



## **Informatienota naar aanleiding van zienswijzen over MER en ontwerp-luchthavenbesluit Gilze-Rijen**

Datum: 08-09-2020

## Inhoud

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>5</b>
1.1	<i>Het Luchthavenbesluit Gilze-Rijen</i>	12
1.2	<i>Procedure</i>	13
<b>2</b>	<b>VOORGENOMEN ACTIVITEITEN</b>	<b>15</b>
2.1	<i>Openingstijden militair luchtverkeer</i>	15
2.2	<i>Openingstijden burgerluchtverkeer</i>	16
2.3	<i>Openingstijden recreatief burgerluchtverkeer</i>	17
2.4	<i>Uitingen in relatie tot de activiteiten (vermeende toezeggingen)</i>	17
2.5	<i>Taakstelling en belegging</i>	19
2.6	<i>Referentiesituatie versus voorgenomen situatie</i>	19
<b>3</b>	<b>NUT EN NOODZAAK</b>	<b>20</b>
3.1	<i>Reserveveldfunctie</i>	20
3.2	<i>Mogelijkheid ontheffing reserveveld</i>	21
3.3	<i>Intensivering returnveldfunctie</i>	22
3.4	<i>Returnveld, overloopveld, oefenveld en reserveveld</i>	23
3.5	<i>Verruiming beperkingengebied (35 Ke-zone)</i>	23
3.6	<i>Recreatieve burgerluchtvaart</i>	24
3.7	<i>Advies commissie m.e.r. over behoefte functies</i>	25
<b>4</b>	<b>ALTERNATIEVEN</b>	<b>27</b>
4.1	<i>Simulatoren</i>	27
4.2	<i>Gebruik luchthaven Deelen</i>	28
4.3	<i>Alternatieve minder bevolkte gebieden</i>	29
4.4	<i>Bronmaatregelen</i>	29
4.5	<i>Upgrade Apaches</i>	30
4.6	<i>Alternatieve locaties slopes</i>	31
4.7	<i>Alternatieve locaties warmdraaien</i>	31
4.8	<i>Alternatieve locaties stijgen en dalen</i>	31
4.9	<i>Versmalling invliegtunnels</i>	32
4.10	<i>Alternatieve vliegroutes</i>	32
4.11	<i>Beperking tot één circuitroute</i>	33
4.12	<i>Zuidelijke circuit</i>	33
4.13	<i>Hoger vliegen</i>	33
4.14	<i>Geluidsschermen</i>	34
<b>5</b>	<b>ONTWERP-LUCHTHAVENBESLUIT</b>	<b>35</b>
5.1	<i>Terinzagelegging</i>	35
5.2	<i>Vooroverleg (artikel 10.18 Wet luchtvaart)</i>	35

5.3	<i>Deelname COVM (artikel 10.25 Wet luchtvaart)</i>	36
5.4	<i>Strijd met artikel 10.15 Wet luchtvaart</i>	36
5.5	<i>Financiële uitvoerbaarheid</i>	37
5.6	<i>Onderzoek gedateerd</i>	38
<b>6</b>	<b>GELUID</b>	<b>39</b>
6.1	<i>Referentiesituatie</i>	39
6.2	<i>Ke-systematiek en <math>L_{den}</math>-systematiek</i>	40
6.3	<i>Ke-systematiek in relatie tot AbRvS 3 december 2003 (ECLI:NL:RVS:2003:AN9219)</i>	41
6.4	<i>Onderbouwing totstandkoming 35 Ke-zone</i>	42
6.5	<i>Effect circuitvliegen</i>	43
6.6	<i>Helikoptergeluid onvoldoende representatief</i>	43
6.7	<i>Slechts effect woningen betrokken</i>	44
6.8	<i>Toename vliegtuigbewegingen</i>	44
6.9	<i>Toename geluidsoverlast</i>	45
6.10	<i>Negatief effect op dieren (paarden)</i>	45
6.11	<i>Negatief effect op kinderen en leerprestaties</i>	46
6.12	<i>Meetopstelling en validatie</i>	47
6.13	<i>Feitelijke geluidbelasting niet meegenomen</i>	47
6.14	<i>Cumulatie</i>	48
6.15	<i>Richtlijn Omgevingslawaaai</i>	49
6.16	<i>Recreatief gebruik</i>	49
6.17	<i>Wijze van berekening geluid recreatief gebruik</i>	50
6.18	<i>Grondslag historische vluchten</i>	50
6.19	<i>Contouren over Tilburg</i>	51
6.20	<i>35Ke-zone over kern Molenschot</i>	52
6.21	<i>Klachtenregistratie en monitoring van de effecten</i>	52
6.22	<i>Evenementen</i>	53
6.23	<i>Nieuw onderzoek</i>	53
<b>7</b>	<b>RATTLE-NOISE</b>	<b>54</b>
7.1	<i>Rattle-aandachtsgebied</i>	57
7.2	<i>Omvang rattle-aandachtsgebied</i>	58
7.3	<i>Rattle-noise en KE-systematiek</i>	59
7.4	<i>Rattle-noise Apaches</i>	59
7.5	<i>Berekening rattle noise</i>	60
7.6	<i>Omvang 35Ke contour en 40Ke contour met rattle noise</i>	60
7.7	<i>Toetsingskader rattle noise</i>	61
7.8	<i>Maatregelen woningen</i>	61
7.9	<i>Omvang maatregelengebied</i>	62
7.10	<i>Afwijken TNO-advies</i>	63
7.11	<i>Niveau van onderzoek</i>	63
7.12	<i>Rattle-noise buiten de zonering</i>	64

7.13	<i>Niet overgenomen advies Commissie m.e.r.</i>	65
7.14	<i>Niet gemotiveerde afgeweken van TNO-advies</i>	65
7.15	<i>Onderzoek rattle-noise via geluidsboxen</i>	65
7.16	<i>Woonwijk niet op adressenlijst</i>	66
7.17	<i>Woning niet op adressenlijst</i>	66
<b>8</b>	<b>GEZONDHEID EN LEEFBAARHEID</b>	<b>67</b>
8.1	<i>Gezondheid</i>	67
8.2	<i>Geur(onderzoek)</i>	67
8.3	<i>Advies MER gezondheid</i>	68
8.4	<i>Dierenwelzijn</i>	69
<b>9</b>	<b>LUCHTKWALITEIT EN STIKSTOFDEPOSITIE</b>	<b>69</b>
9.1	<i>Immissie en emissie</i>	69
9.2	<i>Effecten fijnstof en ultra fijnstof</i>	71
9.3	<i>Geen beroep op PAS</i>	71
9.4	<i>Effecten weg- en luchtvaartverkeer</i>	72
9.5	<i>Motivatie voldoen aan richtlijn 2008/50/EG ontbreekt</i>	72
9.6	<i>Stellen grenswaarden luchtkwaliteit</i>	73
9.7	<i>Duurzaamheid</i>	73
9.8	<i>Gezondheidsbelevingsonderzoek</i>	74
<b>10</b>	<b>EXTERNE VEILIGHEID</b>	<b>74</b>
10.1	<i>Externe veiligheid door militair luchtverkeer</i>	74
10.2	<i>Begrip kwetsbaar object</i>	76
10.3	<i>PR10<sup>-6</sup> contour</i>	76
10.4	<i>Rekenmodellen en normstelling</i>	78
10.5	<i>Toepassing Bevi</i>	79
<b>11</b>	<b>NATUUR</b>	<b>79</b>
11.1	<i>Effecten</i>	79
11.2	<i>Natuur- en stiltegebieden</i>	80
11.3	<i>Referentiesituatie Wet natuurbescherming</i>	81
11.4	<i>Ontbreken van een passende beoordeling (en ADC-toets)</i>	82
<b>12</b>	<b>HANDHAVING EN CONTROLE</b>	<b>83</b>
12.1	<i>Handhaving</i>	83
<b>13</b>	<b>SCHADE (WONINGEN)</b>	<b>84</b>
13.1	<i>Onroerende zaken</i>	84
<b>14</b>	<b>WAARDEVERMINDERING</b>	<b>85</b>
14.1	<i>Huizenwaarde</i>	85

