

Waarom wordt er met helikopters zo laag gevlogen en waarom bij nacht?

De meeste militaire operaties zijn niet uitvoerbaar zonder helikopters. Met transporthelikopters worden personen, militaire eenheden en goederen snel over grotere afstanden verplaatst en worden medische evacuaties (medevac) uitgevoerd. Bewapende helikopters beveiligen grondtroepen vanuit de lucht tijdens risicovolle operaties, waarbij een mogelijke vijand niet zal schuwen wapens te gebruiken tegen (Nederlandse) militairen, en zijn door hun uitgebreide sensorpakket, meer nog dan transporthelikopters, geschikt voor lucht-grondwaarneming. Daarnaast worden militaire helikopters ingezet voor de ondersteuning van civiele autoriteiten – de derde hoofdtaak van Defensie – zoals antiterreuroperaties, Search and Rescue (SAR), blussen van (natuur)branden en humanitaire hulpverlening na rampen.

Operationele ervaringen in Afghanistan, Irak en Mali, maar ook in andere crisisbeheersingsoperaties tonen de noodzaak van helikoptercapaciteit aan. Ook internationale organisaties als de VN, de EU en de NAVO onderstrepen dit en doen een nagenoeg voortdurend beroep op Nederland waar ook ter wereld helikoptersteun te leveren. De afgelopen jaren heeft Nederland vrijwel continu helikopters naar Irak, Afghanistan en Mali uitgezonden. Ook bij de anti-piraterijmissies in het gebied rond de Hoorn van Afrika is helikoptercapaciteit van grote waarde, voor patrouillevluchten alsook gewapende inzet. Aan helikoptercapaciteit is in operatiegebieden altijd een tekort. Daarom doen Nederlandse eenheden regelmatig een beroep op de militaire helikoptercapaciteit van andere deelnemers aan de crisisbeheersingsoperatie. Op hun beurt doen die landen ook weer een beroep op beschikbare Nederlandse helikopters. De Nederlandse helikopterbemanningen worden door onze internationale partners zeer gewaardeerd om hun professionele optreden.

Het vliegen op lage hoogte, zeker bij duisternis en onder dreiging van een tegenstander vergt (veel en intensieve) specifieke training en ervaring. Vliegers moeten zich eerst kwalificeren voordat zij operationele taken mogen uitvoeren. Als een vlieger niet voor laagvliegen is gekwalificeerd (zowel bij dag als nacht), is hij of zij maar beperkt operationeel inzetbaar. Als vliegers voor laagvliegen zijn gekwalificeerd, moeten die vaardigheden vervolgens continu op peil worden gehouden. Het is niet mogelijk het oefenen met laagvliegen uit te stellen totdat vliegers en helikopters operationeel worden ingezet bij bijvoorbeeld crisisbeheersingsoperaties of humanitaire hulpoperaties. In dat geval is de tijd te kort en de training te veelomvattend om voldoende vliegers het trainingsprogramma te laten doorlopen.

Nederlandse strijdkrachten kunnen in opdracht van de regering in korte tijd over de hele wereld worden ingezet om hun taak uit te voeren. Om die capaciteit te garanderen moet het personeel voortdurend op een operationele inzet in het hoogste geweldsspectrum zijn voorbereid. Een inzetbare krijgsmacht is een geoefende krijgsmacht. Volgens de doctrine 'oefen zoals je vecht' wordt zowel overdag als bij duisternis volgens realistische scenario's geoefend. Voor helikopters betekent dit dat ook laag moet worden gevlogen. Laagvliegen is onlosmakelijk verbonden aan het operationele concept van helikopters die voor hun zelfbescherming grotendeels afhankelijk zijn van de dekking van het terrein. In operationele omstandigheden waarbij sprake is van een verhoogde dreiging is vliegen op middelbare of grote hoogte dan ook niet of nauwelijks een optie. Op die hoogtes zijn toestel en bemanning en passagiers zeer kwetsbaar voor diverse soorten wapens. Ook weersomstandigheden kunnen dwingen tot laagvliegen.

