwsch Hert” heeft in 2008 klachten geheel voorkomen. Door het aan de Koninklijke Luchtmacht bekend stellen van de belangrijkste bronstgebieden op de Veluwe, zijn deze gebieden afgelopen herfst ontzien door de helikopters. Dit zonder noemenswaardige gevolgen voor laagvliegoperaties in het betreffende laagvlieggebied.

4.2 Informatievoorziening.

Het publiek wordt zo veel mogelijk vooraf geïnformeerd met behulp van persberichten. De media behouden zich echter het recht voor om persberichten wel of niet te plaatsen. Hierdoor komt het voor dat persberichten niet, of te laat geplaatst worden, waardoor het publiek verstoken blijft van informatie. Ook met intensief avondvliegen in een bepaald gebied kunnen geluidhinderklachten ontstaan, waarop niet meer dezelfde avond kan worden geanticipeerd. Ook worden lokale overheden, provinciale milieucentrales en politiemeldkamers regelmatig geconfronteerd met meldingen van geluidhinderklachten. Om de meldkamers van het Korps Landelijke Politiediensten te informeren is een werkwijze

ontwikkeld waarbij zij via e-mail door Luchtmacht Voorlichting geïnformeerd worden over meerdaagse oefeningen en/of operaties waarbij naar verwachting hinder zal ontstaan. Doorgaans zullen zij informatie kunnen geven op de vraag betreffende oefeningen in hun directe omgeving, indien zij geen informatie hebben zullen zij verwijzen naar het landelijke klachtennummer van de Koninklijke Luchtmacht.

4.3 Voorlichting melders van geluidhinder.

Veelal is een klacht een verzoek om informatie. In die gevallen wordt bij de beantwoording van een klacht een verklaring gegeven voor de veroorzaakte overlast. Afhankelijk van de aard van de klacht wordt onder andere ingegaan op de mogelijkheden en onmogelijkheden ter voorkoming van geluidsoverlast en de aard van bepaalde vliegoperaties. Melders van geluidhinder worden bij de afhandeling van de klacht geattendeerd op de website van de Koninklijke Luchtmacht. Hier vinden zij meer algemene informatie over laagvliegen, laagvlieggebieden, laagvliegroutes en de afhandeling van geluidhinderklachten. Naast voorlichting bij de klachtenafhandeling wordt ook structureel brede publieksvoorlichting gegeven. Dit laatste wordt gedaan door Bestuurstaf/Directie Voorlichting & Communicatie/Luchtmachtvoorlichting te Den Haag. Klachten over geluidsoverlast die bij Bureau Geluidhinder en bij de CLSK onderdelen worden ontvangen, zijn – naast het feit dat geluid hinderlijk kan zijn – soms ook een uiting van een onveilig gevoel. Dit wordt mede veroorzaakt door onbekendheid met de reden van de vliegactiviteiten. Het onveilige gevoel wordt ook versterkt door bepaalde artikelen in de media (b.v. over terrorisme). Mensen leggen verband tussen militaire vliegactiviteiten en dergelijke gebeurtenissen. Overigens betreft het meestal vliegactiviteiten binnen het standaard trainingsprogramma.

4.4 Voorlichting COVM.

Op grond van artikel 28 Luchtvaartwet zijn voor gezoneerde luchtvaartterreinen Commissies Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne (COVM) ingesteld. Deze commissies vervullen een belangrijke rol als voorlichtingsforum, waarin belangen m.b.t. geluidsaspecten van zowel de gebruiker als van de omwonenden van het luchtvaartterrein en van de lokale overheden naar voren kunnen worden gebracht. In de commissie zitten, naast vertegenwoordigers van de Provincie (Gedeputeerde Staten) en Defensie, de regionale inspecteur Ruimtelijke Ordening en Milieu, afgevaardigden van de betrokken gemeenten en omwonenden van betreffende vliegbases. De commissie overlegt en geeft voorlichting over de milieuhygiëne rond militaire luchtvaartterreinen. Het COVM behandelt in haar vergaderingen de wijze waarop de klachten worden afgehandeld. Het Hoofd Bureau Geluidhinder, Zonering en Rapportering (H-BGZR) heeft zitting in alle commissies ex Art. 28 Luchtvaartwet voor zover het de militaire vliegbases betreft.

4.5 Voorlichting vliegtuigbemanning.

Periodiek worden luchtvaarders geïnformeerd over de ontvangen klachten om zodoende bewust te blijven dat vliegoperaties hinder veroorzaken. Zonodig worden bijzondere voorvallen onmiddellijk bekend gesteld om herhaling te voorkomen. Zulke voorvallen zijn onder andere gevallen waarbij sprake is van letsel en/of schade die gerelateerd is aan militaire vliegoperaties. Bij vermijdbare geluidhinder wordt betrokken vlieger rechtstreeks aangesproken. Daarnaast wordt ook de militaire luchtverkeersleiding op de hoogte gehouden van bepaalde klachten, zodat zij waar mogelijk gepaste instructies kunnen geven aan het onder controle staande vliegverkeer om zodoende herhaling te voorkomen.

4.6 Voorlichting belangengroepen.

Het afgelopen jaar is voor omwonenden, lokale politiek, natuurverenigingen en vertegenwoordigers van belangengroepen wederom een groot aantal malen een voorlichtingsbijeenkomst gehouden. Tijdens deze bijeenkomsten werden taak en werkwijze van de KLu toegelicht en werd wederzijds aangegeven waar probleempunten lagen. Het is gebleken dat het aantal klachten afneemt door gerichte voorlichting en communicatie.

De Koninklijke luchtmacht is zich bewust van de hinder die (laag)vliegen veroorzaakt en doet haar uiterste best verstoring te voorkomen en waar mogelijk hinder te beperken.

5. Rapportage.

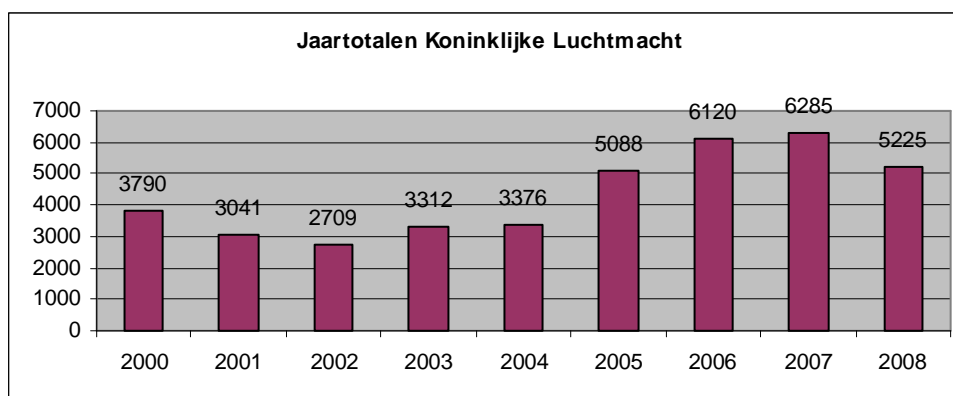
5.1 Totaal aantal klachten.

Bij het Bureau Geluidhinder werden in 2008 op de klachtenlijn 2301 klachten over geluid ingediend. De vliegbases ontvingen 2924 klachten. Het totaal aantal klachten over 2008 wordt 5225. Voor het jaar 2007 was het totaal van ontvangen klachten 6285.

Er is duidelijk een daling ten opzichte van de twee voorgaande jaren zichtbaar. Het verplaatsen van bijna alle activiteiten door het Defensie Helikopter Commando naar de Vliegbasis Gilze-Rijen heeft lokaal een stijging van het aantal klachten laten zien in de tweede helft van 2008. Door een grotere spreiding van de naderings- en vertrekroutes en het in gebruik nemen van Luchtvaartterrein Deelen zullen deze aantallen naar verwachting dalen.

De Koninklijke Luchtmacht streeft naar een balans tussen het voorkomen van vermijdbare hinder en het accepteren van onvermijdbare hinder. Het blijkt dat de landelijke klachtenlijn en de daarbij behorende afhandeling van de klachten nog steeds een onmisbare schakel is tussen de Koninklijke Luchtmacht en het Nederlandse publiek.

Het jaar 2008 geeft voor de Koninklijke Luchtmacht een daling weer in het aantal klachten t.o.v. 2007. Hier ligt een aantal oorzaken aan ten grondslag. Het gebruik van de laagvliegroute (LFR10) is van 262 missies in 2007 gedaald naar 206, er wordt een betere spreiding toegepast over en binnen de oefengebieden. Daar waar de oefening Uruzgan 9 in april 2008 nog 175 klachten genereerde leverde Uruzgan 10 in september 2008 geen klachten op.