## Woord vooraf

### Inleiding

Defensie werkt sinds 2016 aan een luchthavenbesluit voor vliegbasis Gilze-Rijen. De plannen, zoals uiteengezet in de voorbereiding van het luchthavenbesluit, ontmoeten in de omgeving veel weerstand. Dit blijkt onder meer uit de ongeveer 800 zienswijzen die zijn ingediend als reactie op het milieueffectrapport (MER) en op het ontwerp-luchthavenbesluit. Defensie is zich bewust van de hinder die de omgeving van de vliegbasis ervaart, zowel van het geluid van de vliegactiviteiten als van de beperkingen in het bijzonder voor de woningbouw in de omgeving. Tegelijk heeft het Defensie Helikopter Commando (DHC) een belangrijke verantwoordelijkheid in het bijdragen aan de grondwettelijke taken van Defensie ter verdediging en ter bescherming van de belangen van het Koninkrijk en de handhaving en bevordering van de internationale rechtsorde. Die verantwoordelijkheid brengt verplichtingen met zich mee om onze mensen goed geofend hun werk te laten doen. Dit vergt in een dichtbevolkt land als Nederland aandacht voor de wijze waarop de militaire functies van de vliegbasis kunnen worden gecombineerd met een goed woon- en leefklimaat in de omliggende kernen. De verschillende behoeftes kwamen niet overeen, wat leidde tot een spanningsveld om te komen tot een gedragen luchthavenbesluit. Om bij omwonenden het draagvlak voor de vliegbasis en de defensieactiviteiten te vergroten, investeert Defensie in een open dialoog met de omgeving. Als aftrap voor die dialoog heeft Defensie begin dit jaar een aantal maatregelen geformuleerd die tegemoet moeten komen aan wensen en bezwaren die in de zienswijzen op het ontwerp-luchthavenbesluit naar voren zijn gebracht. Dat was ook de boodschap waarmee de staatssecretaris van Defensie op 12 februari 2020 een bezoek bracht aan Gilze-Rijen.

Tijdens dat bezoek verwelkomden de aanwezige gemeentelijke en provinciale bestuurders de maatregelen als een positieve stap op weg naar een gedragen luchthavenbesluit. Een van de maatregelen behelsde dat Defensie voorlopig voorrang geeft aan het luchthavenbesluit De Peel. Als het luchthavenbesluit De Peel een feit is kan de reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen op Gilze-Rijen komen te vervallen. Hiermee kan tegemoet worden gekomen aan een van de belangrijkste wensen uit de omgeving. Het verkrijgen van een luchthavenbesluit voor De Peel gaat enkele jaren in beslag nemen en dat betekent ook dat het luchthavenbesluit Gilze-Rijen nog langer op zich laat wachten. Daarmee zou ook voorlopig nog niet worden gereageerd op de zienswijzen die zijn ingediend op het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit. Het is namelijk gebruikelijk dat de Reactienota op de zienswijzen pas verschijnt op het moment dat het definitieve luchthavenbesluit gereed is. Dan is er immers duidelijk welk gevolg er is gegeven aan de verzoeken en de suggesties die in de zienswijzen naar voren zijn gebracht. Defensie vindt het, ondanks dat er geen wettelijke termijn is voor de beantwoording van zienswijzen, onwenselijk zo lang niet te reageren. Daarom wordt deze Informatienota nu gepubliceerd. De Informatienota geeft antwoord op een

groot aantal van de gestelde vragen. Het is helaas niet mogelijk op alle vragen antwoord te geven. Een deel van de beantwoording is bijvoorbeeld afhankelijk van de ontwikkelingen op De Peel of van het overleg dat nog met omwonenden van Gilze-Rijen gevoerd zal worden.

Defensie is zich ervan bewust dat het uitstellen van het luchthavenbesluit Gilze-Rijen en de Informatienota wellicht vragen oproepen in de omgeving. Defensie organiseert op 17 september aanstaande een inloopbijeenkomst waarbij geïnteresseerden overdag en 's avonds welkom zijn met vragen. Dit zal plaatsvinden op het gemeentehuis van Gilze en Rijen. Voor degenen die niet fysiek aanwezig kunnen zijn, is er de mogelijkheid om ook digitaal met Defensie in gesprek te gaan.

### **Waar staan we in het proces en wat gaat er de komende tijd gebeuren?**

Voor Gilze-Rijen is op 15 december 2016 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffect luchthaven Gilze-Rijen vastgesteld. Daarna is in januari 2018 het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit gepubliceerd. Op die twee documenten zijn zienswijzen ingediend. Op die zienswijzen is op 25 november 2019 gereageerd in de Hoofdlijnen Reactienota en wordt in de thans voorliggende Informatienota een aantal vragen meer in detail beantwoord. Ook wordt een aantal vragen pas in de definitieve Reactienota beantwoord.

Het besluit om het definitieve luchthavenbesluit uit te stellen heeft invloed op het verdere verloop van de procedure. Als over enkele jaren de voorbereiding voor het luchthavenbesluit weer wordt hervat, moet zorgvuldig in kaart worden gebracht welke veranderingen er tot dat moment in de plannen zijn aangebracht. Defensie moet, dan mede in overleg met de omgeving, nog vaststellen of en zo ja welk deel van de procedure moet worden overgedaan. Naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport van de Commissie m.e.r. zal het MER nog worden aangevuld. Zo nodig zal het MER ook worden geactualiseerd.

Zienswijzen kunnen voor het ministerie van Defensie in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aanleiding zijn het ontwerp luchthavenbesluit aan te passen dan wel aan te vullen. Een overzicht van die wijzigingen zal worden opgenomen in de (definitieve) Reactienota, die uiterlijk samen met het (definitieve) luchthavenbesluit zal worden gepubliceerd. De Reactienota zal ingaan op alle zienswijzen, ook op de zienswijzen die in deze Informatienota al aan de orde zijn gekomen, zodat alle indieners van zienswijzen qua mogelijkheden tot bezwaar en beroep dezelfde rechten hebben.

### **Vorbereiding luchthavenbesluit De Peel**

Zoals aangegeven is het vervolgproces voor het luchthavenbesluit Gilze-Rijen, afhankelijk van het proces rond het luchthavenbesluit De Peel. Voor dat

luchthavenbesluit moet ook een aantal stappen worden doorlopen. De Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft vanaf 26 juni tot en met 21 augustus 2019 ter inzage gelegen. Defensie schrijft nu aan de Reactienota op de ongeveer 515 zienswijzen en verwacht die na de zomer te publiceren. Dan wordt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor De Peel definitief gemaakt. Deze vormt de handleiding voor de daarna uit te voeren milieueffectrapportage (m.e.r.) waarin de effecten op de omgeving worden onderzocht. Een belangrijk aspect hierbij is de te verwachten stikstofuitstoot van de kazerne na de reactivering van de vliegbasis en wat de weerslag daarvan zal zijn op Natura-2000 gebieden.

Het stikstofonderzoek is ook van belang voor het verkrijgen van een Wnb-vergunning die eveneens benodigd is voor het luchthavenbesluit. Stikstofdepositie vormt in De Peel een uitdaging. Defensie moet bepalen welke mitigerende en compenserende maatregelen moeten worden genomen om de Natura-2000 gebieden te ontzien.

