



Ministerie van Defensie

## Hoofdlijnen reactienota

Versie	
Datum	25 november 2019
Status	Definitief

## Colofon

	KD:Ambtelijke leiding Directoraat-generaal Beleid
Locatie	Den Haag - Plein-Kalvermarktc. Kalvermarkt 32 's-Gravenhage
Postadres	Postbus 20701 2500 ES 'S-GRAVENHAGE MPC 58B
Versie	

## **De reactienota MER en ontwerp-LHB Gilze-Rijen op hoofdlijnen**

### Inhoud

#### Inleiding

1. Het proces
2. Inhoud op hoofdlijnen
3. Optimalisatie helikopteractiviteiten
4. Reserveveldfunctie
5. 35 Ke in Luchthavenbesluit
6. Geluidmeting
7. Rattle noise
8. Ke Lden
9. Evaluatie
10. Nb-wetvergunning en stikstofuitsoot

## Inleiding

In het ontwerp-luchthavenbesluit heeft Defensie uiteengezet welke activiteiten ze op de vliegbasis wil uitvoeren. In het MER zijn die plannen doorgerekend op hun effecten voor de omgeving: voor omwonenden en voor natuur en milieu. Daarop zijn ruim 800 zienswijzen ingediend en is een petitie aangeboden aan de Tweede Kamer, wat heeft geleid tot de motie-Kerstens, over een "gedragen luchthavenbesluit".

### 1. Het proces

Aan Defensie is gevraagd in haar reactie niet met "in beton gegoten" standpunten terug te komen. Dat correspondeert met de vraag om een "gedragen luchthavenbesluit" uit de motie-Kerstens, wat in ieder geval overleg tussen Defensie en omwonenden veronderstelt. Daarom presenteert Defensie nu nog niet de definitieve reactie op de zienswijzen en het aanvullend MER, maar eerst een reactie op hoofdlijnen. Defensie volgt daarmee de suggestie en het aanbod van de gemeente om met omwonenden in gesprek te gaan om te bekijken hoe het Luchthavenbesluit kan worden verbeterd en het draagvlak daarvoor kan worden vergroot. Pas na die gesprekken en na verwerking van de wijzigingen die daaruit kunnen voortkomen, stelt Defensie de reactie op de zienswijzen vast.

De presentatie van de hoofdlijnen van de reactienota op 4 december a.s. betekent daarom voor Defensie niet de afsluiting van de ter inzagelegging, maar het begin van een overlegronde met de omwonenden.

### 2. Inhoud op hoofdlijnen

Hieronder wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

- Optimalisatie helikopteractiviteiten
- Reserveveldfunctie jachtvliegtuigen
- Geluidmeting
- Rattle noise
- Overgang van Ke naar Lden
- Nbwetvergunning en stikstof
- Evaluatie luchthavenbesluit

### 3. Optimalisatie helikopteractiviteiten

De Commissie m.e.r. heeft in haar voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport geadviseerd in een aanvulling op het MER alsnog in te gaan op optimalisaties van helikopteractiviteiten en hun (positieve) milieueffecten. Ook de zienswijzen bevatten vele overeenkomstige voorstellen tot optimalisaties en daarmee ook tot vermindering van overlast. De Commissie noemt als kansrijke voorbeelden:

- Het gebruik van simulatoren (inclusief de daaraan verbonden reductie van vluchten);
- Hoger vliegen;
- Verplaatsing van oefenslopes;
- Warmdraaien op andere locaties;
- Het beperken van de openingstijdens van de luchthaven tot 23.00 uur;
- Overnachten op Deelen;
- Vermijden van circuitvliegen over Hulten en Gilze-Rijen.

Defensie heeft deze en andere alternatieven opnieuw beoordeeld en het NLR voor een aantal alternatieven om berekeningen gevraagd.

#### *Gebruik simulatoren*

Het Commando Luchtstrijdkrachten maakt voor opleidingen en oefening en training gebruik van simulatoren en zal dat gebruik de komende jaren nog verder opvoeren. De verwerving van de Multi Ship Multi Type (MSMT)- simulator is gaande, het systeem is in 2023 volledig operationeel. Met deze simulator kan het helikopteroptreden in complexe situaties worden beoefend. Deze simulator is niet bestemd voor het beoefenen van basisvaardigheden, die bijvoorbeeld tijdens het circuitvliegen boven de vliegbasis worden getraind. Het gebruik van de MSMT-simulator leidt daarom niet tot noemenswaardige vermindering van vliegactiviteiten op en vanaf vliegbasis Gilze-Rijen.