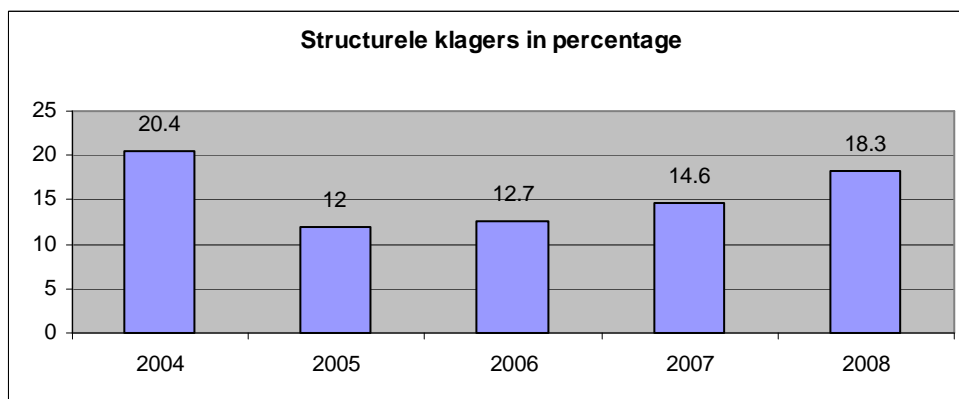
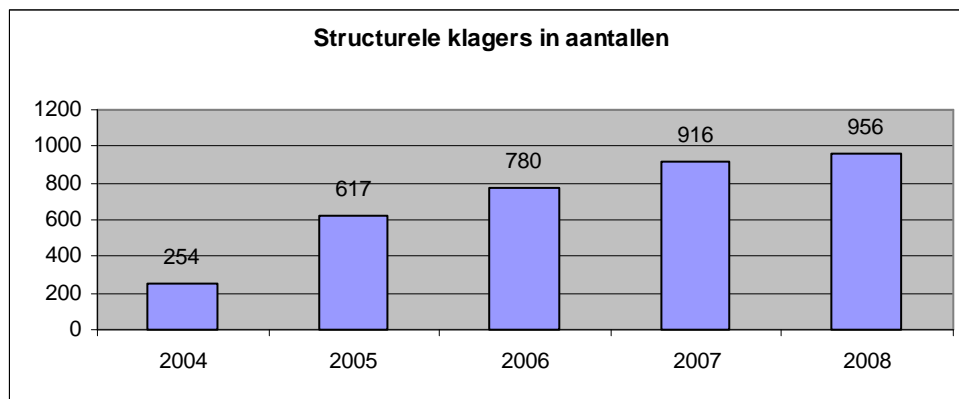


5.2 Zwaartepunten 2008.

Op het totaal aan klachten van de Koninklijke Luchtmacht, zijn de 5 meest frequente melders van geluidsklachten goed geweest voor 956 klachten.

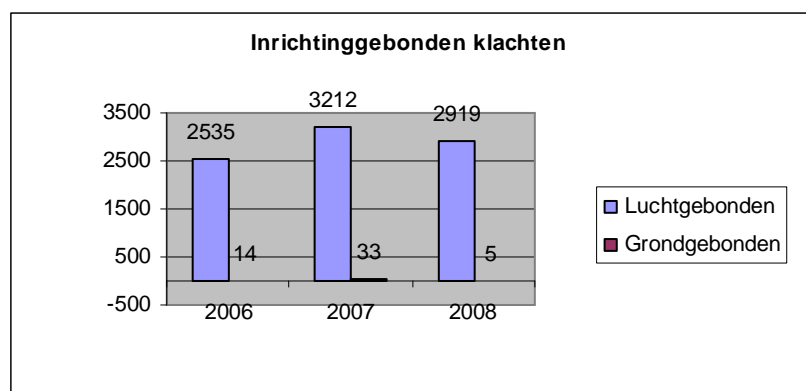
- 1 persoon met 351 klachten.
- 1 persoon met 204 klachten.
- 1 persoon met 155 klachten.
- 1 persoon met 143 klachten.
- 1 persoon met 103 klachten.

Dit is 18,3 % van het totaal aantal klachten. In het totaalbeeld van het aantal klachten hebben deze structurele klagers een groter aandeel gehad. Ten opzichte van 2007 is het aandeel gestegen van 14,6 % naar 18,3 % bij een afname van 6285 naar 5225 klachten.



5.3 Inrichtinggebonden klachten.

In het kader van het milieujaarverslag worden, op verzoek van de Bestuursstaf/DAOG/DRMV, vanaf 2006 inrichtinggebonden klachten m.b.t. geluidhinder van de diverse vliegbases gescheiden bijgehouden en geanalyseerd¹. Dit zijn de klachten die luchtvaartuigen op het onderdeel zelf veroorzaken door starten, landen, circuits en proefdraaien van motoren. Klachten over *En-route* verkeer buiten het plaatselijk verkeersleidinggebied of op grote hoogte waarvan de klachten bij een CLSK-onderdeel zijn ingediend, komen niet in dit overzicht voor. Ook klachten over laagvliegen en/of oefeningen buiten het plaatselijk verkeersleidinggebied, zoals de laagvlieggebieden en laagvliegroutes worden niet aan een inrichting toegerekend.



5.4 Schriftelijke klachten.

Naast de telefonische klachten worden ook schriftelijke klachten ontvangen en afgedaan uit naam van de Minister van Defensie, Staatssecretaris of de Commandant Luchtstrijdkrachten.

In 2008 betrof dit 16 brieven van zowel officiële instanties, zoals Colleges van Burgemeester en Wethouders als particulieren. Bij de beantwoording van deze brieven is, vanaf het moment dat dit beschikbaar werd, rekening gehouden met de conclusies van de rapportage over de behandeling van burgerbrieven door de Nationale ombudsman.

Klachten zijn ook binnengekomen via het algemene e-mail adres van Defensievoorzichting en de verschillende Provinciale Milieu Klachten en Informatie Centrales (MKIC). De ontvangen klachten per e-mail zijn allen geregistreerd en als een telefonische klacht behandeld.

¹ DAMIS B.030 aantal algemene milieuklachten.

5.5 Schadeclaims Koninklijke Luchtmacht.

Het aantal schademeldingen in 2008 als gevolg van militaire vliegoperaties laat een lichte stijgende trend zien. Door de schadeclaims als gevolg van het incident met de Apache in de Bommelerwaard in 2007 is dat jaar niet representatief. In onderstaande tabel zijn de 8001 schadeclaims als gevolg van dit incident wel opgenomen.

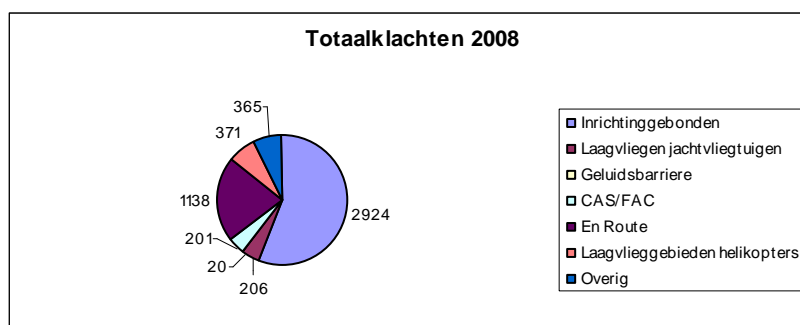
	JACHTVLIEGTUIGEN	HELIKOPTERS	TOTAAL
2002	n.b.	n.b.	75
2003	n.b.	n.b.	83
2004	17	21	38
2005	19	65	84
2006	12	40	52
2007	15	8037	8052
2008	18	51	69

5.6 Klachtenanalyse.

Klachten kunnen op verschillende wijze worden geanalyseerd. In deze jaarrapportage worden klachten inzichtelijk gemaakt naar o.a.:

- Inrichtinggebonden klachten;
- Doorbreken geluidsbarrière;
- Laagvliegroutes Jachtvliegtuigen;
- Laagvlieggebieden helikopters;
- Close Air Support (CAS/FAC);
- Navigatieroutes (En Route) en Nieuw Milligen verkeersleidingsgebied (TMA);
- Overig.

Door het soort klacht inzichtelijk te maken is het mogelijk gericht actie te ondernemen om verstoring en waar mogelijk overmatige hinder te beperken.



5.7 Analyse klagers.

In 2007 is een begin gemaakt om de klachten/klagers van het 0800-nummer naar (mogelijk) “sociale reden” in te delen. Hiermee wordt getracht beter inzicht te verkrijgen in de achtergrond van beleving van de klager om gericht te kunnen communiceren met betreffende groepen.

Er is een indeling gemaakt van acht categorieën:

Ouders met jonge kinderen

Klagers ervaren inbreuk op welzijn

Klagers die politieke keuzes in Nederland (waaronder Defensie) afwijzen

Klagers die vliegen ervaren als milieubelasting

Anti militaristen

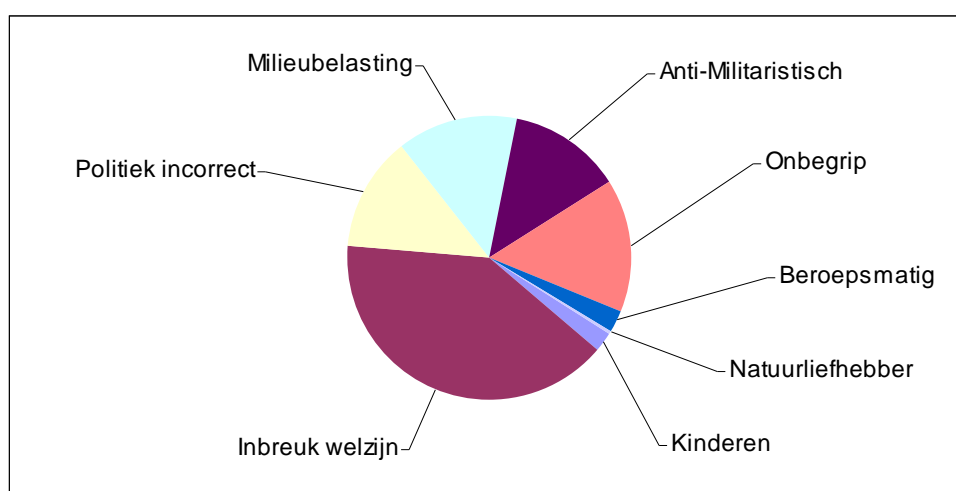
Klagers met onbegrip voor defensie activiteiten

Beroepsmatig gehinderden

Klagers die vliegoperaties ervaren als verstoren natuurbeleving

Deze indeling is gemaakt aan de hand van gesprekken met klagers en uit analyse van de ingesproken boodschappen op de antwoordapparaten. Soms zijn uit gesprekken niet altijd de achtergronden van klagers te achterhalen en worden meerdere redenen in eenzelfde gesprek aangegeven.