Als de Wnb-vergunning is verleend en het MER gereed is en ter inzage kan worden gelegd, wordt ook het ontwerp-luchthavenbesluit De Peel gepubliceerd. Ook bij het verkrijgen van een luchthavenbesluit De Peel volgt Defensie met de omgeving een participatieproces. De inwoners van Gilze en Rijen en omgeving worden hiervan proactief op de hoogte gehouden via de COVM en bestaande communicatiekanalen zoals de website van Defensie, nieuwsbrieven (de burenmailing waarvoor geïnteresseerden zich kunnen aanmelden via de website van Defensie) en via de (regionale) media. Omdat de verschillende processen (het uitvoeren van een m.e.r., het verkrijgen van een Wnb-vergunning, en de verdere voorbereiding van het eigenlijke luchthavenbesluit) lange doorlooptijden kennen, zal het op zijn vroegst 2024 zijn voordat het luchthavenbesluit De Peel in werking is getreden en daarna het luchthavenbesluit Gilze-Rijen definitief vorm kan krijgen, waarbij de voorgeschreven procedures zorgvuldig worden gevolgd.

Uit het voorgaande kan de vraag rijzen of vliegbasis De Peel wordt gereactiveerd om de druk op Gilze-Rijen te verlichten. Dat is niet het geval: de reactivering van De Peel is nodig vanwege de algemene schaarste aan geluidsruimte voor militaire vliegactiviteiten. In de Kamerbrief van 12 juni 2019 over het luchthavenbesluit De Peel (Kamerstuk 31 936, nr. 638) is uitgelegd dat Defensie krap in die ruimte zit en dat Defensie voor de uitvoering van de noodzakelijke vliegactiviteiten de geluidsruimte van vliegbasis De Peel niet kan missen. Dat leidde tot het besluit voor De Peel een luchthavenbesluit voor te bereiden, zodat de vliegbasis op termijn kan worden gereactiveerd. Als vaststaat dat vliegbasis De Peel weer in gebruik kan worden genomen, kan de reserveveldfunctie jachtvliegtuigen op Gilze-Rijen vervallen. Daarin zit de samenhang tussen beide luchthavenbesluiten.

De genoemde brief van 12 juni 2019 bevatte ook de toezegging dat bij reactivering van De Peel de omvang van de huidige geluidszone niet groter wordt. Die toezegging blijft ongewijzigd.

### **Tussentijdse maatregelen Gilze-Rijen**

Het geven van voorrang aan de ontwikkelingen op De Peel betekent niet dat de ontwikkelingen rond Gilze-Rijen stilliggen. In de eerste plaats is Defensie inmiddels begonnen met de uitvoering van de maatregelen die in de Hoofdpijnen Reactienota van november 2019 zijn aangekondigd en van toezeggingen die de staatssecretaris tijdens haar bezoek aan Gilze-Rijen op 12 februari 2020 heeft gedaan. Deze maatregelen kunnen vooruitlopend op het luchthavenbesluit voor de vliegbasis Gilze-Rijen worden uitgevoerd.

Dit betreft uit de Hoofdpijnen Reactienota:

- Geen reservering oefenruimte NH-90 op Gilze-Rijen (die is al meegerekend in luchthavenbesluit De Kooy);
- Meer gebruik van andere vliegbases: tot 10% uitplaatsing helikopterbewegingen;
- Het instellen van een permanent geluidmeetnet;
- Controle op de wijze waarop de zone voor rattle noise maatregelen is bepaald;
- De overgang van Ke naar Lden.

En uit de brief van de staatssecretaris aan de COVM van 12 februari 2020:

- Het geven van voorrang aan luchthavenbesluit De Peel, zodat reserveveldfunctie jachtvliegtuigen t.z.t. kan vervallen;
- Het in de komende jaren uitvoeren van bouwkundige maatregelen in verband met rattle noise, waarvoor Defensie vanaf 2020 een bedrag van € 20 miljoen heeft gereserveerd;
- Het onderzoeken en verbeteren van het klachtenregistratie- en afhandelingssysteem;
- Het instellen en vastleggen van een plafond van 4000 vliegbewegingen voor de stichting Historische Vlucht en een zondag per maand waarop de stichting Historische Vlucht niet vliegt;
- De verplaatsing van de "oefen-slope" naar een centraal op terrein gelegen locatie;
- De halvering returnveldfunctie helikopters.

### **In gesprek blijven met de omgeving**

In de tweede plaats blijft Defensie de dialoog met de omwonenden zoeken via de klankbordgroep, de COVM en inloop- en themabijeenkomsten die Defensie periodiek gaat organiseren of aan de hand van thema's die naar voren zijn gebracht. Aan de ene kant om te luisteren naar suggesties en kennis te nemen van zorgen en bezwaren die



leven in de omgeving en om met die omgeving te blijven zoeken naar verdere mogelijkheden om de overlast te verminderen. Aan de andere kant kan het DHC aan omwonenden uitleg geven over het eigen functioneren en de eigen werkwijze. Ook over eventuele bijzondere gebeurtenissen onderhoudt de Commandant van het DHC nauw contact met het gemeentebestuur. In deze dialoog past ook het voortgezet overleg met de klankbordgroep van vertegenwoordigers van de woonkernen Gilze, Rijen, Molenschot en Hulten. Het geheel van de zienswijzen overziende zullen in dit overleg in ieder geval de voorziene groei van het helikopterverkeer en de openingstijden van de vliegbasis aan de orde komen. Maar ook andere onderwerpen kunnen in dit overleg worden geagendeerd. Bij hervatting van dit overleg zal gezamenlijk een agenda hiervoor worden opgesteld, waarin de thema's en de vragen die aan de orde moeten komen zullen worden benoemd. Mogelijk komen hier verdere hinderbeperkende maatregelen uit voort.

Voor de ontwikkeling van het luchthavenbesluit Gilze-Rijen heeft Defensie een speciale website gemaakt waar u actuele zaken en achtergrondinformatie over het project kunt vinden: <https://www.defensie.nl/onderwerpen/luchthavenbesluiten/luchthavenbesluit-gilze-rijen>

Indien u regelmatig op de hoogte gehouden wilt worden kunt u zich ook inschrijven voor de Burenmailing. U kunt zich aanmelden via e-mail: [dhc.svc@mindef.nl](mailto:dhc.svc@mindef.nl);

Als u vragen heeft kunt u contact opnemen met Defensie via het contactformulier: <https://www.defensie.nl/onderwerpen/luchthavenbesluiten/contact>

Zoals eerder opgemerkt houdt Defensie de omgeving van Gilze-Rijen ook op de hoogte van de voortgang van belangrijke mijlpalen rond het luchthavenbesluit De Peel, dit in verband met de samenhang met het luchthavenbesluit Gilze-Rijen.

### **Wet natuurbescherming**

In de derde plaats zal Defensie vooruitlopend op het luchthavenbesluit ook voor de vliegbasis Gilze-Rijen een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) aanvragen. Dit is een gevolg van de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof, waardoor de conclusie van het MER dat de stikstofdepositie binnen de gereserveerde ruimte zou liggen op losse schroeven is gezet. Een van de verplichte onderdelen van de vergunningaanvraag is een natuuronderzoek. Dit natuuronderzoek wordt in een later stadium ook gebruikt voor de m.e.r. ten behoeve van het luchthavenbesluit. Voordat het luchthavenbesluit in werking kan treden moet vaststaan dat maatregelen om beschermde natuurgebieden te ontzien daadwerkelijk resultaat hebben. Defensie gaat dit onderzoeken en een Wnb-vergunningaanvraag voorbereiden. De voorbereidingen voor de Wnb-vergunningaanvraag Gilze-Rijen zullen nog dit jaar

beginnen en ongeveer twee jaar in beslag nemen, zodat Gilze-Rijen over een vergunning beschikt voordat het luchthavenbesluit in werking treedt.