In de visie op vliegsimulatie, aan de Kamer gestuurd op 17 oktober 2018 (Kamerstuk 35 000 X, nr. 14), schrijft de staatssecretaris dat in 2001 als bezuinigingsmaatregel het aantal helikoptervlieguren met twintig procent is verminderd. Nu het huidige kabinet het defensiebudget structureel heeft verhoogd, is die bezuinigingsmaatregel van de baan en wordt er meer *live* gevlogen en zal er in de toekomst ook in de MSMT-simulator worden gevlogen.

Conclusie: geen verandering

#### *Hoger vliegen (SILO procedure)*

Om de geluidhinder op de grond te beperken is voorgesteld hoger door de corridors te vliegen. Operationeel zitten hier een aantal haken en ogen aan. Belangrijkste bezwaar is dat de SILO-procedure vereist dat de helikopter zo snel mogelijk hoogte wint, terwijl vanuit veiligheidsoogpunt prioriteit nr. één is dat de helikopter na take-off zo snel mogelijk een veilige snelheid bereikt, dat wil zeggen dat hij voldoende snelheid heeft om bij een motorstoring veilig weg te kunnen vliegen of veilig te kunnen landen. Na het wegvliegen moet de piloot niet primair inzetten op hoogte winnen, maar op snelheid winnen. Bovendien moet er meer getaxied worden als er maar één locatie is om op te stijgen en te landen. Dat betekent niet alleen meer grondgebonden geluid, maar ook een vermindering van de effectiviteit van een trainingsvlucht, waardoor per saldo meer trainingsvluchten nodig zijn. En de SILO-procedure vergt een groter circuit, dat daarmee ook buiten de hekken komt en dus deels over de woonkernen Rijen en Gilze ligt.

Qua geluideffect op de grond is het resultaat gemengd: in de 35 Ke-contour, dus direct onder de vliegbaan, daalt het aantal gehinderden licht, terwijl in de 20 Ke-contour, verder van de vliegbasis verwijderd, het aantal gehinderden juist toeneemt.

Conclusie: geen verandering

#### *Verplaatsing oefenslopes*

De kosten van de verplaatsing van de oefenslopes naar locaties meer in het hart van de vliegbasis worden begroot op € 500.000. Deze maatregel leidt volgens de gemaakte berekeningen slechts tot een minimale vermindering van het aantal gehinderden in de 35 Ke-contour en wordt daarmee niet doelmatig geacht.

Conclusie: geen verandering

#### *Warmdraaien op andere locaties*

Een helikopter moet voor take off kort warmdraaien. Dat gebeurt op het platform tussen de hangar en de opstijgplaats. Verplaatsing van deze activiteit levert alleen een verplaatsing en geen beperking van geluidsoverlast op.

#### *Het beperken van de openingstijden van de luchthaven tot 23.00 uur*

Lokaal vliegen – anders dan vertrekkend en terugkerend verkeer naar en van andere bestemmingen – is niet toegestaan na 22.00 uur. Voor vertrekkend en terugkerend verkeer is het veld nu in beginsel gesloten vanaf 23.00 uur. Wanneer in de toekomst

het aantal vliegers op het vereiste niveau komt en het voorziene aantal vliegen wordt gemaakt, zal het tijdsblok tussen zonsondergang en 23.00 uur echter te weinig ruimte bieden om alle benodigde trainingsvluchten van en naar die andere bestemmingen uit te voeren. Op dagen dat de helikopters op Deelen of elders oefenen, is dan van belang dat de helikopters ook na 23.00 uur kunnen terugkeren op Gilze-Rijen.

#### *Geen reservering oefenruimte NH90 op Gilze-Rijen*

Besloten is dat alle 20 NH90 helikopters worden ingezet in het maritieme domein, dat wil zeggen ter ondersteuning van schepen en andere eenheden van het Commando Zeestrijdkrachten. Daarom worden alle NH90's geplaatst op Maritiem Vliegkamp De Kooy. In de berekeningen die aan het MER ten grondslag liggen, was rekening gehouden met het behoud van de oefenruimte voor acht NH90 helikopters op Gilze-Rijen.

Besloten is met alle NH90's te oefenen op en vanaf Maritiem Vliegkamp De Kooy en geen oefenruimte voor de NH90 helikopter te reserveren op vliegbasis Gilze-Rijen. Conclusie: dit leidt tot een verkleining van de 35 Ke-contour.