Vooraf “inbreuk welzijn” en “onbegrip” vormen de grootste redenen voor klagers om hinder te melden. Bij “inbreuk welzijn” vindt het merendeel van de klagers dat overal gevlogen mag worden, maar niet boven de klagers woonomgeving. Met betrekking tot “onbegrip” is specifiek gekeken naar de haalbaarheid van het creëren van een draagvlak voor militaire vliegoperaties bij klagers. Klagers kunnen geen begrip opbrengen voor militaire vliegoperaties. In het bijzonder zijn de structurele klagers hierin niet verder tegemoet te komen. Bovendien wonen klagers vaak dicht bij een militaire vliegbasis, zelfs binnen de geluidszone.



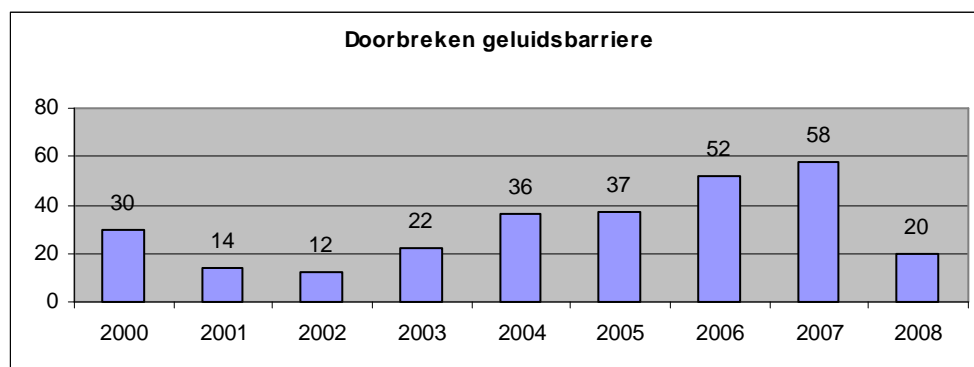
5.8 Civiele luchtvaart op militaire luchtvaartterreinen.

Op de Vliegbasis Eindhoven zijn m.b.t. civiele luchtvaart 172 klachten ingediend. Dit is 8,6 % van het totaal (2004) aantal klachten op Vliegbasis Eindhoven.

Met de opname van Maritiem Vliegveld De Kooij in het Defensie Helikopter Commando worden de daar ingediende klachten meegenomen in deze rapportage. Het aantal ingediende klachten aangaande civiele vluchten bedraagt hier 50% van de totaal 60 ingediende klachten.

5.9 Doorbreken geluidsbarrière.

Gevechtsvliegtuigen kunnen sneller vliegen dan de snelheid van het geluid. Wanneer deze snelheid wordt overschreden gaat het vliegtuig door de geluidsbarrière. Door het daarbij ontstane drukverschil ontstaat een effect dat op de grond wordt ervaren als een harde knal, de zgn. "sonic boom". Oefeningen waarbij soms sneller wordt gevlogen dan de snelheid van het geluid worden gewoonlijk boven zee gehouden. Test- en onderscheppingvluchten vormen hierop een uitzondering. Testvluchten worden in een vastgelegde corridor tussen Steenberg en Tiel op grote hoogten gehouden waarbij de snelheid van het geluid mag worden overschreden. In 2008 werden 20 klachten over het "doorbreken van de geluidsbarrière" ingediend. Hiervan zijn 19 klachten afkomstig uit gebieden binnen de invloedssfeer van deze corridor voor testvluchten. Het merendeel van deze klachten betreft een verzoek om informatie over de oorzaak van de gehoorde knal en niet zozeer een klacht over het geluid. De melders van geluidhinder wensen vaker en uitgebreider te worden geïnformeerd over de oorzaak van de luide knal.



5.10 Onderscheppingvluchten.

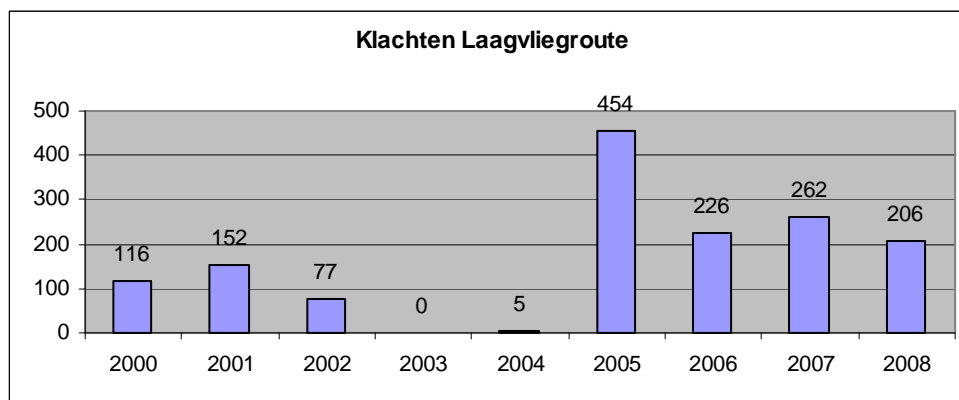
Twee F-16's van de Koninklijke Luchtmacht staan 24 uur per dag paraat om te worden ingezet bij onder andere terreurbestrijding en het uitvoeren van onderscheppingvluchten. Een van de taken waarvoor F-16 gevechtsvliegtuigen worden ingezet is het onderscheppen van een (burger) vliegtuig dat zonder enig radiocontact met een verkeersleidingstation in het Nederlands luchtruim vliegt. Dit is een moment waarop de F-16's zo snel mogelijk het luchtruim kiezen en naar het betreffende vliegtuig vliegen om eventuele terreurdaden uit te sluiten. Het is van groot belang dat de F-16's zo snel mogelijk naar het vliegtuig gaan. Hierbij komt het soms voor dat zij sneller vliegen dan het geluid. Deze vluchten hebben in 2008

nagenoeg niet meer plaatsgevonden wat duidelijk waarneembaar is in de terugloop van het aantal klachten aangaande het doorbreken van de geluidsbarrière.

5.11 Klachten over geluidsoverlast van de laagvliegroutes.

Voor het uitvoeren van vliegoperaties bepaalt de mate van dreiging en de inzet van wapensystemen of een doel van middelbare dan wel lage hoogte moet worden benaderd en/of aangevallen. Laagvliegen vereist specifieke vaardigheden van vliegers waardoor laagvliegtraining een essentieel onderdeel is van het opleidingprogramma en het Jaarlijks Oefen Programma. Een deel van deze training dient binnen Nederland plaats te vinden.

Binnen Nederland zijn hiervoor twee laagvliegroutes wettelijk vastgesteld. Deze zijn gelegen in Noord Oost Nederland (zie kaart bijlage A). Het gebruik van de route in zuidelijke richting is in 2002 tijdelijk opgeschort. Begin 2005 is de behoefte aan laagvliegen om operationele redenen weer toegenomen. Sindsdien wordt de laagvliegroute relatief zwaar belast. Effectief gebruik van de laagvliegroute wordt sterk belemmerd door het feit dat deze enkel in noordelijke richting is te gebruiken. In 2008 werden 206 klachten over geluidsoverlast ontvangen van personen die binnen de invloedssfeer van de laagvliegroute wonen, een afname van ongeveer 21%. Het daadwerkelijk gebruik van de laagvliegroute (LFR10) is toegenomen met 4 %.



5.12 Luchtmachtdagen 2008 en de Marnewaard.

In de maanden juni en juli 2008 is een verhoogd aantal klachten binnengekomen. De reden hiervan is het samenvallen van 2 oefeningen en de Luchtmachtdagen. Zeker tegen het einde van deze periode, die liep van 10 juni 2008, het begin van het vooroefenen voor de Luchtmachtdagen, en eindigde op 25 juli 2008 met het einde van de Fighter Weapon Instructor Training (FWIT) 2008. Na intensief overleg met RMC-noord en de burgemeesters van Marne en omstreken is besloten om tijdens de schoolvakanties (noord) zoveel mogelijk het uitschrijven te vermijden van laagvlieg oefeningen boven de Marnewaard.