Op de genoemde website over het luchthavenbesluit Gilze-Rijen staat bij sommige van de bovengenoemde maatregelen al aangegeven dat de uitvoering daarvan inmiddels ter hand is genomen. De komende tijd zal een gedetailleerd overzicht worden opgesteld waaruit duidelijk wordt welke maatregelen wanneer ter hand worden genomen en wat de onderlinge samenhang is.

### **Belangrijke thema's in deze Informatienota**

In de zienswijzen die zijn ingediend, maar ook in de gesprekken met de omgeving komt een aantal thema's prominent naar voren. De beantwoording van de zienswijzen is verderop in deze Informatienota te lezen, waarbij de zienswijzen op thema zijn gerangschikt.

Drie hoofdpunten van kritiek die in veel zienswijzen aan de orde worden gesteld zijn:

- 1) de reserveveldfunctie jachtvliegtuigen, waarvan sinds Gilze-Rijen helikopterbasis is nooit gebruik is gemaakt, maar die de mogelijkheden voor woningbouw in Hulten en Molenschot wezenlijk beperkt en daarmee de ontwikkeling van deze woonkernen ernstig belemmert;
- 2) de voorziene groei van het helikopterverkeer en daarmee de nog vast te stellen contour;
- 3) de openingstijden van de vliegbasis, omdat avondvluchten als extra hinderlijk worden ervaren.

In reactie op het eerste hoofdpunt van kritiek is nu besloten voorrang te geven aan de voorbereiding van het luchthavenbesluit De Peel, zodat een reactivering van deze vliegbasis op termijn mogelijk is. Als vast staat dat Defensie voor jachtvliegtuigen gebruik kan maken van De Peel, dan kan de reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen op Gilze-Rijen vervallen.

Voor wat betreft het tweede hoofdpunt van kritiek geldt dat in november 2019 en in februari 2020 reeds verschillende maatregelen zijn aangekondigd. Het gaat daarbij om het schrappen van de oefenruimte op Gilze-Rijen voor de NH-90, uitplaatsing naar andere velden van helikopterbewegingen tot 10% van het totale aantal helikopterbewegingen op Gilze-Rijen en halvering van de returnveldfunctie van helikopters die nu in de Verenigde Staten zijn gestationeerd. Door deze maatregelen is de 35 Ke-contour aan de Noord- en de Zuidkant van de vliegbasis teruggedrongen, zodat die niet meer over de bebouwing van Gilze en Rijen zal liggen.

Ook met deze maatregelen neemt het helikopterverkeer in de voorziene situatie nog toe. Het Commando Luchtstrijdkrachten houdt de behoefte aan vliegbewegingen per helikoptertype nog tegen het licht, maar het is duidelijk dat dit de komende tijd in de

gesprekken met de omwonenden een belangrijk thema blijft. Daarbij komt ook de invloed op de vast te stellen contour aan de orde. Wellicht ten overvloede, maar de regelgeving schrijft voor in het luchthavenbesluit en in de bepaling van de geluidszone uit te gaan van het maximale gebruik in de voorgenomen situatie, met het maximale aantal vliegtuigbewegingen behorend bij alle genoemde functies. In de praktijk zal deze algehele samenloop in één jaar zich niet voor doen.

Tot slot de openingstijden. Trainen is noodzakelijk voor de helikopterbemanningen die ook bij duisternis veilig en effectief inzetbaar moeten zijn. Vooral het vliegen in de late avonduren wordt door de omgeving als hinderlijk ervaren. Een deel van de kritiek richt zich op civiel medegebruik in de avonduren. In deze informatienota wordt antwoord gegeven op bepaalde aspecten, maar dit onderwerp zal in de gesprekken met omwonenden zeker nog aan de orde komen. Zoals gezegd komen uit het overleg met de klankbordgroep en de omgeving mogelijk verdere hinderbeperkende maatregelen voort die meegenomen zullen worden in de definitieve beantwoording van de zienswijzen van de reactienota van het luchthavenbesluit Gilze-Rijen.

### **Wetsvoorstel verlenging geldigheidsduur aanwijzingsbesluiten militaire luchtvaartterreinen**

In de brief van 21 april 2020 over de voorbereiding van het luchthavenbesluit Gilze-Rijen (Kamerstuk 31 936, nr. 738) heb ik de Kamer geïnformeerd dat het niet zal lukken vóór 31 oktober 2021 de luchthavenbesluiten voor Woensdrecht, Gilze-Rijen en De Peel gereed te hebben. Na die datum verliezen de aanwijzingsbesluiten voor deze militaire luchtvaartterreinen hun geldigheid. Dat deze termijn wordt overschreden, komt in de eerste plaats doordat de luchthavenbesluiten voor de vliegbases De Peel en Gilze-Rijen niet meer gelijktijdig maar na elkaar worden voorbereid. Dat vergt meer tijd. In de tweede plaats zorgt de stikstofproblematiek voor vertraging. Een wetsvoorstel is in voorbereiding om de geldigheidsduur van de genoemde aanwijzingsbesluiten aan te passen, zodat er meer tijd is om de luchthavenbesluiten, voor de vliegbases De Peel, Gilze-Rijen en Woensdrecht, voor te bereiden. Ik streef ernaar dat dit wetsvoorstel rond de jaarwisseling bij de Tweede Kamer te kunnen indienen.

## **1 Inleiding**

### **1.1 Het luchthavenbesluit Gilze-Rijen: historie en scope**

Op de locatie Gilze-Rijen vindt al meer dan 100 jaar luchtvaart plaats. In de huidige situatie is sprake van vliegtuigbewegingen door de militaire luchtvaart, een beperkt aantal vliegtuigbewegingen door de commerciële burgerluchtvaartindustrie, recreatief medegebruik en vluchten in het kader van het algemeen maatschappelijk belang.

Voor de militaire luchthaven Gilze-Rijen (vliegbasis Gilze-Rijen) gelden op dit moment het aanwijzingsbesluit van de minister van Defensie van 31 mei 1960 en het besluit tot vaststelling van de geluidszone van de staatssecretaris van Defensie van 9 november 1993 op grond van de Luchtvaartwet. Op basis van die zone is een programma uitgevoerd voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen.

Met de Wijzigingswet van 18 december 2008 (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Staatsblad 2008, 561) is de wettelijke regeling voor luchtvaartterreinen in de Luchtvaartwet vervangen door een nieuwe wettelijke regeling in de Wet luchtvaart. Onder de nieuwe wettelijke regeling moet het aanwijzingsbesluit voor de luchthaven vervangen worden door een luchthavenbesluit. Het Luchthavenbesluit Gilze-Rijen waarvan de voorbereiding nu is opgeschort, beoogt daarin te voorzien. Voor het militaire gebruik geeft het luchthavenbesluit grenswaarden en regels voor het luchthavenluchtverkeer, te weten de geluidszone, die als grenswaarde dient voor het geluid van het militaire luchtverkeer, en openingstijden van de luchthaven voor militair luchtverkeer. Daarnaast legt het luchthavenbesluit het luchthavengebied vast en de beperkingengebieden voor geluid, hoge objecten, tegengaan van verstoring van vertrek- en naderingsinstrumenten en functies die vogels aantrekken (vogelbeheersgebied).