#### *Vermindering vliegtuigbewegingen Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht (SKHV)*

In het MER is rekening gehouden met ruimte voor een groei van het aantal vliegtuigbewegingen van SKHV tot 10.000 per jaar. Erkend wordt dat vooral de vliegactiviteiten in het weekend als hinderlijk worden ervaren.

Besloten is dit aantal te halveren tot maximaal 5.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Conclusie: dit leidt tot een verkleining van de 35 Ke-contour.

#### *Meer gebruik van andere vliegbases*

DHC zal het gebruik van andere vliegbases, waaronder vliegbasis Deelen, verhogen tot 10 % van het totaal aantal vliegtuigbewegingen op jaarbasis. Hiermee komt Defensie tegemoet aan de wensen van de omwonenden van Gilze-Rijen.

Conclusie: dit leidt tot een verkleining van de 35 Ke-contour.

#### **4. Reserveveldfunctie**

In het ontwerp-luchthavenbesluit staat dat de vliegbasis een reserveveldfunctie voor het huisvesten van één squadron jachtvliegtuigen voor zes maanden heeft.

Overwogen is de reserveveldfunctie op een andere manier juridisch te verankeren zónder dat er sprake is van een permanente ruimtelijke reservering. Defensie heeft besloten dit niet te doen, omdat daarmee eenzelfde wettelijk regime gaat gelden ook voor de beide andere vliegbases met een reserveveldfunctie, Eindhoven en Woensdrecht, en dat Defensie daardoor meteen op drie velden geluidsruimte afstaat, die voor Defensie een strategische reserve vormt.

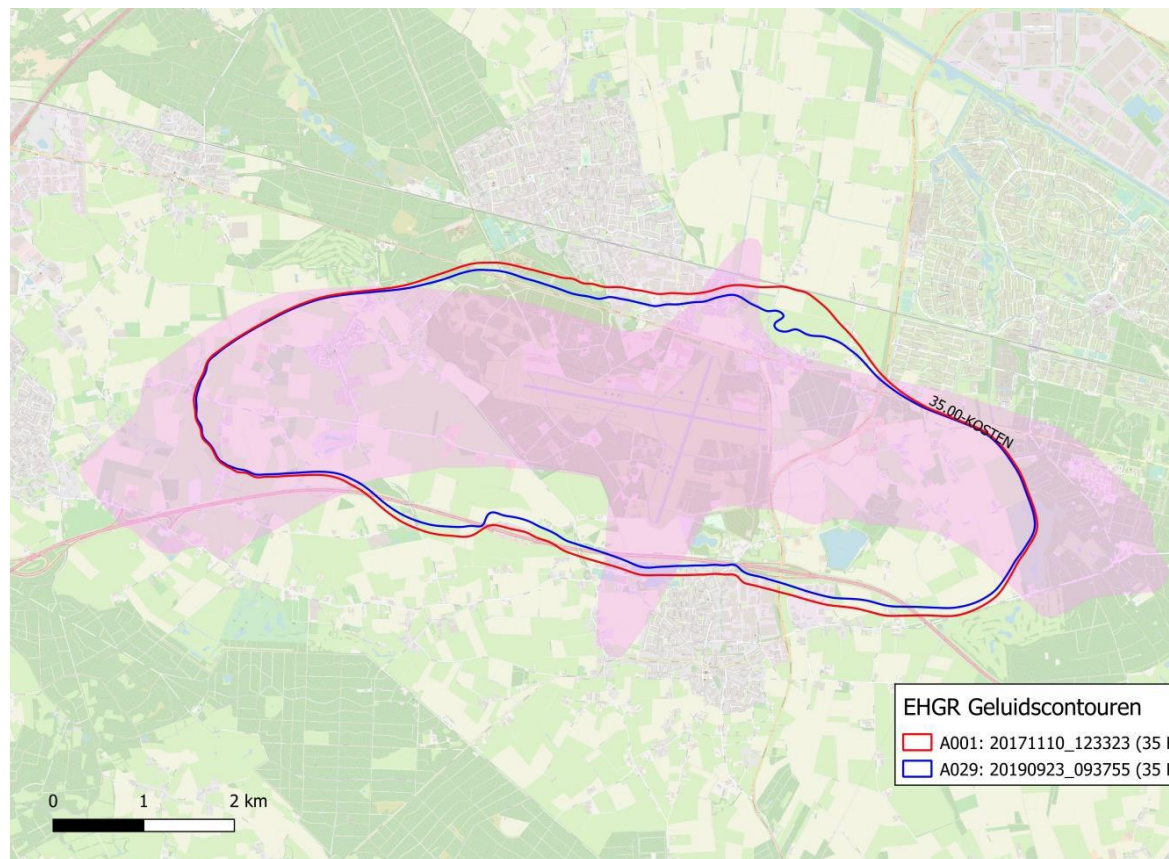
De verwachting is dat in de nabije toekomst daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van de reserveveldfunctie op Gilze-Rijen, met name als op de beide *Main Operating Bases* Leeuwarden en Volkel grootschalige werkzaamheden plaats gaan vinden voor een nieuwe Vliegtuig Afrem Installatie, die in en onder de start- en landingsbaan moet worden ingebouwd. Hoewel er voorbeelden zijn van korter durend groot onderhoud, heeft de bouwdienst van Defensie, in overleg met het Rijksvastgoedbedrijf, opgegeven dat voor groot onderhoud aan een start- en landingsbaan, inclusief onvoorziene omstandigheden, met een periode van zes maanden moet worden gerekend.