5.13 Klachten over (vermeende) natuurverstoring.

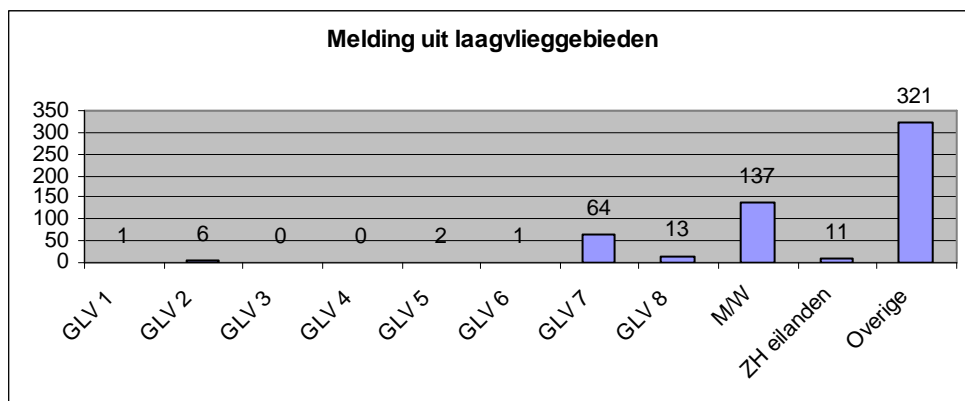
Door overleg met natuurverenigingen is er slechts één klacht op de landelijke klachtenlijn binnengekomen over (vermeende) natuurverstoring tijdens avondvliegen met helikopters boven de Veluwe. In augustus en september heeft de Koninklijke Luchtmacht in overleg met de Vereniging Het Edelhert haar avondvliegactiviteiten boven de bronstgebieden op de Veluwe aangepast. Hierdoor heeft de bronst ongestoord kunnen plaatsvinden. Ondanks een grote integratieoefening op de Veluwe en het opwerken voor uitzending naar Afghanistan is

de Koninklijke Luchtmacht in staat geweest de vliegactiviteiten bij duister aan te passen. De bronstgebieden zijn bij de geplande avondvluchten zoveel mogelijk gemedend, waardoor er tijdens de bronst geen verstoring door militaire vliegoperaties is gemeld. Ook in 2008 hebben de binnengekomen klachten over (vermeende) natuurverstoring voornamelijk betrekking op het Waddengebied, vogel- en habitatrictlijngebieden en stiltegebieden. Defensie beijvert zich, door middel van een goede communicatie, de eventuele verstoring zo veel mogelijk te beperken.

5.14 Klachten over vliegactiviteiten in laagvlieggebieden.

In Nederland is een aantal gebieden aangewezen als oefengebied voor laagvliegen met militaire helikopters en militaire propeller(les)vliegtuigen (Zie bijlage A). De toegestane minimum vlieghoogte in deze gebieden is 30 meter of zoveel lager als de opdracht vereist. Dit betekent dat in deze laagvlieggebieden door militaire helikopters zeer laag gevlogen kan worden. Deze gebieden zijn voornamelijk gelegen in de provincies Drenthe, Gelderland, Flevoland, Noord-Brabant, Zuid- en Noord Holland en Limburg.

Het aantal klachten, dat uit de diverse laagvlieggebieden bij Bureau Geluidhinder Zonering en Registratie werd ingediend, is weergegeven in de volgende grafiek. Ten opzichte van 2007 is het aantal klachten teruggelopen van 562 naar 556. In deze grafiek is tevens het totale aantal meldingen over geluidshinder van militaire helikopters van elders opgenomen. Onder elders wordt verstaan het vliegen van en naar de laagvlieggebieden, oefen- en navigatievluchten of oefeningen met een bijzonder karakter zoals waterscheppen voor het beoefenen van en daadwerkelijke blusinzet. Er zijn slechts 3 klachten ontvangen aangaande militaire propellerlesvliegtuigen over 2008 in de laagvliegroute voor dit type vliegtuig.



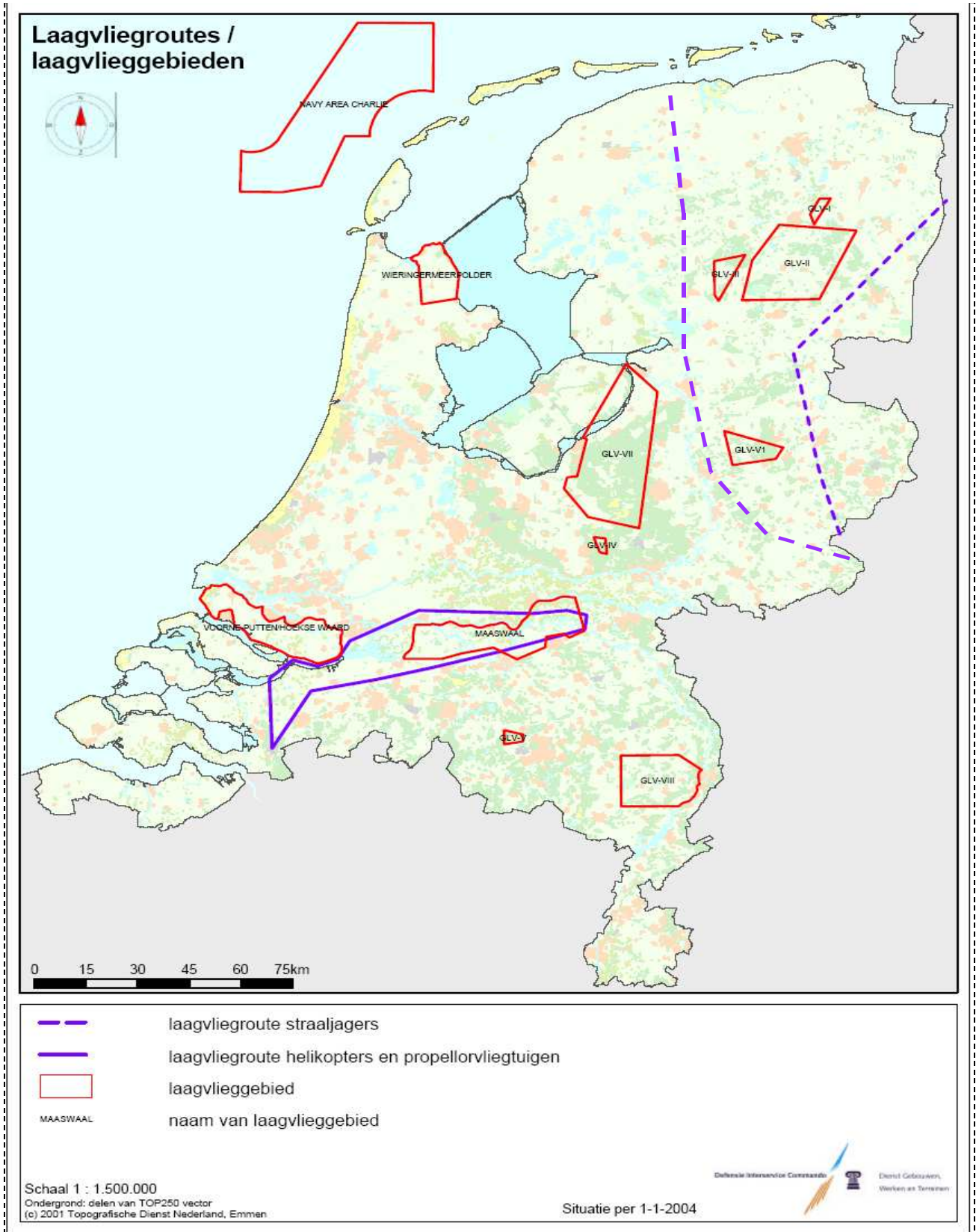
De GLV 7 (Veluwe) geeft een daling ten opzichte van 2007 (van 104 naar 64 klachten). Deze daling is het gevolg van een betere spreiding van de oefeningen binnen dit gebied. In het Maas/Waal laagvlieggebied is het aantal klachten t.o.v. 2007 exact gelijk gebleven. Dat het jaartotaal ondanks de 40% daling in de GLV7 niet terug gelopen is komt door meer klachten aangaande het vliegen van en naar de laagvlieggebieden.

LIJST AFKORTINGEN:

AWACS	Airborne Warning and Control Station
BGZR	Bureau Geluidhinder, Zonering en Rapportering
BS	Bestuursstaf
CAS	Close Air Support
CDS	Commandant der Strijdkrachten
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
COVM	Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiene
CVH	Crisisbeheersings-, Vredes en Hulpverleningsoperaties
DEF	Ministerie van Defensie
DRMV	Dienst Ruimte, Milieu en Vastgoed
DVD	Dienst Vastgoed Defensie
EHS	Ecologische hoofdstructuur
EMVO	Elementaire Militaire Vlieger Opleiding
FAC	Forward Air Controll
FWIT	Fighter Weapon Instructor Training
GGW	Groep Geleide Wapens
GLV	Laagvlieggebied
ISAF	International Stabilisation Afghan Force
LFR	Low Flying Route
LVR	Luchtvaartreglement
MKIC	Milieu Klachten en Informatie Centrale
MLT	Militair Luchtvaarterrein
MPC	Militaire Post Code
SGLS	School voor Grond/Lucht samenwerking
STAS	Staatssecretaris
STC	Staatscourant
TMA	Terminal Military Area
VFR	Visual Flight Rules

BIJLAGE A

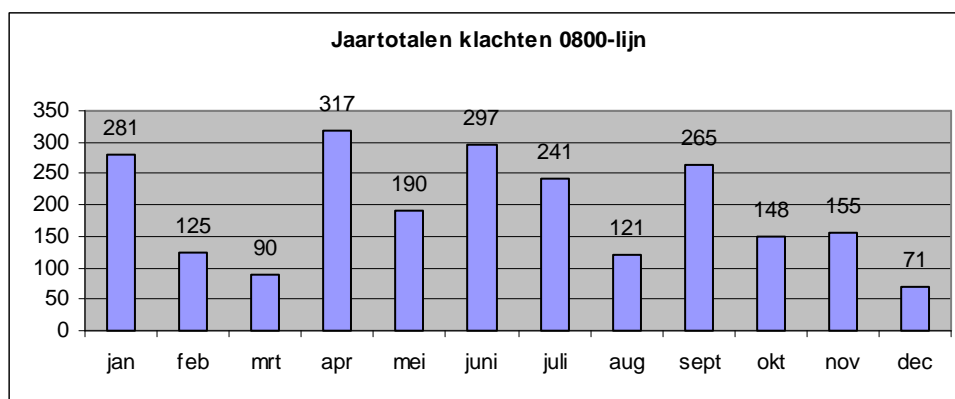
LAAGVlieggebieden EN ROUTES KONINKLIJKE LUCHTMACHT



ONTVANGEN KLACHTEN 0800-lijn.