Voor het militair luchtverkeer is het luchthavenbesluit gebaseerd op het gebruik, dat voortvloeit uit de militaire taken van Gilze-Rijen zoals vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) uit 2005. Gilze-Rijen is de thuisbasis van het DHC en huisvest gevechtshelikopters (Apaches), middelzware transporthelikopters (Chinooks) en lichte transporthelikopters (Cougars). De vliegbasis kan fungeren als reserveveld voor jachtvliegtuigen, overloopveld, oefenveld en returnveld voor de acht Apaches en vier Chinook helikopters die op dit moment ten behoeve van opleidingen en trainingen in de Verenigde Staten op Fort Hood zijn gestationeerd, alsmede voor bondgenootschappelijk medegebruik en strategisch luchttransport.

Burgerluchtverkeer op een militaire luchthaven wordt mogelijk gemaakt in artikel 10.13 van de Wet luchtvaart door middel van een door de minister van Defensie verleende vrijstelling of ontheffing, of door een vergunning voor burgermedegebruik als bedoeld in artikel 10.27 van die wet. Het burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang is mogelijk via een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13. Het gaat daarbij om vluchten voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012<sup>1</sup>. In het luchthavenbesluit worden maximumaantallen vliegtuigbewegingen en openstellingstijden vastgelegd voor commercieel burgerluchtverkeer<sup>2</sup> en recreatief burgerluchtverkeer<sup>3</sup>.

## 1.2 Procedure

Voor de militaire luchthaven Gilze-Rijen is op grond van artikel 10.15, eerste lid, van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit voorbereid.

Als onderdeel van de procedure voor het vaststellen van het luchthavenbesluit is een milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) doorlopen en een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER is bedoeld om de milieugevolgen van het luchthavenbesluit in beeld te brengen en een volwaardige plek te geven in de besluitvorming.

De m.e.r. is gestart met de publicatie van de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffect luchthaven Gilze-Rijen (CNRD) op 3 juni 2016. De CNRD heeft ter inzage gelegen van 3 juni tot en met 4 juli 2016 en is voor advies aangeboden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). De Commissie m.e.r. heeft op 6 september 2016 advies uitgebracht. De definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en de reactie op de zienswijzen op de CNRD en het advies van de Commissie m.e.r. zijn vastgesteld op 15 december 2016. De Commissie adviseert onder meer in een aanvulling op het MER in te gaan op mogelijke optimalisaties van helikopteractiviteiten. Deze aanvulling zal gereed zijn als de voorbereiding van het luchthavenbesluit weer wordt hervat.

Het ontwerp-luchthavenbesluit Gilze-Rijen en het MER zijn besproken tijdens een ambtelijk overleg op 20 december 2017 met de provincie Noord-Brabant en de betrokken gemeenten op grond van artikel 10.18 Wet luchtvaart, en een vergadering

<sup>1</sup> In 2019 zijn er ruim 1.300 vliegtuigbewegingen voor politie- en ambulancevluchten geregistreerd.

<sup>2</sup> Voor beproevingen van de vliegende auto PAL-V (Personal Air and Land Vehicle) is een ontheffing verleend voor maximaal 110 vliegtuigbewegingen per jaar. Van deze ontheffing wordt inmiddels geen gebruik meer gemaakt.

<sup>3</sup> Besloten is dat het maximaal aantal vliegtuigbewegingen per jaar voor de stichting Historische Vlucht wordt verlaagd van 10.000 in het ontwerp-luchthavenbesluit naar 4.000 in het definitieve luchthavenbesluit. Voor zweefvliegen geldt een maximum van 9.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

van de Commissie Overleg en Voorlichting Milieu Vliegbasis Gilze-Rijen (COVM) op 7 februari 2018.

Op grond van artikel 10.18, onderdeel b, Wet luchtvaart is een procedure gestart waarbij eenieder in de gelegenheid is gesteld een zienswijze in te dienen op het ontwerp-luchthavenbesluit en het MER voor Gilze-Rijen.

De staatssecretaris van Defensie heeft in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat op 25 januari 2018 openbaar kennisgegeven van het ontwerp-luchthavenbesluit en het MER. Eenieder is daarbij uitgenodigd zijn zienswijze te geven. Het ontwerpbesluit en het MER zijn van 22 januari 2018 tot en met 4 maart 2018 te raadplegen geweest via de website [www.rijksoverheid.nl/documenten](http://www.rijksoverheid.nl/documenten) en hebben in dezelfde periode ter inzage gelegen bij de ministeries van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat in Den Haag, alsmede op het provinciehuis van de provincie Noord-Brabant in Den Bosch en op het gemeentehuis van de gemeente Gilze en Rijen in Rijen. Voorts is er door het ministerie van Defensie een inloop- en informatieavond georganiseerd op 31 januari 2018 in de gemeente Gilze en Rijen. Daarnaast zijn de stukken ook besproken tijdens een openbare en vrij toegankelijke vergadering van de COVM, op 7 februari 2018 in het gemeentehuis van de gemeente Gilze en Rijen.

De kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerppluchthavenbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant op 25 januari 2018 (*Stcrt.* 25 januari 2018, nr. 4714).

#### *Aard en aantal zienswijzen*

In totaal zijn er 789 zienswijzen binnengekomen binnen de gestelde termijn, tot en met 5 maart 2018. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het type en de herkomst daarvan.

Plaats	Belangenvereniging	Individuele inspreker	Ondernemer / Bedrijfsleven	Overheid	Totaal
Alphen				1	1
Bavel		3			3
Breda				1	1
Den Bosch				1	1
Dongen		1	1	1	3
Gilze	2	238	3	5	248
Hulten	1	74	4		79
Molenschot	2	214	1		217
Oosterhout		1		1	2
Rijen	3	171	1	1	176

Rucphen			1		1
Tilburg	1	48	3	1	53
Overige		4			4
<b>Totaal</b>	<b>9</b>	<b>754</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>789</b>

Tabel: Overzicht ingediende zienswijzen met daarbij de herkomst van de indieners van zienswijzen (per gemeente) en het type indieners (individu dan wel bepaald soort organisatie).

In de zienswijzen komen verschillende thema's vaak terug. In deze Informatienota wordt per thema een reactie gegeven op de ingediende zienswijzen.

## 2 Voorgenomen activiteiten

### 2.1 Openingstijden militair luchtverkeer

#### Zienswijze:

- *De openingstijden uit het ontwerpbesluit komen niet overeen met de openingstijden in het MER.*
- *In het NLR-rapport (p. 56) staat dat nu alleen na 23.00 uur gevlogen wordt met een (vrijwel) jaarlijks verleende ontheffing en in hoofdstuk 7 wordt uitgegaan van een sluitingstijd van 23.00 uur.*
- *De (ruimere) openingstijden voor de vrijdagen zijn strijdig met artikel 1, onder e, sub 1, van de Regeling van de Minister van Defensie tot wijziging van de regeling van 31 augustus 1984, nr. C 82/044/330 (Staatscourant 8 feb 2013, nr. 3012).*
- *De verruiming van de openingstijd van 23.00 naar 00.00 wordt vermeld zonder motivering.*

#### Reactie:

In het proces om te komen tot een definitief luchthavenbesluit kunnen wijzigingen ten opzichte van eerdere documenten voorkomen. In de verschillende relevante documenten – de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau, het MER en het ontwerp-luchthavenbesluit – zijn verschillende openingstijden opgenomen, zonder verdere toelichting. Dat geldt zowel de militaire als de civiele openingstijden. Een toelichting op deze aanpassing had verduidelijking op dit punt kunnen geven. In het overleg met omwonenden zal Defensie

deze wijzigingen nader toelichten, maar zal ook de noodzaak daarvan nog eens nader worden beoordeeld.