Daarom is besloten de reserveveldfunctie jachtvliegtuigen voor de duur van zes maanden te handhaven.

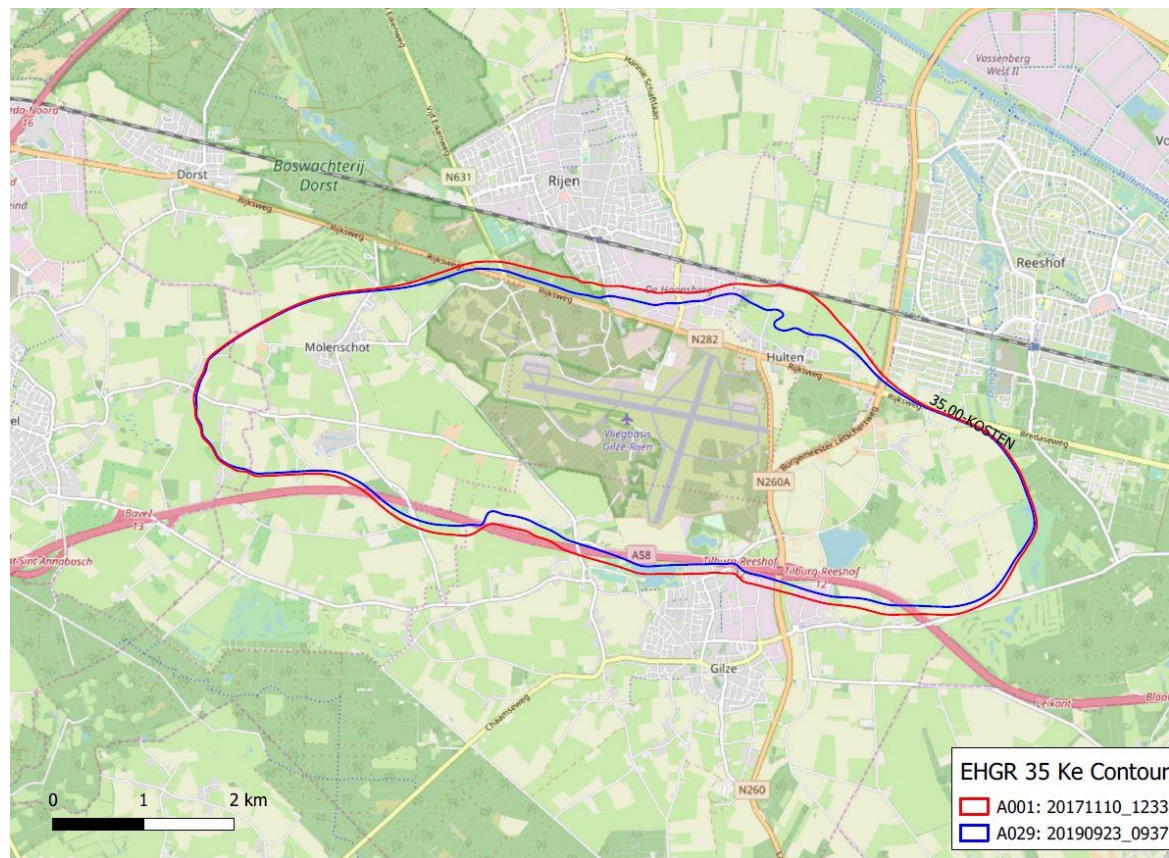
## 5. 35 Ke contour in Luchthavenbesluit

Wat wordt de nieuwe contour in het luchthavenbesluit? Het roze gekleurde gebied op onderstaande plattegrond geeft de oude 35 Ke contour weer, die hoort bij de tijd dat Gilze-Rijen nog een basis was voor jachtvliegtuigen.

