
DUTCH MIL - NIEUW MILLIGEN AOCS

AIR OPERATIONS CONTROL STATION NIEUW MILLIGEN, ALERT EN BESCHERMEND

In Nieuw Milligen staat het Air Operations Control Station (AOCS NM). De missie van deze operationele luchtmachtbasis luidt: Het AOCS NM verhoogt de veiligheid van onze samenleving door elke dag en het hele jaar door het Nederlandse luchtruim en het door de NAVO toegewezen verantwoordelijkheidsgebied te bewaken en te beveiligen. We begeleiden het luchtverkeer vlot en veilig en verspreiden de benodigde vliegplan-, luchtruim- en luchtvaart informatie. Het AOCS NM staat voor de beschikbaarheid en inzetbaarheid van haar personeel en middelen. Dit alles onder het motto "Alert en beschermend".

VERKEERSLEIDING IN EEN COMPLEXE LUCHTRUIMSTRUCTUUR.

Nederland is verdeeld in meerdere blokken luchtruim. Control zone's (CTR's) rond een vliegveld, daaromheen terminal control area's (TMA's) en control area's (CTA's). Deze gebieden zijn toegewezen aan civiele (LVNL) en militaire verkeersleidings instanties (o.a. AOCS NM). Daarnaast zijn er nog de danger area's, toegewezen gebieden voor militaire vlieg oefeningen, die boven de Noordzee liggen. Het luchtruim is ook in hoogtes onderverdeeld in een ingewikkeld stelsel. Boven FL245 wordt de verkeersleiding van civiele vliegtuigen overgenomen door Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) als onderdeel van Eurocontrol. Dit overkoepelend orgaan kijkt naar het luchtruim van Nederland, België, Luxemburg en Noordwest Duitsland. Het betreft bekende luchtroutes of 'snelwegen' in de lucht voor het airliner verkeer. Militair vliegverkeer boven FL 245 blijft onder controle van het AOCS NM. De verkeersleiding maakt gebruik van primaire- en secundaire radars. Primaire radars werken actief, zij zenden pulsen uit. Deze pulsen worden door vliegende objecten terug gekaatst en opgevangen. Secundaire radars werken passief, zij vangen de uitgezonden signalen van transponders aan boord van vliegtuigen op.

CIVIEL LUCHTVERKEER IN HOOFDROL

De verantwoordelijkheid voor het begeleiden van een groot deel van de kleine luchtvaart dat vliegt onder Visual Flight Rules (VFR), dus op zicht en niet op instrumenten, ligt bij het AOCS NM. Deze vluchten noemt men ook wel general aviation. Deze begeleiding heet "flight information service" en is bekend onder de roepnaam 'Dutch Mil info'. Het verkeersleiding gedeelte van het AOCS NM is ondergebracht in een bunker en bestaat uit verschillende specialismen. Zo is al het vertrek- en naderingsverkeer van de militaire vliegvelden ondergebracht bij Centralized Approach (CAPP). In sommige gevallen, zoals vliegbasis Eindhoven en Maritiem Vliegveld de Kooy, betreft het veel civiel vliegverkeer. CAPP is onderverdeeld in clusters: Cluster noord (vliegbasis Leeuwarden en Maritiem Vliegveld de Kooy) met callsign 'Rapcon North', cluster zuid (vliegbasis Volkel en vliegbasis Eindhoven) met callsign 'Rapcon South' en cluster west (Militair Luchthaventerrein Deelen, vliegbasis Gilze-Rijen en vliegbasis Woensdrecht) met callsign 'Rapcon West'. Rapcon staat voor Radar Approach Control. Verkeersleiders hebben hier o.a. te maken met starts en landingen en monitoren het luchtruim rond de genoemde vliegbases. In het andere gedeelte van de ruimte bevinden zich de 'Area Controllers' waar algemene verkeersleiding wordt uitgevoerd. Hier betreft het o.a. militair vliegverkeer van en naar de verschillende oefengebieden en kruisend civiel / militair vliegverkeer boven Nederland. Er is een 'lower controller' voor het lage luchtruim onder de FL 195 en een 'upper controller' voor het

luchtruim hierboven. De al genoemde begeleiding van general aviation, of VFR traffic, is ook ondergebracht bij de lower controller. Bij drukte wordt er een tweede werkpositie bezet en deze taak overgedragen. Vanwege de complexiteit van het luchtruim en het luchtverkeer wordt de area controller ondersteund door een assistent. Supervisie wordt geleverd door planners/coördinatoren die het luchtverkeer verdelen onder de verschillende luchtverkeersleiders. Toestemming om een gebied te doorkruisen moet, afhankelijk van de classificatie, verkregen worden. Anderzijds kan een gebied stilgelegd worden, bijvoorbeeld een landmacht schietterrein waar een ambulancehelikopter moet kruisen. Gebieden kunnen tijdelijk afgesloten worden voor functional check flights zoals testvluchten van een F-16 na groot onderhoud of civiele testvluchten in militair luchtruim, bijvoorbeeld de vliegtuigen die uit Fokker onderhoud komen of testvluchten van het Nationaal Lucht en Ruimtevaart laboratorium.