1. Klachtenpatroon.

Het jaar 2008 geeft een daling weer ten opzichte van 2007. Vooral een betere spreiding over het jaar en het rekening houden van vakantie- en examenweken liggen hieraan ten grondslag. Het kort na elkaar uitvoeren van de Luchtmachtdagen en een CAS-oefening rond de Marnewaard heeft voor politiek onrust gezorgd, het aantal klachten in die maand met 91 stuks toegenomen.



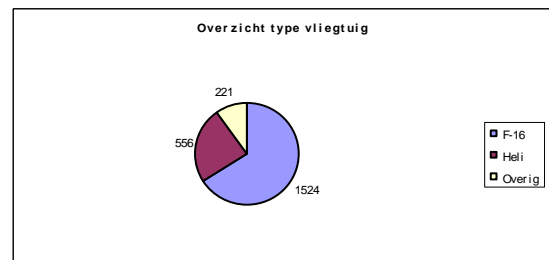
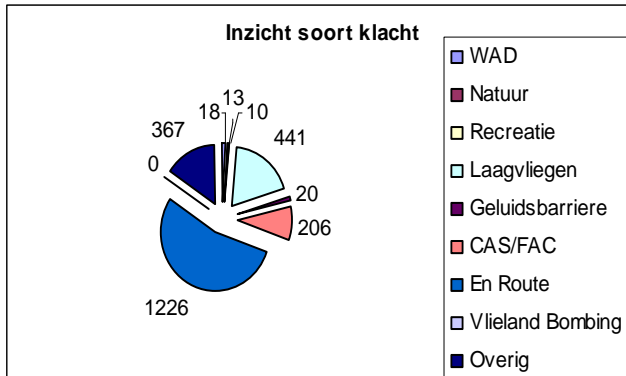
2. Zwaartepunten 2008.

Op de landelijke klachtenlijn van de Koninklijke Luchtmacht, zijn de 5 meest frequente veelmelders van geluidsklachten goed geweest voor 443 klachten. Dit is 19,25% van het totaal aantal klachten.

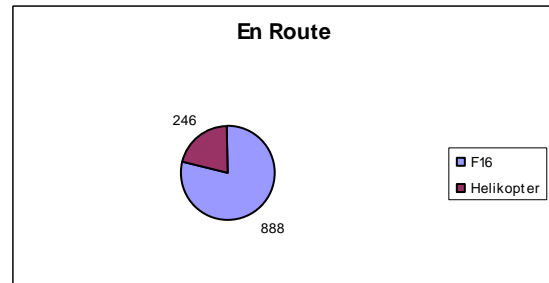
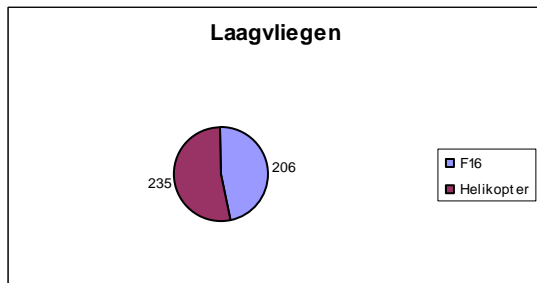
- 1 persoon met 351 klachten.
- 1 persoon met 36 klachten.
- 1 persoon met 21 klachten.
- 1 persoon met 19 klachten.
- 1 persoon met 16 klachten.

3. Soort en oorzaak klachten.

Vanaf 2006 is een begin gemaakt om verbeterd inzicht te krijgen in de oorzaak van de klachten. Door inzichtelijk te maken waar het zwaartepunt in de oorzaak van de klachten ligt is het beter mogelijk om, door gerichte communicatie, persoonlijke bezoeken of voorlichting aan bewoners en belangengroepen over taak en werkwijze van de KLu, deze klachten te doen afnemen. Onbegrip over de oorzaak van de ervaren geluidshinder is een van de belangrijkste redenen voor mensen om de klachtenlijn te bellen.



Doordat in 2002 de LFR10A is opgeschort is spreading over de route niet mogelijk, waardoor het aantal klachten onder de LFR10 niet af zal nemen.



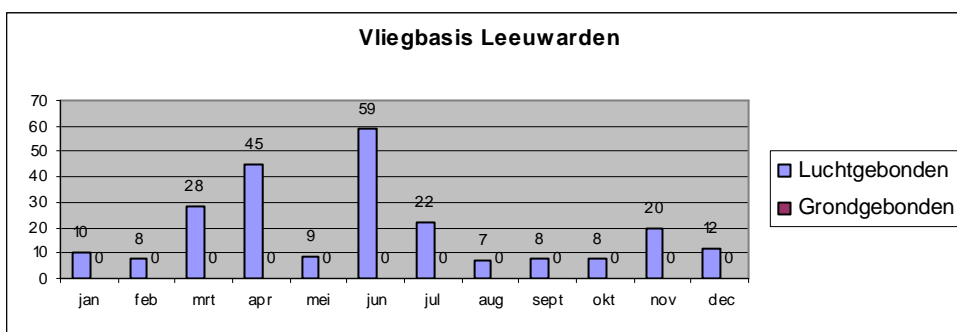
De *En-route* klachten m.b.t. F-16's worden voornamelijk veroorzaakt door het op de minimum vlieghoogte van 365 meter vliegen van en naar oefengebieden. Het beoefenen van Urban CAS en FAC heeft aanzienlijk meer klachten opgeleverd, dit is een direct gevolg van de trainingsbehoefte voor de operaties in de uitzendgebieden. De FAC oefeningen, waarbij een landmacht militair de doelen voor de F-16's visueel of d.m.v. laser aanwijst, vinden grotendeels plaats op Luchtvaartterrein De Peel en op de Marnewaard. De Urban Cas oefeningen, waarbij ook een landmacht militair de doelen voor de F-16's visueel of d.m.v. laser aanwijst, vinden plaats rondom steden waardoor, ondanks persberichten, veel klachten worden veroorzaakt. Wanneer deze oefeningen op korte termijn plaatsvinden is het niet meer mogelijk om inwoners van het oefengebied tijdig te informeren.

Vliegbasis Leeuwarden

1. Klachtenpatroon.

Het aantal klachten is gestegen van 155 in 2007 naar 236 in 2008. De oorzaak hiervoor is het organiseren van de Luchtmachtdagen juni, Frisian Flag in april en FWIT in juli, geen van deze evenementen werd in 2007 georganiseerd.

Twee F-16's van de Koninklijke Luchtmacht staan 24 uur per dag klaar op de Vliegbasis Leeuwarden. Zij hebben als taak het beschermen en verdedigen van het Nederlandse luchtruim. Eventuele indringers worden onderschept, geïdentificeerd en indien noodzakelijk tot landen gedwongen. Deze vluchten vinden ook 's nachts en in het weekend plaats. Indien deze vluchten op afwijkende tijden plaats vinden, dan geeft dit vaak een stijging van het aantal klachten.



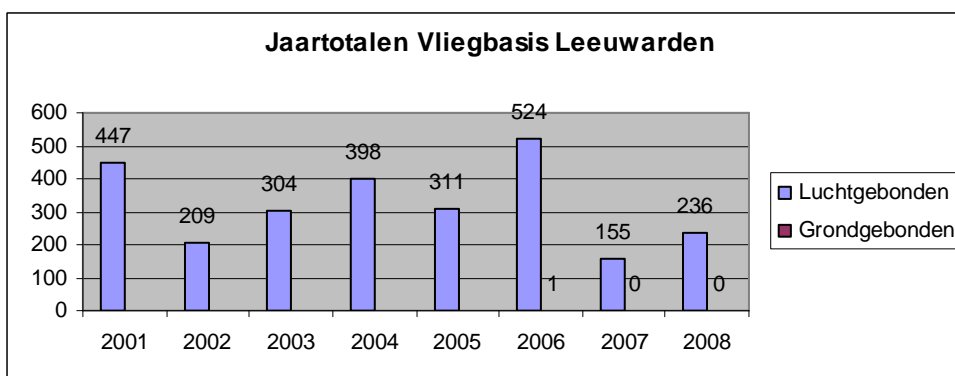
2. Zwaartepunten 2008.

De 5 meest frequente melders van geluidsklachten hebben in totaal 37 klachten ingediend. Dit is 16% van het totale aantal inrichtinggebonden klachten.

Het betreft:

- 1 persoon met 12 klachten.
- 1 persoon met 11 klachten.
- 2 personen met 5 klachten.
- 1 persoon met 4 klachten.