Defensie gaat dus de komende periode met de omgeving in gesprek over de openingstijden van de vliegbasis. De zienswijzen met betrekking tot dit onderwerp zullen daarom worden beantwoord in de Reactienota. Dit geldt ook voor de zienswijzen die in 2.3 worden behandeld.

In de Regeling beperking geluidhinder luchtvaart is voor alle militaire luchthavens bepaald: "Het vliegen voor oefendoeleinden is voor militaire luchtvaartuigen niet toegestaan op werkdagen na 00.00 uur plaatselijke tijd tot 07.00 uur plaatselijke tijd..." In de praktijk is de basis op werkdagen geopend tot 23.00 uur, maar incidenteel komen helikopters nog na 23.00 uur terug op de vliegbasis. Het is Defensie duidelijk dat de vluchten in de late avonduren als extra belastend worden ervaren door de omgeving. Het is voor het Defensie echter noodzakelijk de vliegers ook bij duisternis te laten oefenen. Avondvliegen kan in sommige gevallen verder weg van de vliegbasis gebeuren. Dat brengt echter weer als nadeel met zich mee dat terugkerende helikopters later op de avond naar vliegbasis Gilze-Rijen vliegen. In het MER staat dat de openstelling tot 00.00 uur nodig is in verband met de intensivering van het trainingsprogramma. Het is helaas niet mogelijk om alle beschikbare bemanningen voldoende te laten trainen in het uitvoeren van vluchten in de duisternis in een avondperiode tot 23.00 uur. In ieder geval zullen landingen na 23.00 uur tot een minimum worden beperkt.

## 2.2 Openingstijden burgerluchtverkeer

### **Zienswijze:**

*De openingstijden voor civiel luchtverkeer zijn ruimer beschreven in het MER dan in de NRD. Deze verruiming is onwenselijk.*

### **Reactie:**

In de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het MER staat steeds dezelfde formulering: "Het commercieel burgerluchtverkeer wordt afgewikkeld binnen de openstellingstijden van de militaire luchthaven." In het ontwerp-luchthavenbesluit worden de openstellingstijden voor het commercieel burgerluchtverkeer expliciet vermeld: "maandag tot en met vrijdag van 09.00 uur tot 16.30 uur". Dit houdt geen verruiming in ten opzichte van de andere genoemde documenten.



### 2.3 Openingstijden recreatief burgerluchtverkeer

**Zienswijze:**

*Defensie wenst de luchthaven voor recreatief burgerluchtverkeer geopend te houden op maandag t/m vrijdag tot het einde van de uniforme daglichtperiode. Het terugbrengen van de opening tot 1 uur voor het einde van de uniforme daglichtperiode zou nauwelijks afbreuk doen aan het recreatieve burgerluchtverkeer, maar veel woongenot oplevert voor omwonenden. Verder ontbreekt de argumentering om ook op zondagen en christelijke feestdagen, de vliegbasis open te houden. Momenteel is de vliegbasis op deze dagen gesloten.*

**Reactie:**

Het recreatief burgermedegebruik op de vliegbasis betreft vooral historische vluchten (Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht); daarnaast maken ook andere motorsportvliegtuigen, sleepvliegtuigen, zweefvliegtuigen en modelvliegtuigen gebruik van de luchthaven. Om het recreatief en het militair verkeer van elkaar gescheiden te houden, is het recreatief verkeer vooral in het weekend geconcentreerd.

Op grond van artikel 10.28 lid 1, Wet luchtvaart kan een luchthavenbesluit voor burgerluchtverkeer of een deel daarvan een maximaal aantal vliegtuigbewegingen per jaar vaststellen. Hieraan is uitvoering gegeven in artikel 4.3.1 van het ontwerp-luchthavenbesluit. In reactie op de zienswijzen heeft Defensie besloten het maximaal aantal vliegtuigbewegingen voor stichting Historische Vlucht, in de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau nog gesteld op 10.000, te bepalen op 4.000 per gebruiksjaar. Dat is ongeveer gelijk aan het huidige niveau. Het DHC geeft in aanvulling daarop nadere voorschriften aan de stichting Historische Vlucht, die onder andere voorzien in het midden van woonkernen. Onderdeel van deze richtlijnen zal ook zijn dat er op één zondag in de maand geen vliegactiviteiten van stichting Historische Vlucht zijn. Voor zweefvliegen zijn jaarlijks maximaal 9.000 vliegtuigbewegingen toegestaan.

### 2.4 Uitingen in relatie tot de activiteiten (vermeende toezeggingen)

**Zienswijze:**

*Bij de besluitvorming moet rekening worden gehouden met verwachtingen die zijn gewekt vanwege toezeggingen in het verleden. Er wordt gewezen op een uitspraak van*

*de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 7 februari 1997 waarin staat dat de toenmalige Staatssecretaris heeft aangegeven dat wijzigingen van belegging en gebruik slechts mogelijk zijn als deze kunnen worden uitgevoerd binnen de geldende geluidszone. Uit het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen deel 2-3 2004 (pagina 55) zou blijken dat de toenmalige regering dit standpunt nog eens herhaalt. Er wordt ook gewezen op een uitspraak van de toenmalige Minister van Defensie, J.A. Hennis-Plasschaert uit 2016, dat vervanging van en uitbreiding van het aantal Chinooks past binnen de geldende geluidsruimte (kamerstuk 27830-193).*

**Reactie:**

Het maximale gebruik van de luchthaven moet passen binnen de geluidszone. De huidige geluidszone rondom de luchthaven dateert uit 1993 en is overgenomen in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) uit 2005. In het SMT-2 staat vermeld dat de transporthelikopters van Soesterberg worden verplaatst naar Gilze-Rijen en dat de uitbreiding van de belegging niet zal leiden tot een grotere omvang van de geluidszone.

Het voorziene gebruik in het luchthavenbesluit van vliegbasis Gilze-Rijen als helikopterbasis en de voorziene groei van het helikopterverkeer leiden tot een oppervlakte van de 35 Ke-contour die kleiner is dan de oppervlakte van de contour uit SMT-2, die 24,1 km<sup>2</sup> groot is. Van een concrete toezegging dat de geluidszone niet zou kunnen wijzigen waaraan rechtens te honoreren verwachtingen kunnen worden ontleend, is geen sprake.

Uit het SMT-2 volgt niet dat de geluidszone niet zou kunnen wijzigen ten gevolge van de nieuwe belegging. De nieuwe contour, behorende bij het voorziene gebruik van de vliegbasis (geen oefenruimte voor NH-90s, halvering returnveldfunctie, uitplaatsing van max. 10% van de helikopterbewegingen), zal zoals gezegd qua oppervlakte kleiner zijn dan de huidige contour, zeker als ook de reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen vervalt. Maar de nieuwe contour zal qua vorm wel afwijken van de huidige contour: de geluidscontour van een vliegbasis met jachtvliegtuigen is qua vorm anders dan die van een helikopterveld. Voor Gilze-Rijen ging het om een combinatie van twee sigaarvormige contouren die beide de ligging van de lange en de korte start- en landingsbaan volgden. De nieuwe contour (zonder reserveveldfunctie), die past bij het opereren van helikopters op en rond de vliegbasis is bolvormig. De Reactienota zal inzicht geven in de precieze ligging en de precieze omvang van de nieuwe contour, op grond van de dan volledig uitgekristalliseerde plannen.