Verkeersleiding zit hem in diverse stukjes. Om een F-16 te laten oefenen in de danger areas krijgt de vlieger eerst toestemming van torenverkeersleider om te vertrekken vanaf zijn thuisbasis. Daarna wordt hij door de verkeersleider van centralized approach veilig en vlot begeleid door het overig vertrekkend- en aankomend vliegverkeer. Aansluitend wordt de begeleiding tot aan het oefengebied overgenomen door de area controller. Eenmaal aangekomen op de oefenlocatie wordt de taak overgenomen door de fighter controller van de gevechtsleiding. Na de oefening wordt de vlieger in omgekeerde volgorde weer veilig terug geloodst. Het luchtruim waar dergelijke oefeningen plaatsvinden zijn dusdanig gepositioneerd dat deze zo min mogelijk de civiele verkeersstromen beïnvloeden. Zodra deze gebieden niet in gebruik zijn door de militaire luchtvaart worden deze beschikbaar gesteld aan de civiele collega's

GEVECHTSLEIDING

De operationele taken van het AOCS NM is tweeledig, de luchtverkeers- en luchtgevechtsleiding. In Nederland staan in Nieuw Millingen en in Wier, in de omgeving van Leeuwarden, twee grote militaire radars. Deze Medium Power Radars (MPR) van het type Thomson-CSF 'ARES' zien alles boven het vaste land en een deel van de Noordzee dat binnen het NAVO en nationaal verantwoordelijkheids-gebied valt. De gevechtsleiding, als onderdeel van het AOCS NM, is de enige autoriteit in Nederland die het luchtbeeld opbouwt en verantwoordelijk is voor de identificatie van de vliegtuigen. De MPR's zijn drie dimensionale primaire radars. Met behulp van deze radars wordt een duidelijk luchtbeeld opgebouwd. Het AOCS NM is onderdeel van een militaire radar keten binnen de NAVO en het luchtbeeld wordt mede opgebouwd door vergelijkbare stations in Denemarken, Duitsland, Verenigd Koninkrijk en België. Maar ook radarbeelden van een marineschip, patriot afweerraketbatterij of een AWACS toestel kunnen er aan worden gekoppeld. Er wordt informatie gedeeld, want dreiging begint vaak ver buiten onze grens, bovendien worden verantwoordelijkheden aan elkaar doorgegeven.

Majoor Jan ter Braake, master controller in het gevechtsleidingscentrum, laat ons zien dat gevechtsleiding een serieuze zaak is. De luchtgevechtsleidingstaken zijn tweeledig, luchtbeeldopbouw en luchtruimbewaking. Daarnaast wordt het dagelijkse militaire vliegprogramma gedirigeerd. In de opbouw van het luchtbeeld geldt dat alles wat vliegt geïdentificeerd moet worden. Dit is niet alleen een nationale, maar ook een NAVO taak en heet 'air surveillance'. Wat moet er in de gaten gehouden worden? Zo lang 'air routes' gehandhaafd worden is er geen probleem. Aan elk vliegtuig wordt tijdens de vlucht een identificatie gegeven en er wordt controle gehouden. Mensen in nood of met radioproblemen zijn heel duidelijk herkenbaar in het luchtbeeld en krijgen direct aandacht. Er bestaat ook zoiets als 'track behavior' wat wil zeggen dat dingen die er niet dagelijks in thuis horen direct opvallen. Als een indringer in het luchtruim zijn transponder uitzet, zoals de Russische

bommenwerpers die zo nu en dan boven ons verantwoordelijkheids-gebied verschijnen, dan worden die niet alleen door Bandbox (roepnaam gevechtsleiding) gezien, maar zijn al eerder door radarstations als onderdeel van NATINADS in omliggende landen gedetecteerd. De Koninklijke Luchtmacht heeft de taak om in het aangewezen NAVO verantwoordelijkheidgebied air power te leveren en luchtverricht af te dwingen. Hiervoor staan er dagelijks twee F-16's op Quick Reaction Alert (QRA) en kunnen direct in actie komen. Zij zullen de Russische bommenwerper (meestal een 'Bear') onderscheppen door op hoge snelheid er heen te vliegen en vervolgens te escorteren. Daarmee wordt tevens vliegveiligheid gecreëerd omdat er dan transponders ter plekke zijn om het civiele luchtverkeer te waarschuwen. De F-16's gaan er onder NAVO-vlag uit waarbij de aansturing wordt gedaan door het Combined Air Operations Centre (CAOC) in Uedem, Kalkar. De F-16 vliegers worden gedurende de hele missie ondersteund door een fighter controller van de gevechtsleiding. Constant worden de vliegers voorzien van actuele informatie en worden begeleid naar hun doel. Majoor ter Brake heeft hierover een hele duidelijke one-liner; Verkeersleiding houdt vliegtuigen uit elkaar, en gevechtsleiding brengt vliegtuigen bij elkaar.