De rode lijn geeft de 35 Ke contour weer die hoort bij het totaal aan plannen die als voorgenomen activiteit zijn gepresenteerd in het ontwerp-luchthavenbesluit. De blauwe lijn geeft de 35 Ke contour uit het ontwerp-luchthavenbesluit, min de oefenruimte voor de NH90's, min de verlaging van het plafond voor SKHV, min de 10% uitplaatsing.



Het onderstaande kaartje geeft alleen de laatstgenoemde contouren, zonder de contour van de oude basis voor jachtvliegtuigen.



## 6. Geluidmeting

In reactie op een wens van omwonenden heeft Defensie aanvankelijk besloten tot tijdelijke geluidmeting rondom de vliegbasis. Belangrijke doelen zijn om op een aantal plaatsen de optredende geluidniveaus te meten en om de gemeten waarden te vergelijken met de geluidbelastingberekeningen. De eerste meetlocaties zijn in september 2019 geplaatst. Het meetnet zal voor het einde van het jaar volledig operationeel worden. Met de komst van het geluidmeetnet worden de berekeningen door Defensie van de geluidbelasting en de geluidhinder beter controleerbaar. Inmiddels heeft Defensie besloten het geluidmeetnet permanent te maken.

Jaarronde geluidsmeting is van belang voor een structureel beeld, waarin alle seizoensgebonden afwijkingen zijn betrokken. Dat is ook van belang bij een vergelijking van het gemeten en het berekende geluid. Dat betekent niet dat Defensie pas verdere stappen richting Luchthavenbesluit zal zetten nadat eerst een jaar gemeten is. De voorbereidingen voor het luchthavenbesluit gaan door. Mochten de komende maanden de resultaten van de geluidmetingen aanleiding geven tot ernstige twijfels omtrent de berekende contour, dan zal Defensie zich beraden wat de gevolgen hiervan zijn voor de in het luchthavenbesluit vast te leggen zonering.

## 7. Rattle noise

Uit de onderzoeken van TNO en NLR had Defensie geconcludeerd dat *rattle noise* optreedt bij woningen die te maken hebben met frequente helikopterpassages die leiden tot een geluidsbelasting op de gevel van 75 dB en meer. Woningen binnen de 40 Ke-contour worden met die frequente passages geconfronteerd. Daarom is de



door het NLR aanbevolen correctiefactor van +6dB toegepast op het 40 Ke-contourgebied: dat vergrote gebied is vervolgens het zoekgebied geworden, waar is gekeken naar woningen die gevoelig zijn voor *rattle noise* en die daarom in aanmerking komen voor bouwkundige maatregelen.

In de reacties zijn vraagtekens geplaatst bij de keuzes die Defensie heeft gemaakt, onder de keuze voor een frequente geluidsbelasting van 75 dB of meer als criterium om te bepalen aan welke woningen bouwkundige maatregelen getroffen moeten worden. In het overleg met vertegenwoordigers van omwonenden over het geluidmeetnet is besloten ook onderzoek te doen naar het aspect *rattle noise*. Dit onderzoek wordt gericht op de volgende vragen:

- "A. Klopt het uitgangspunt dat rattle optreedt bij (uitsluitend) passages van een Chinook met een niveau  $L_{Amax}$  van 75 dB(A) of hoger? Moet de waarden van 75 dB(A) voor het type woningen rond de vliegbasis Gilze-Rijen worden aangepast?
- B. Is op een bepaalde plaats in een bepaalde periode het aantal vluchten van een Chinook met een gemeten niveau  $L_{Amax} \geq 75$  dB(A) in overeenstemming met het aantal dat volgens de berekeningen in die periode een niveau  $L_{Amax} \geq 75$  dB(A) heeft?
- C. Is er een dusdanige afwijking tussen gemeten en berekende niveaus  $L_{Amax}$ , dat die aanleiding geeft om het gebied dat voor maatregelen tegen rattle in aanmerking komt te herzien."