## 2.5 Taakstelling en belegging

### Zienswijze:

*De geluidzone wordt gebaseerd op de belegging conform het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2), aangevuld met de wijzigingen die zijn voorzien in de samenstelling en omvang van de helikoptervloot en functies die aan de luchthaven worden toegevoegd (samenvatting MER, pag. 5). De vraag is wat de taakstelling en de belegging van de luchthaven is. In alle documenten wordt verwezen naar het SMT-2, maar het SMT-2 geeft geen duidelijkheid over de belegging.*

### Reactie:

In de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau stond hierover:

*“Het militair luchtverkeer in de referentiesituatie vloeit voort uit de militaire taken van de militaire luchthaven Gilze-Rijen zoals vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) uit 2005, waarin Gilze-Rijens nieuwe functie als helikopterbasis is vastgelegd. Gilze-Rijen is de thuisbasis van drie vliegende squadrons: twee squadrons bewapende en een squadron lichtere helikopters van het ministerie van Defensie. Veel oefeningen worden op de vliegbasis zelf gehouden. Van hieruit vertrekken de helikopters naar andere oefengebieden en naar missiegebieden. De luchthaven is voorts reservebasis voor jachtvliegtuigen.”*

De belegging van de luchthaven in de referentiesituatie staat in paragraaf 4.2 “Belegging, gebruik en voorzieningen” van het MER Hoofdrapport. Deze gaat uit van de belegging ten tijde van SMT-2. In paragraaf 4.3 “Voorgenomen activiteit” staat op welke punten die belegging verandert in de voorgenomen activiteit.

## 2.6 Referentiesituatie versus voorgenomen situatie

### Zienswijze

*Het grootste verschil tussen de referentiesituatie en de voorgenomen situatie zit in het aantal vlieg(tuig)bewegingen. In de referentiesituatie wordt uitgegaan van een werkelijk aantal vliegtuigbewegingen van 18.247 (effectief: 27.193). In de voorgenomen situatie is sprake van een werkelijk aantal vliegtuigbewegingen van 86.840 (effectief: 146.987). Een dergelijke toename van vlieg(tuig)bewegingen is niet te rechtvaardigen vanuit oogpunt van hinder. Overigens ook niet uit economische, ruimtelijke, financiële, etc. overwegingen. Een dergelijke toename laat zich overigens ook niet anderszins verklaren.*

*Dat zou een uitbreiding van de belegging met 475% (effectief: ca. 540%) impliceren. Daar biedt het SMT-2 geen enkele grondslag voor, en is ook anderszins geen basis voor te vinden.*

**Reactie:**

In het voorgenomen gebruik kan het helikopterverkeer op vliegbasis Gilze-Rijen nog verder groeien. Maar de toename van het vliegverkeer is zeker niet zo groot als in deze zienswijze wordt gesteld. Er is een misverstand rond de straffactor voor avond- en nachtvluchten. Voor de berekening van de geluidsruimte wordt aan vliegtuigbewegingen buiten de normale dagperiode een straffactor toegekend. Starts en landingen tussen 8.00 en 18.00 uur tellen in die geluidsberekening stuk voor stuk voor één vliegtuigbeweging. Maar in de avond loopt die straffactor snel op tot 10 vliegtuigbewegingen voor één start of één landing na 23.00 uur. In deze zienswijze zijn de vliegtuigbewegingen in de avonduren met die straffactor voor het geluid vermeerderd en als even zoveel daadwerkelijke vliegtuigbewegingen geteld.

De groei van het helikopterverkeer wordt toegelicht in 3.7. Overigens wordt het voorgenomen gebruik van de vliegbasis door het Commando Luchtmachtstrijdkrachten nog bekeken, waarbij ook de behoefte aan vliegbewegingen per type helikopter nog wordt gevalideerd. Voorts zal het voorgenomen gebruik nog onderwerp van gesprek zijn. De zienswijzen met betrekking tot dit onderwerp zullen daarom uiteindelijk worden beantwoord in de Reactienota.

**3 Nut en noodzaak**

3.1 Reserveveldfunctie

**Zienswijze:**

*In het ontwerpbesluit wordt rekening gehouden met een reserveveldfunctie van 6 maanden voor jachtvliegtuigen. Als gevolg hiervan komt de 35 Ke-contour over de kernen Molenschot en Hulten te liggen en blijven voor deze gebieden beperkingen gelden voor woningbouw. De leefbaarheid in deze kernen wordt als gevolg daarvan ernstig en onnodig aangetast. In het ontwerp-luchthavenbesluit is niet gemotiveerd waarom de reserveveldfunctie nodig is. Deze functie is de afgelopen 12 jaar niet gebruikt en er zijn reeds mogelijkheden op Woensdrecht en Eindhoven, welke bases ook beter toegerust zijn op het ontvangen van vliegtuigen.*

*Van alle in de zienswijzen naar aanleiding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau aangedragen mogelijke alternatieven en maatregelen is slechts één variant in de MER nader onderzocht: de gevolgen van het invullen van de functie reserveveld voor een squadron jachtvliegtuigen gedurende nul, drie of zes, maanden. De keuze is gemaakt is voor een zes-maandse reserveveld functie. Op grond van een analyse van het baanonderhoud van de verschillende vliegbases kan met een veel kortere periode worden volstaan. Zo is vorig jaar de baan van Eindhoven opnieuw geasfalteerd in twee weken tijd en is oefencapaciteit vanuit Leeuwarden gedurende zes weken verplaatst naar Eindhoven tijdens het baanonderhoud. Daarom is zes maanden niet representatief, zelfs drie maanden niet.*

**Reactie:**

De reserveveldfunctie jachtvliegtuigen maakt voor het Commando Luchtstrijdkrachten deel uit van de totale geluidsruimte voor operationele activiteiten van jachtvliegtuigen die schaars is. Daarom kan Defensie deze reserveveldfunctie niet zomaar opgeven. Het is duidelijk dat de reserveveldfunctie jachtvliegtuigen beperkingen stelt aan de ontwikkeling van de woonkernen Hulten en Molenschot die voor de omwonenden niet aanvaardbaar zijn. Dit belang is in de afweging betrokken en mede daarom heeft Defensie besloten voorrang te geven aan de voorbereiding van het luchthavenbesluit voor vliegbasis De Peel, zodat een reactivering van deze vliegbasis op termijn mogelijk is. Als Defensie voor jachtvliegtuigen gebruik kan maken van De Peel, dan kan de reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen op Gilze-Rijen vervallen.

3.2 Mogelijkheid ontheffing reserveveld

**Zienswijze:**

*Als de vliegbasis toch gebruikt moet worden als tijdelijk reserveveld, kan daar een ontheffing voor worden verleend op grond van artikel 10.22 Wet luchtvaart. De conclusie van Defensie dat dit wetsartikel voor deze casus niet opgaat wordt niet gedeeld. Het artikel is juist opgesteld voor 'bijzondere voorvallen'. Niet valt in te zien waarom omstandigheden bij andere bases die nopen tot het opvangen van extra vliegverkeer op Gilze-Rijen, daar niet onder kunnen vallen. Deze relatief geringe extra procedurele werkzaamheden staan in de belangenafweging niet in verhouding tot het enorme belang van de gemeente Gilze en Rijen om niet onevenredig beperkt te worden als gevolg van een Ke-contour waarin ruimhartig rekening wordt gehouden met een reserveveldfunctie waarvan slechts sporadisch gebruik gemaakt zal worden. Het is bovendien onaanvaardbaar dat de voor reserveveldfunctie berekende geluidruimte in de praktijk kan worden gebruikt voor andere vliegtuigbewegingen.*

**Reactie:**

Zie reactie op 3.1

Artikel 10.22 Wet luchtvaart noemt twee mogelijkheden voor een luchthaven “indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan of door een bijzonder voorval het normale gebruik van de luchthaven [...] ernstig wordt belemmerd [...]: a. vrijstelling verlenen van een regel in het luchthavenbesluit; b. een in het luchthavenbesluit vastgelegde grenswaarde vervangen door een andere grenswaarde.” Naar de mening van Defensie biedt dit artikel de mogelijkheid tot alternatieve oplossingen op de luchthaven waar het onderhoud plaatsvindt en niet op willekeurig elke andere luchthaven. Daarom biedt artikel 10.22 niet de mogelijkheid die in de zienswijze wordt verondersteld.