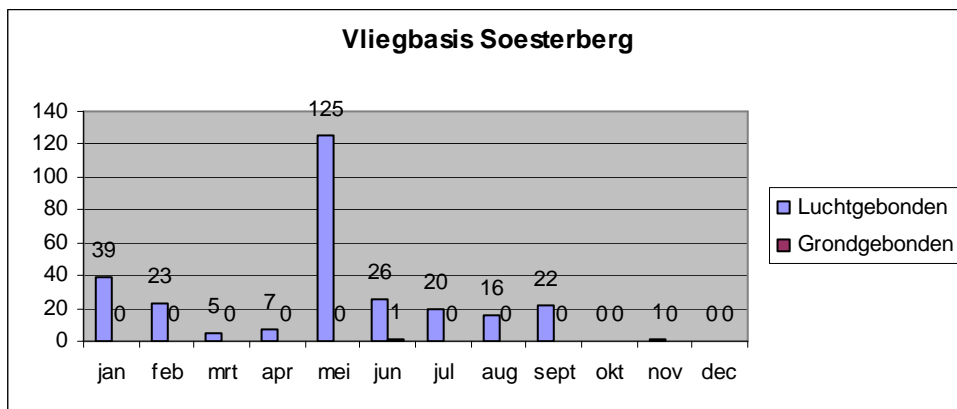
3. Jaartotalen.



Vliegbasis Soesterberg

1. Klachtenpatroon.

Het jaar 2008 laat een daling zien t.o.v. 2007. De piek in de maand mei is te wijten aan de oefenvluchten. De AWACS, KDC10 en een Demovlucht van de Koninklijke Luchtmacht genereerden veel klachten in de omgeving van Soesterberg. Voor de daling van het aantal klachten in het laatste kwartaal is als duidelijke reden aan te voeren dat in deze periode de verhuizing naar het Luchtvaartterrein Gilze-Rijen werd gerealiseerd.



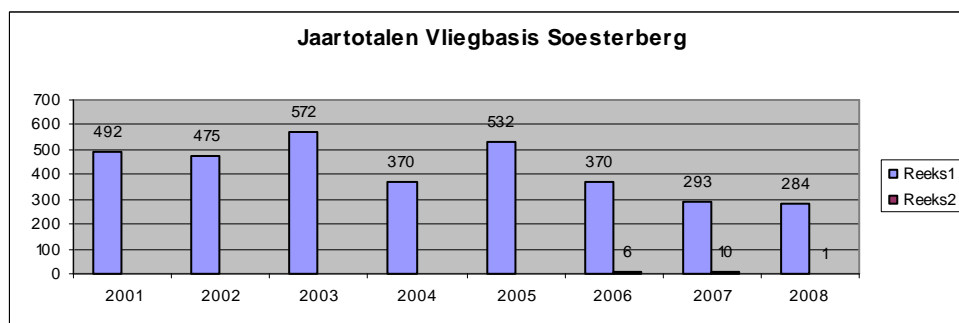
2. Zwaartepunten 2008.

De 5 meest frequente melders van geluidsklachten hebben in totaal 88 klachten ingediend. Dat is 29 % van het totale aantal inrichtinggebonden klachten.

Het betreft:

- 1 persoon met 34 klachten.
- 1 persoon met 28 klachten.
- 1 persoon met 24 klachten.
- 1 persoon met 16 klachten.
- 1 persoon met 13 klachten.

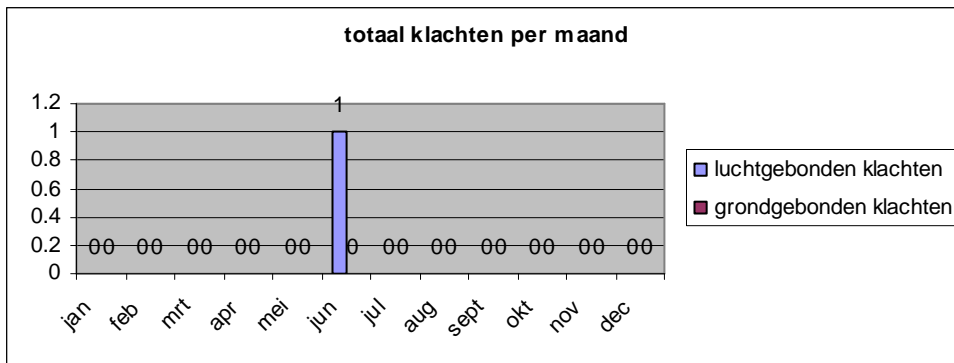
3. Jaartotalen



MLT DEELEN

1. Klachtenpatroon.

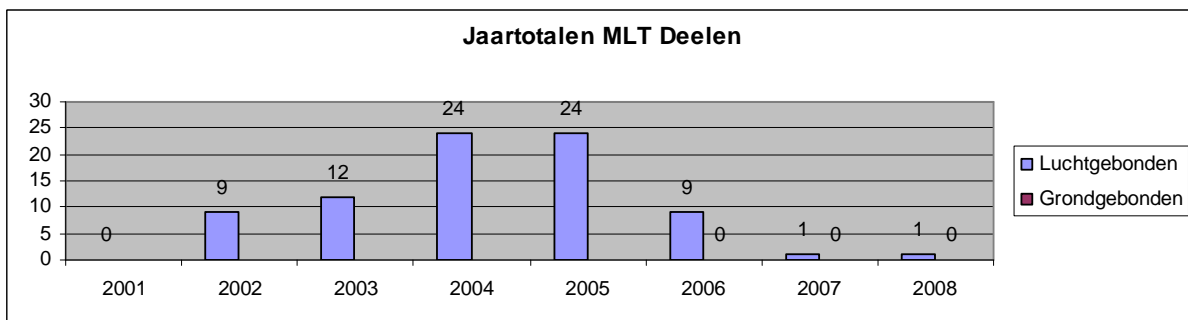
Het jaar 2008 geeft geen wijziging van het aantal klachten ten opzichte van 2007. Dit ondanks het feit dat de MLT Deelen aan het eind van het jaar in gebruik is genomen als transitohaven voor tussenlanding en brandstofvoorziening onderweg naar de oefengebieden in het noorden van het land. MLT Deelen wordt nu ook gebruikt voor bijvoorbeeld een tussenlanding met bemanningswissel tussen twee oefeningen in de GLV7 (Veluwe) en/of Maas/Waal laagvlieggebieden. Dit aangepaste gebruik heeft niet geleid tot meer klachten.



2. Zwaartepunten 2008.

Het betreft 1 melding van 1 persoon. Voor Vliegbasis Deelen is het daarom niet zinvol een top 5 samen te stellen

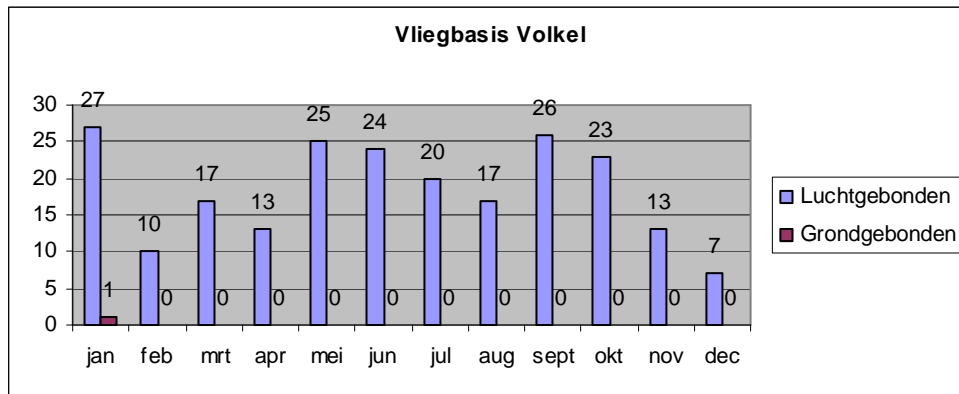
3. Jaartotalen.



VLIIEGBASIS VOLKEL

1. Klachtenpatroon.

In 2008 is het aantal klachten afgenomen ten opzichte van 2007. Het verschil ten opzichte van het voorgaande jaar komt voornamelijk doordat in 2007 de Luchtmachtdagen op en boven het luchtvaartterrein Volkel georganiseerd werden.



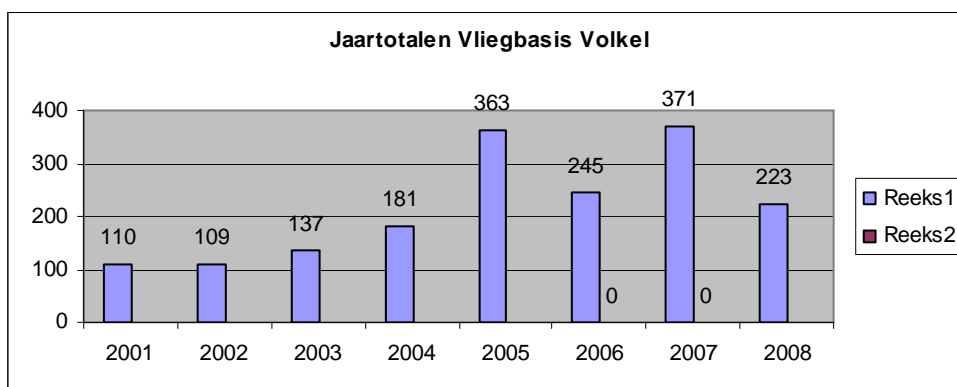
2. Zwaartepunten 2008.