Al naar gelang de uitkomst van deze metingen neemt Defensie zo nodig maatregelen. Een maatregel die nu wel genomen wordt betreft de woningen aan de Rijksweg die als gevolg van de 'Ius van Hulten' ontbreken in Tabel 1 in het TNO-rapport over maatregelen tegen rattle noise: deze woningen worden nu alsnog aan de lijst toegevoegd.

## 8. Ke Lden

Defensie werkt aan de overstap van Ke op Lden als geluidhindermaat. Daarover is de Kamer geïnformeerd. Defensie heeft daarover ook advies gevraagd aan de Commissie m.e.r., dat is uitgebracht in een brief van 20 februari 2018 (Commissie m.e.r., advies nummer 3255). Die overstap vergt een wijziging van het Besluit Militaire Luchthavens. Omdat die wijziging voor alle militaire luchthavens geldt en de overstap naar Lden op elke vliegbasis anders uitpakt en dus maatwerk vereist én overleg met de regio, is dit een gecompliceerde opgave. Defensie heeft besloten eerst de resterende luchthavenbesluiten, voor de vliegbases Gilze-Rijen, Woensdrecht en De Peel, af te maken, en daarna het overleg te voeren over de overgang naar Lden. Dat is niet alleen inhoudelijk complex, maar ook procedureel, omdat ten tijde dat het wijzigingsvoorstel BML klaar ligt voor interdepartementaal overleg, eventuele parlementaire behandeling en advisering door de Raad van State, er voor iedere vliegbasis al een wijziging op het luchthavenbesluit klaar moet liggen.

Daarom kent het Luchthavenbesluit als het van kracht wordt nog een Ke-contour, maar deze wordt vervangen door een Lden-contour zodra het gewijzigde BML in werking treedt.

## 9. Evaluatie

Volgens bijlage 7 van het Luchthavenbesluit zullen de milieugevolgen van het Luchthavenbesluit te zijner tijd geëvalueerd worden. Deze evaluatie zal uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van het besluit beginnen. In de evaluatie komen de volgende punten aan de orde:

- de bijdrage van het luchtverkeer aan de geluidbelasting moet worden vergeleken met de in het MER opgenomen vooronderstelde geluidbelasting

- en de in de aanwijzing opgenomen geluidzone
- externe ontwikkelingen, maar ook nieuwe berekeningsmethodieken c.q. meetmethoden, welke relevant zijn voor het gekozen alternatief/variant. Daarnaast zullen de volgende aspecten in de evaluatie aan de orde dienen te komen.
- voortschrijdende inzichten en waar mogelijk effecten op het gebied van milieu, inclusief geluidbelasting, hinderbeleving, gezondheid, externe veiligheid en flora en fauna, in relatie tot de luchthaven en startende en landende vliegtuigen;
- mogelijkheden om hinderbeleving in relatie tot ontwikkelingen in het luchtverkeer te monitoren door aan te sluiten bij de internationale standaard voor het meten van hinderbeleving conform ISO-15666:2002.

De afbakening van de evaluatie zal worden afgestemd in de COVM.

### **10. Nb-wetvergunning en stikstofuitstoot**

Nadat enkele jaren geleden de eerste Nb-wetvergunning, voor helikopter laagvliegen, onherroepelijk was geworden, werkt Defensie nu in overleg met het ministerie van LNV aan de aanvraag voor een Nb-wetvergunning overige militaire vliegactiviteiten. Daarvan maakt Gilze-Rijen geen onderdeel uit. De MER ter voorbereiding van het luchthavenbesluit zou uitwijzen of Defensie in verband met significante effecten op de natuur militerende maatregelen zou moeten nemen. Dat bleek niet het geval te zijn.

Over stikstof stond in de MER het volgende: "De stikstofdepositie neemt als gevolg van de voorgenomen activiteit toe in omliggende Natura 2000-gebieden. De toename is maximaal in het gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen en bedraagt 0,11 mol/ha/jaar. Voor een toename in depositie is een reservering gemaakt in het PAS." Dat leek op dat moment afdoende, maar dit is achterhaald sinds de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Waarschijnlijk zal de stikstofdepositie in de Loonse en de Drunense Duinen & Leemkuilen opnieuw beoordeeld moeten worden. Leidt een toename in de stikstofdepositie tot significante effecten, dan zal Defensie met mitigerende maatregelen moeten komen. Hoe dan ook moet hiervoor een oplossing worden gevonden, voordat het Luchthavenbesluit kan worden afgerond.