DREIGING

Van een heel andere orde is uiteraard de dreiging van terroristische aanslagen, van welk karakter, vorm of grootte dan ook, dat is geen geheim. Het bewustzijn destijds hieromtrent was er wel maar sinds '9-11' (de aanslagen op het World Trade Center in New York en het Pentagon in Washington) zijn inlichtingendiensten scherper dan ooit en veelal sterk uitgebreid, en luchtverkeersleidingen hierop getraind. Dit bracht grote taakverschuivingen met zich mee en hiervoor zijn procedures in het leven geroepen. Als het vermoeden bestaat dat een civiel platform voor terroristische doeleinden wordt gebruikt gaan alle alarmbellen rinkelen en zijn er procedures die in werking worden gesteld om direct, adequaat en op in elk geval de juiste schaal acties te ondernemen. Dat zal altijd zijn met alle instanties die er mee te maken (zouden kunnen) hebben vanaf lokaal tot eventueel in NAVO verband. Bij het betreden van het nationale verantwoordelijkheidsgebied vindt de zogenaamde "Transfer of Authority" plaats en komt, in geval van Nederland, de verantwoording direct bij de Minister van Veiligheid en Justitie te liggen, ook in direct contact met de Nationale Coördinator Terrorisbestrijding en Veiligheid (NCTV) die onder de Minister van Veiligheid en Justitie sorteert. Op grond van de beschikbare real-time informatie en advies van de NCTV zal de minister een beslissing moeten nemen en dit gebeurt niet zomaar. De situatie zal zeer verantwoord doch bliksemssnel worden beoordeeld mede met medewerking van de inlichtingendiensten en de QRA (Quick Reaction Alert) De gevechtsleiding zorgt ervoor dat dat tijdens de gehele missie updates plaatsvinden. Dit was enkele maanden geleden ook het geval met het toestel van het Spaanse Vueling. Majoor ter Braake legt uit dat dreigingen vaak ver voor onze grens reeds zichtbaar zijn en je dus gelukkig enige speling hebt. In geval de dreiging bestaat zoals destijds 9-11 (het kan zelfs een klein sportvliegtuigje betreffen) kan in het absoluut uiterste geval dit betekenen dat de Minister besluit om het vliegtuig neer te laten schieten. Procedures zijn zeer uitvoerig besproken, ook met leden van de regering die beslissingsbevoegd zijn. Het zal niemand verbazen dat trainingen hieromtrent verplicht zijn.

TOEKOMSTVISIE

De commandant, kolonel Henk Ras, legt uit dat er de komende decennia veel gaat veranderen. Zowel de luchtverkeers- als luchtgevechtsleiding gaan op afzienbare termijn met nieuwe systemen werken. Voor de verkeersleiding betekent dit een verhuizing. In de toekomst zijn de verkeers- en gevechtsleiding ondergebracht op één locatie. De Medium Power Radar doet al ruim 40 jaar trouw dienst. Door de inzet en loyaliteit van het onderhoudspersoneel functioneert de MPR nog steeds. Maar deze oldtimer is aan

vervanging toe. De veranderingen gelden niet alleen voor Nederland want in opdracht van de Europese commissie wordt er gezocht naar 'functional air blocks'. In 2015-2016 gaat de indeling boven Noord-Europa compleet op de schop, vooral in het midden en hoge luchtruim. Een nieuw internationaal verkeersleidingssysteem ontwerpen is zo kostbaar dat de acquisitie hiervan met meerdere landen zal gebeuren. Voorlopig staan de ogen gericht op het ICAS systeem van Thales en Indra. Verder zullen in de toekomst alle sensoren (militair en civiel) gecombineerd worden in een nieuw systeem genaamd ARTAS.

Maar ook op de lange termijn staan ons een hoop veranderingen te wachten. In Nederland wordt gestreefd naar één organisatie in één luchtruim. Na verwachting is dit medio 2020 afgerond. De samenwerking tussen Klu en LNVL is al geïntensiveerd. Tijdens werving en selectie wordt er bijvoorbeeld naar dezelfde standaard gekeken. Beide organisaties komen elkaar tegen in de werkgroep 'luchtruim' waarin voorbereidingen van de aanpassingen in de luchtruimstructuur en procedures worden doorgenomen. In de nieuwe luchtruimvisie, die aangeboden is aan de tweede kamer, wordt niet alleen gekeken naar vereenvoudiging, maar ook zal de capaciteit verdriedubbelen. Het huidige systeem waarin getrapt omhoog en omlaag wordt gevlogen en veel geschakeld wordt is dan niet meer werkbaar. Veel termen, maar dat geeft ook de complexiteit weer.

Kolonel Ras benadrukt het belang van het regelmatig oefenen. Eigenlijk zijn onze mensen constant op uitzending, er ligt bij de mannen en vrouwen van het AOCS NM een grote verantwoordelijkheid. Er wordt goed samengewerkt, dat is van essentieel belang. Zeker met de beoogde grote veranderingen in de toekomst wordt er op toegezien dat dit zo blijft.

Kees Otten & Wim Das