De 5 meest frequente melders van geluidsklachten hebben in totaal 71 klachten ingediend. Dit is 32% van het totaal aantal inrichtinggebonden klachten.

Het betreft:

- 1 persoon met 34 klachten.
- 1 persoon met 12 klachten.
- 1 persoon met 10 klachten.
- 1 persoon met 10 klachten.
- 2 persoon met 5 klachten.

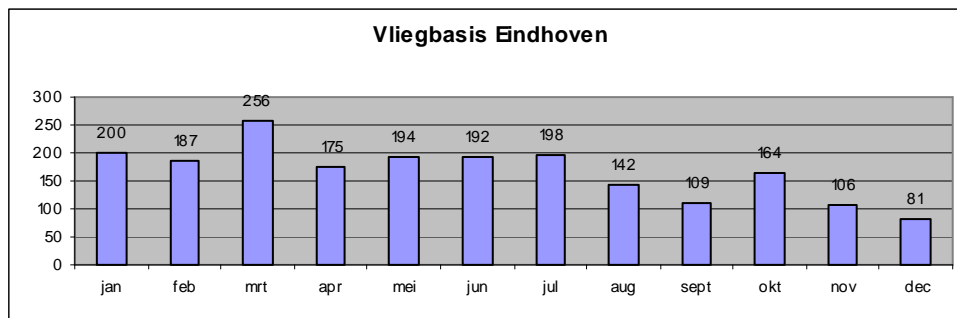
3. Jaartotalen



Vliegbasis Eindhoven

1. Klachtenpatroon.

Het totaal aantal klachten in 2008 is gedaald t.o.v. 2007 (2981) en 2006 (2056) naar 2004 klachten. De vijf oefenweken (out of area) door de Vliegbasis Leeuwarden met een F-16 squadron in 2007 laat een incidentele stijging zien van iets minder dan 30% ten opzichte van zowel 2006 als 2008.



2. Zwaartepunten 2008.

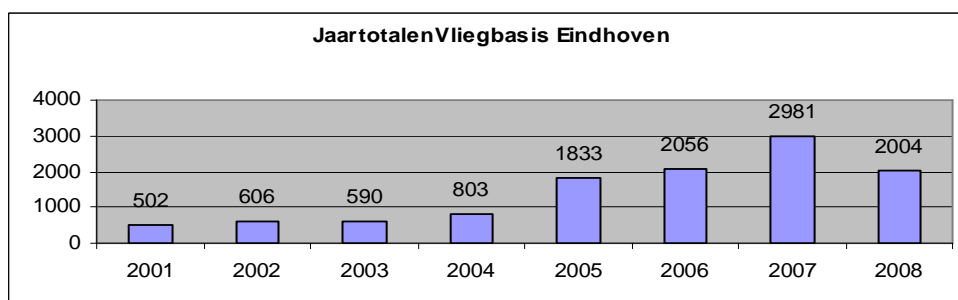
De top 5 klagers heeft minder klachten per persoon ingediend over het jaar 2008. Waren zij in 2007 nog goed voor 877 klachten in 2008 is dit teruggelopen naar 691 stuks. Procentueel is een toename waarneembaar van 29,4% naar 34,5%, dit geeft aan dat in de omgeving een dalende trend is ontstaan door goede informatievoorziening.

De 5 meest frequente melders van geluidsklachten hebben in totaal 691 klachten ingediend. Dit is 34,5% van het totale aantal klachten.

Het betreft:

- 1 persoon met 204 klachten.
- 1 persoon met 155 klachten.
- 1 persoon met 143 klachten.
- 1 persoon met 103 klachten.
- 1 persoon met 86 klachten.

3. Jaartotalen.

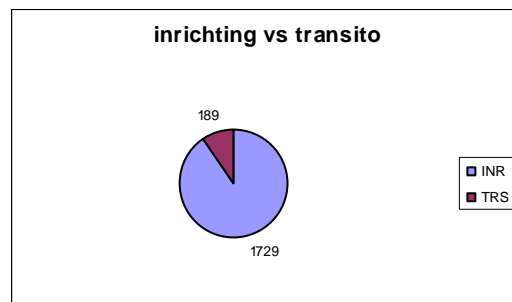


4. Analyse.

Door het civiele medegebruik en de ligging van de Vliegbasis Eindhoven is het klachtenpatroon complex te noemen. Het betreft zowel inrichtinggebonden klachten, als klachten over transitoverkeer: dit is luchtvaartverkeer niet afkomstig van de Vliegbasis Eindhoven, maar gebruik makend van het luchtruim (TMA-D) boven Eindhoven. Klachten met betrekking tot dit verkeer worden ook bij Eindhoven als geluidhinderklacht gemeld. Bovendien heeft Eindhoven door het burgermedegebruik en stationering van de luchtmacht transportvloot, te maken met klachten van burger- en militaire transport- en passagiersvliegtuigen. Om een beter inzicht te krijgen in de mate van hinder die de Vliegbasis Eindhoven zelf veroorzaakt is het aantal inrichtinggebonden klachten nader geanalyseerd.

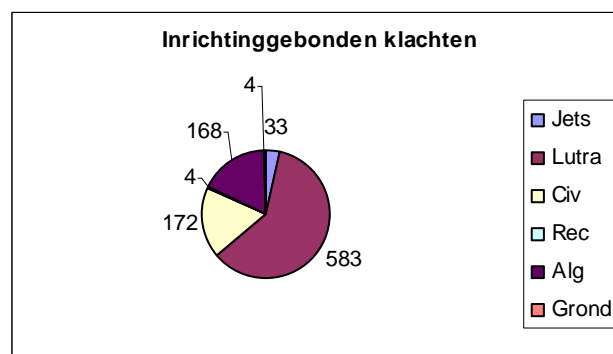
4.1 Verdeling transitio en inrichtinggebonden klachten.

Vanwege de ligging van Vliegbasis Eindhoven onder de TMA D wordt Vliegbasis Eindhoven ook frequent geconfronteerd met klachten van buiten cq boven het plaatselijk luchtverkeersleiding gebied. Dit betreft zowel Nederlandse als Belgische vliegtuigen: In perspectief is dit overzicht als volgt:



4.2 Inrichtinggebonden klachten.

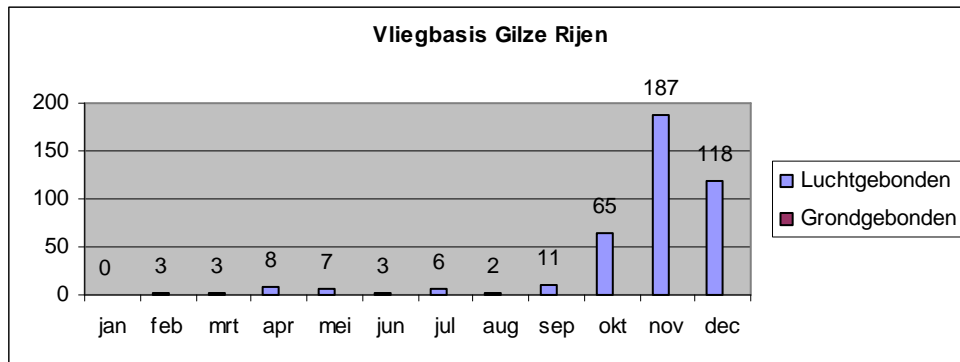
Dit zijn de klachten die luchtvaarttuigen op het onderdeel zelf veroorzaakt door starten, landen, circuits en proefdraaien van motoren.



Vliegbasis Gilze Rijen

1. Klachtenpatroon.

Het jaar 2008 laat in het derde kwartaal een stijging zien van het aantal klachten. Dit is het gevolg van de concentratie van de helikopters van het Defensie Helikopter Commando op de vliegbasis Gilze-Rijen in oktober 2008.



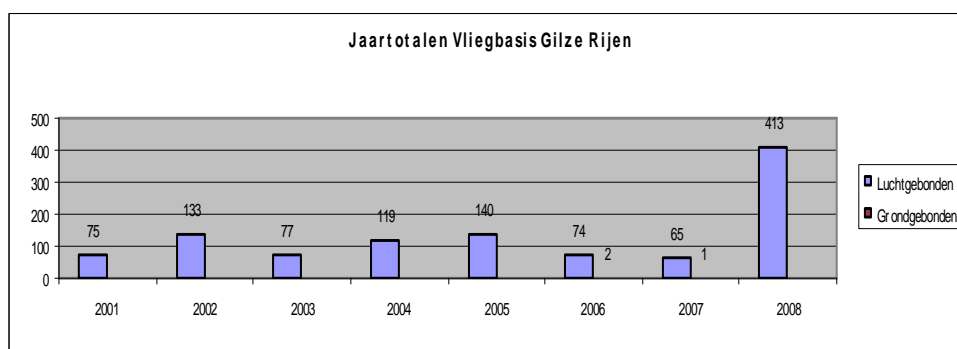
2. Zwaartepunten 2008.

Er is eigenlijk maar één uitschieter onder de frequente melders van geluidsklachten welke 51 klachten heeft ingediend. Dit is 12,4 % van het totaal aantal klachten in het laatste kwartaal van het jaar. Het laat zich aanzien dat in 2009 een daling van het aantal klachten te opzichte van het laatste kwartaal van 2008 zal inzetten door meer gespreid gebruik van de aankomst- en vertrek procedures.