De landen waar Nederlandse troepen in het verleden zijn ingezet, zoals Irak, Afghanistan, Somalië en Mali, blijven onzekere factoren voor de internationale veiligheid. Daarbij hebben ook de ontwikkelingen in de veiligheidssituatie aan de Oost- en de Zuidrand van Europa gevolgen voor de capaciteiten, taken en taakuitvoering van Defensie. Nationaal zien we daarbij de recent

ondersteuning in de Caraïben en gevraagde steunverleningen aan de Nationale Politie bij terroristische dreigingen op het eigen grondgebied. Hoewel die gevolgen nog niet concreet zijn, is het van belang voor de ontwikkeling van middelen, zoals vliegtuigen en helikopters. Dit geldt onverminderd voor de behoefte aan laagvliegen in Nederland, die door de veiligheidssituatie wordt beïnvloed. Nu het regeerakkoord structureel meer geld aan Defensie toekent, bereidt Defensie zich voor op uitbreiding van inzet en middelen.

Waarom wordt er niet meer gebruik gemaakt van simulatoren?

Het Defensie Helikopter Commando maakt voor de transport- en gevechtshelikopters gebruik van simulatoren. Hierin worden bemanningen opgeleid en getraind op diverse delen van helikoptervluchten. Voor het beoefenen van laagvliegen zijn de huidige simulatoren niet geschikt, mede door de lage resolutie van de beeldschermen op lage hoogten. Hierdoor kan dus geen 1 op 1 vervanging plaatsvinden van de vluchten zoals die nu worden uitgevoerd in de helikopterlaagvlieggebieden. Voor de toekomst wordt onderzocht welke simulatoren worden vervangen en of nieuwe simulatoren meer geschikt zijn om het laagvliegen te beoefenen, zodat het aantal vluchten in de helikopterlaagvlieggebieden kan worden verminderd.

Waarom neem het gebruik van de laagvlieggebieden toe (en daarmee ook Oirschot)?

Sinds 2010 is het gebruik van de laagvlieggebieden iets toegenomen, waarbij de nadruk is komen te liggen op de zuidelijker gelegen gebieden in Nederland. Deze verschuiving is veroorzaakt door de sluiting van vliegbasis Soesterberg en het verhuizen van de transporthelikopters naar de vliegbasis Gilze-Rijen. Het Defensie Helikopter Commando (DHC) heeft na jaren van inzet moeten interen op de inzetgereedheid en op het spectrum aan uit te voeren taken, waardoor trainingen minder veelzijdig werden. De komende jaren is het doel van Defensie deze periode van interen te repareren en het volledige pallet aan taken weer op zogenaamd combat ready niveau te brengen. Dit betekent voor de helikopters dat er meer gevlogen gaat worden en meer getraind wordt voor conventionele conflicten. Kenmerk van conventionele conflicten is het gebruik van geavanceerde radarsystemen. Dit soort radarsystemen dwingen de helikopters laag te vliegen en in grotere verbanden op te treden. Het repareren van de combat readiness betekent voor de helikopters dus meer laagvliegen in grotere aantallen en oefeningen.

Waarom wordt er vooral in het zuiden gevlogen?

Relevant voor deze evaluatie is wel dat door de concentratie van de helikopters in het zuiden van Nederland de druk op de laagvlieggebieden in het zuiden en midden van het land is toegenomen. Helikopters hebben immers een beperkte actieradius en naarmate ze verder naar het oefenterrein moeten vliegen, is er minder tijd beschikbaar voor de oefeningen zelf. Kostbare vliegtijd en brandstof gaan dan verloren met transitie-uren die geen oefenwaarde hebben. Vooral de drie laagvlieggebieden in Drenthe (GLV I, II en III) liggen relatief ver van de vliegbasis Gilze-Rijen verwijderd.

Hoe worden klachten afgehandeld en hoe vindt het overleg met de omgeving plaats?

Het bureau Geluidshinder, Rapportering en Zonering (BGZR) van de Koninklijke Luchtmacht coördineert de meldingen inzake overlast die van militaire luchtvaartuigen wordt ondervonden. Geluidshinderklachten gaan deels over perceptie van geluid. De klachtenregistratie biedt de mogelijkheid tot trendanalyse over welke bewegingen op welk moment en locatie tot grotere belasting leiden. Geluidshindermeldingen zijn initieel niet bedoeld om vliegbewegingen te voorkomen. Meldingen met betrekking tot geluidsoverlast kunnen op een aantal manieren worden ingediend. Via de website van Defensie, de diverse vliegbases (lokale nummers) of het landelijke gratis nummer (0800-0226033). De Koninklijke Luchtmacht registreert de melding en doet intern onderzoek. Indien gewenst wordt de melder teruggebeld over de melding. Bij schade die mogelijk is veroorzaakt door vliegoperaties van CLSK wordt deze na melding op bovengenoemde manieren voorgelegd aan de sectie Claims van Defensie. Deze afdeling is verantwoordelijk voor de afhandeling van alle schademeldingen jegens Defensie.