Het betreft:

- 1 persoon met 51 klachten.
- 1 persoon met 7 klachten.
- 1 persoon met 6 klachten.
- 2 personen met 5 klachten.

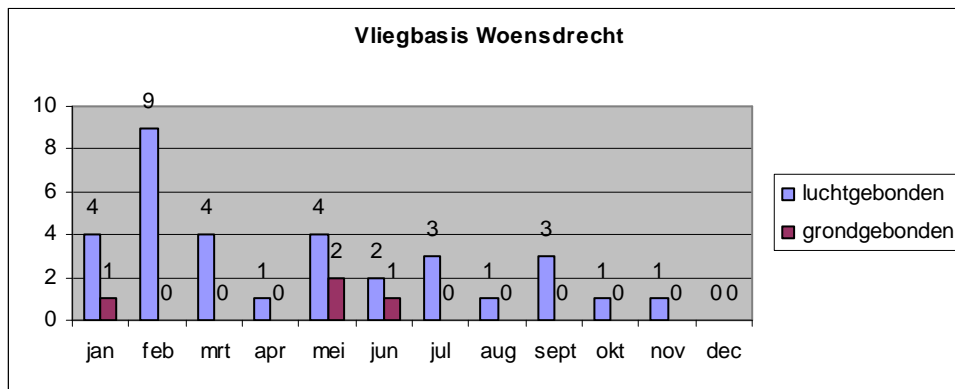
3. Jaartotalen.



Vliegbasis Woensdrecht

1. Klachtenpatroon.

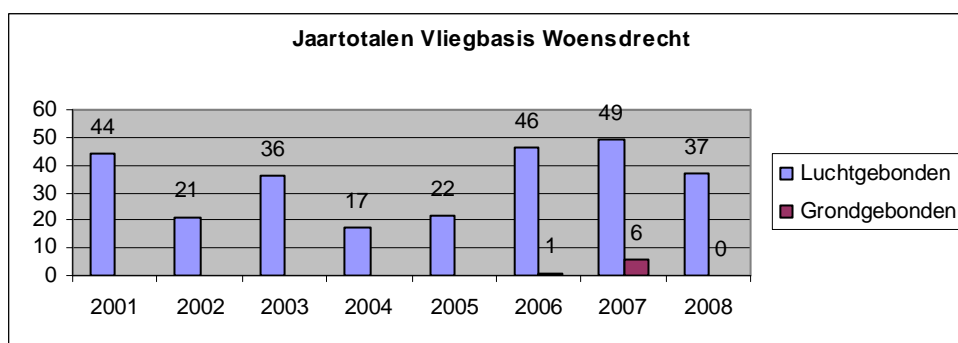
Het jaar 2008 geeft een lichte daling van het aantal klachten t.o.v. 2007. Er is geen directe aanwijzing voor de daling van het aantal klachten. Evenals voorgaand jaar is er geoefend met de F-16 demo, bovendien zijn er wervingsdagen voor technisch personeel geweest waarbij de F-16 demo een demonstratie heeft gegeven. Ook hebben de oefenstarts en -landingen van de AWACS niet tot een stijging van het aantal klachten geleid.



2. Zwaartepunten 2008.

De meest frequente melder is 1 persoon welke 2 klachten heeft ingediend. Het is niet zinvol om zwaartepunten aan te geven.

3. Jaartotalen

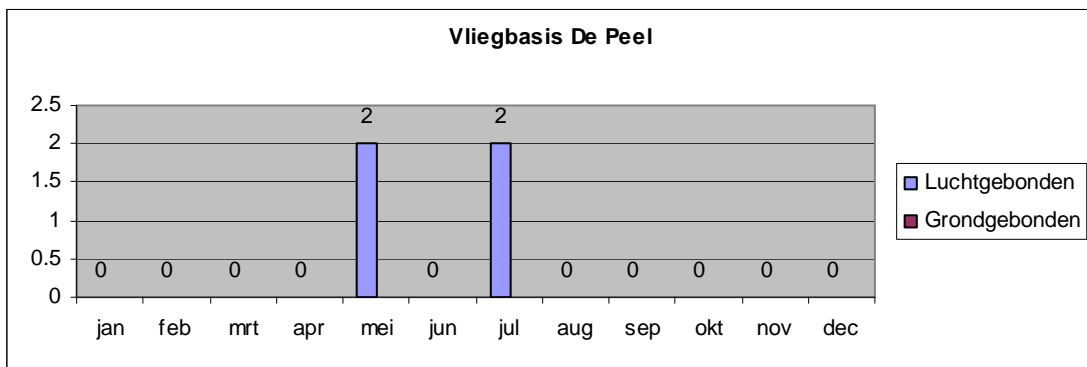


Luchtmachtbasis de PEEL

1. Klachtenpatroon.

Luchtvaartterrein de Peel heeft geen actieve status meer en derhalve geen starts en landingen. Het blijft onverwijld een luchtvaartterrein. De vliegbasis wordt veelal gebruikt voor Close Air Support (CAS). Dit zijn oefeningen waarbij door grondeenheden ondersteuning van jachtvliegtuigen wordt gebruikt. Beide trainen het zogenaamde Forward Air Control (FAC).

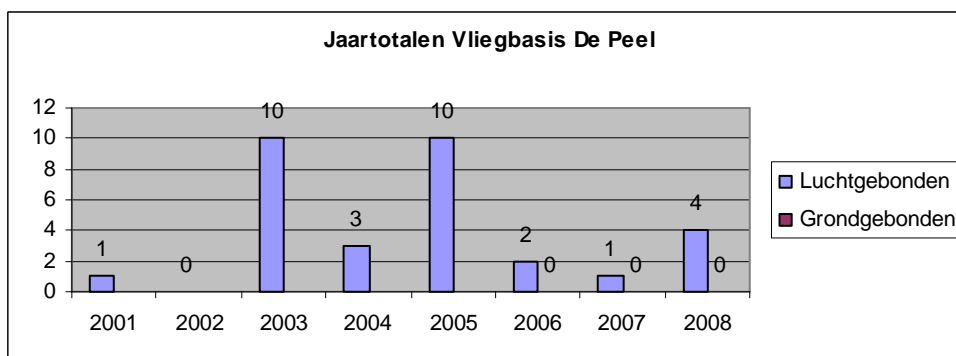
Jachtvliegtuigen vliegen binnen een, door ontheffing vastgelegd gebied, verschillende vliegprofielen. Deze vluchten vinden veelal plaats binnen het plaatselijke luchtverkeersleidinggebied, waardoor weinig klachten worden gegenereerd. Buiten deze gebieden dient men de minimale vlieghoogte te hanteren, totdat het oefengebied wordt binnen gevlogen. Ook in 2008 is, bij het trainen van FAC/CAS, veel gebruik gemaakt van het luchtvaartterrein. Door het veelvuldig gebruik is het aantal klachten toegenomen.



2. Zwaartepunten 2008.

Voor luchtvaartterrein De Peel zijn 2 meldingen binnen gekomen van 2 personen, dit is het jaartotaal waardoor het niet zinvol is een zwaartepuntenregistratie samen te stellen.

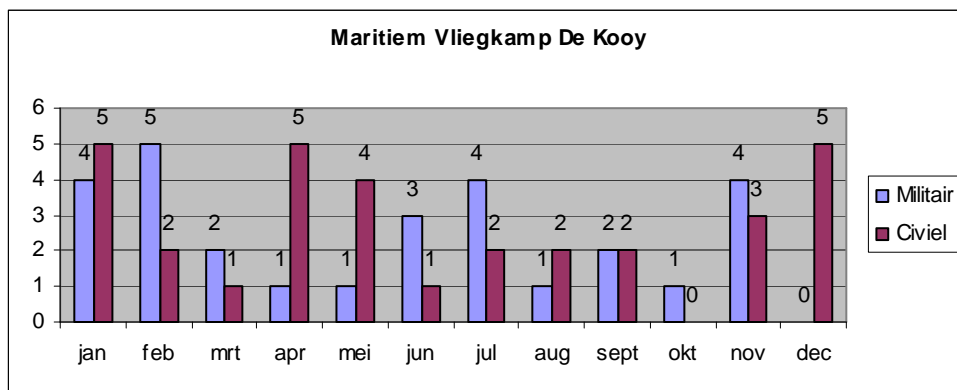
3. Jaartotalen



Maritiem Vliegveld De Kooy

1. Klachtenpatroon

Met de oprichting van het Defensie Helikopter Commando op 4 juli 2008 is het Maritiem Vliegveld De Kooy onder de vleugels van het DHC gekomen. De klachtenbehandeling op De Kooy werd en wordt gedaan door een functionaris van de luchtverkeersleiding. Deze functionaris deed zowel klachtenbehandeling voor klachten vanuit als buiten de CTR en zowel militair als civiel. In de loop van 2008 is de klachtenbehandeling voor klachten van buiten de CTR overgenomen door het Bureau Geluidhinder Zonering en Registratie.



2. Zwaartepunten 2008

Er is eigenlijk maar één uitschieter onder de frequente melders van geluidklachten welke 14 klachten heeft ingediend. Dit is 24,9 % van het totaal aantal klachten in het jaar. De prognose voor 2009 is een daling van het aantal klachten door het vrij van recreatiegebieden verleggen van de aankomst- en vertrek procedures.

Het betreft:

- 1 persoon met 14 klachten.
- 2 personen met 4 klachten.
- 3 personen met 3 klachten.

3. Jaartotalen.