Indien een melding wordt ontvangen, kunnen radargegevens worden gebruikt ten behoeve van onderzoek en wordt een terugkoppeling gegeven aan de melder. Indien mogelijk wordt daarna, in overleg met de militaire eenheid, gezocht naar een oplossing. Hiervoor worden soms tijdelijk gebieden vermeden of vlieghoogten aangepast. Dit gebeurt in heel Nederland. Soms wordt in een persoonlijk onderhoud gekeken of er betere mogelijkheden zijn om het gebruik van laagvlieggebieden te combineren met het woon- en recreatiegenot van de bewoners, of om verstoring van lokale fauna te voorkomen.

Tevens wordt overleg gepleegd met verschillende partijen. De belangen van de omwonenden van GLV IX en V worden behartigd door respectievelijk Klankbordgroep Maas Waal en Commissie Overleg Voorlichting en Milieu (COVM) Eindhoven inzake Oirschot. Beide groepen komen geregeld bijeen en maken indien mogelijk afspraken met defensie vertegenwoordigers.

Hoe vindt communicatie met de omgeving plaats?

Over reguliere trainingsvluchten wordt geen separate berichtgeving gedaan. Oefeningen die bijzonder zijn vanwege hun omvang of de uitgevoerde activiteiten worden met een persbericht onder de aandacht gebracht van lokale en regionale media. Ook via sociale media (twitter) worden aankondigingen verspreid. In geval van ontheffingen voor bijzondere oefeningen wordt overlegd met de desbetreffende gemeenten om afspraken te maken over de communicatie. Gemeenten stellen actieve communicatie op prijs. Actieve communicatie leidt tot minder klachten. Door in gesprek te gaan met de verschillende gemeenten, kan de communicatie beter worden afgestemd op de behoeften van de omgeving. Denk hierbij aan informatieavonden, het geven van relatieconcerten of het inzetten van materieel (bv een helikopter waarbij de crew tekst en uitleg geeft) tijdens bepaalde evenementen waarbij ook raakvlakken met Defensie/veiligheid zijn te vinden.

Hoeveel wordt er laaggevlogen?

Gedurende het nachtvliegseizoen wordt er gemiddeld genomen iedere avond (ma, di, wo en do) tot ca. 22.45 gebruik gemaakt van de GLV's.

Wat is het doel van het (nacht)vliegen?

De vliegers en bemanningen voorbereiden op hun inzet waar ook ter wereld (bij dag en nacht) en mogelijk tegen tegenstanders die als enige doel hebben de helikopter en de bemanning te stoppen in hun missie. Deze voorbereiding is essentieel voor een veilige terugkeer voor mens en machine.

Tijdens de presentatie zijn er nog twee vragen gesteld waarop een antwoord gegeven zou worden:

1. Een van de inwoners stelde dat er tijdens het nachtvliegen niet gevlogen mag worden boven gebouwd gebied. Klopt dit?

Nee, er is wel een minimale hoogte waar aan gehouden moet worden. Er wordt door de bemanningen rekening gehouden met bebouwing en wordt er niet opzettelijk over heengevlogen.

2. In het document wordt gesproken over een nachtvliegseizoen. Is dit een vaste periode in het jaar?

Nee, afhankelijk van de trainingsbehoefte (wel/geen uitzendingen, veel/weinig missies verloren a.g.v. weer e.d.). Gemiddeld genomen begint het nachtvliegseizoen medio september en stopt medio mei.

Voor verdere informatie verwijs ik u graag door naar de website van Defensie/Koninklijke Luchtmacht waar heel veel detailinformatie is te vinden over nachtvliegen, incl. verdere details:

<https://www.defensie.nl/onderwerpen/vliegbewegingen>