## 3.3 Intensivering returnveldfunctie

**Zienswijze:**

*Met name de intensivering van vliegtuigbewegingen en returnveldfunctie zorgt voor een contour over de noordzijde van Gilze en zuidzijde van Rijen. Deze intensivering is onacceptabel. Uit het advies van DGMR van 23 februari 2018 met kenmerk M.2017.1343.00.B001 blijkt dat het aantal effectieve vliegtuigbewegingen zeer sterk stijgt waar de huidige overlast reeds zeer groot is. Uit het MER blijkt niet duidelijk hoe de sterke toename van het aantal vliegtuigbewegingen is te correleren aan de in de voorgenomen activiteit opgenomen belegging. Van een zorgvuldige belangenafweging is geen sprake als het aantal vliegtuigbewegingen waarmee in het MER wordt gerekend veel hoger lijkt te zijn dan op basis van voorgenomen activiteit en de laatste Defensiebrief verwacht kan worden. Met een netto inzetbaarheid wordt in het geheel geen rekening gehouden. Daarbovenop wordt de return functie voor helikopters van Fort Hood voor 100% meegenomen terwijl de kans daarop nihil is.*

**Reactie:**

De returnveldfunctie is nodig voor het geval de helikopters die nu voor opleiding en training in de Verenigde Staten zijn gestationeerd daar niet kunnen blijven. De kans dat die situatie zich zal voordoen is minimaal, omdat hierover formele afspraken zijn gemaakt met de Verenigde Staten, maar die situatie kan niet geheel worden uitgesloten. Daarom moet overeenkomstig de regelgeving de returnveldfunctie in de berekening van de voorgenomen situatie worden meegenomen. Voor het

luchthavenbesluit en in de bepaling van de geluidszone moet worden uitgegaan van het maximale gebruik in de voorgenomen situatie, met het maximale aantal vliegtuigbewegingen behorend bij alle genoemde functies. In de praktijk zal deze algehele samenloop in één jaar zich niet voor doen.

In reactie op de kritiek uit de omgeving is ook voor deze functie een nieuwe afweging gemaakt en is besloten tot de halvering van deze functie. Als de helikopters niet meer in de Verenigde Staten zouden kunnen blijven, dan kunnen deze helikopters op Gilze-Rijen worden gestationeerd, maar zal voor het opereren met deze helikopters ook elders ruimte moeten worden gevonden.

#### 3.4 Returnveld, overloopveld, oefenveld en reserveveld

##### **Zienswijze**

*Er wordt extra geluidruimte gereserveerd voor de toekomst met de functies returnveld, overloopveld, oefenveld en reserveveld zonder dat duidelijk is of die ruimte ook echt nodig en realistisch is. Op pagina 76 van de MER maakt Defensie inzichtelijk wat de feitelijke 35 Ke-contour zou zijn zonder return- en reserveveld. Zo te zien betekent dat een aanzienlijk kleiner ruimtebeslag dan in het geval gerekend wordt op extra geluidruimte voor deze functies.*

##### **Reactie:**

De regelgeving schrijft voor dat deze functies op een vliegbasis alleen kunnen worden uitgevoerd als daarvoor in het luchthavenbesluit een voorziening is opgenomen. In de toelichting op het ontwerp-luchthavenbesluit zijn de verschillende functies van de vliegbasis Gilze-Rijen, zowel militair als civiel, omschreven. Voor de berekening van de geluidruimte worden die functies vertaald in aantallen vliegtuigbewegingen. De verschillende genoemde functies vloeien voort uit de taakstelling voor de luchthaven als opgenomen in SMT-2 en zijn derhalve nodig. Dit is de maximaal voorziene belegging. Om deze functies ook daadwerkelijk ten uitvoer te brengen op de luchthaven is geluidruimte nodig. Omdat de voorgenomen activiteit uitgaat van de maximaal voorziene belegging, zal de 35 Ke-contour in de dagelijkse praktijk kleiner zijn dan is vereist als alle taken en functies worden vervuld. Met die taken en functies moet voor het bepalen van de geluidszone (35 Ke-contour) echter wel rekening worden gehouden.

#### 3.5 Verruiming beperkingengebied (35 Ke-zone)

##### **Zienswijze:**

*Verruiming van de 35 Ke-zone ter hoogte van Nerhoven is geenszins noodzakelijk. Uit de jaarrapportages van het NLR blijkt dat de vliegbasis jaar in jaar uit binnen de bestaande 35 Ke-zone opereert. De vliegbasis kan uitstekend opereren binnen de bestaande zone. Voor een verruiming van de zone bestaat dus geen enkele aanleiding c.q. grondslag dan wel noodzaak. Er wordt op geen enkele wijze rekening gehouden met de wensen en belangen van de provincie, de betrokken gemeenten, de inwoners en bedrijven van de betrokken gemeenten. De opstelling van Defensie is in strijd met de Wet luchtvaart. De Wet luchtvaart schrijft immers voor dat het besluit wordt vastgesteld nadat daarover overleg heeft plaatsgevonden met gedeputeerde staten van de provincie(s) en de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten waarvan het grondgebied is gelegen binnen het beperkingengebied (MvT, Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30 452, nr. 3, pag. 47).*

**Reactie:**

De 35 Ke contour die in het luchthavenbesluit wordt vastgelegd als de geluidszone van de vliegbasis Gilze-Rijen is het resultaat van het totale voorziene gebruik van de vliegbasis, de voorgenomen activiteit. Daarbij worden ook de routestructuur en het circuitvliegen boven de basis in de berekeningen verdisconteerd. De zonering die in het luchthavenbesluit wordt vastgelegd staat nu nog niet vast, maar zal in oppervlakte kleiner zijn dan de nu geldende contour.

Pas als alle voorgenomen activiteiten op de vliegbasis precies zijn bepaald, kunnen de berekeningen worden gemaakt die definitief uitsluitel geven over de precieze ligging van de contour. De Reactienota geeft hierover duidelijkheid. Maar dat Nerhoven in de 35 Ke-contour zal blijven liggen, staat nu al vast.

Het bedoelde ambtelijk en bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden: zie paragraaf 1.2.

3.6 Recreatieve burgerluchtvaart

**Zienswijze:**

*In artikel 4.3.1 van het ontwerpbesluit is voor recreatief burgerluchtverkeer een maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar opgenomen en voor*



*zweefvliegen een maximum van 9.000. Dit aantal is onrealistisch hoog, een enorme toename ten opzichte van de referentiesituatie (en groter dan daadwerkelijk gerealiseerde aantal vluchten in de afgelopen jaren. Enige onderbouwing c.q. noodzaak voor deze grenswaarden ontbreekt.*

**Reactie:**

In reactie op de zienswijzen heeft Defensie besloten het maximaal aantal vliegtuigbewegingen voor de stichting Historische Vlucht, dat in de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau nog op 10.000 was gesteld, te bepalen op 4.000 per gebruiksjaar. Dat is ongeveer gelijk aan het huidige niveau.

3.7 Adviescommissie m.e.r. over behoefte functies

**Zienswijze:**

*De Commissie m.e.r. heeft in haar advies van 6 september 2016 op de NRD aangegeven dat het MER een onderbouwing moet bevatten van de behoefte aan en de vereiste omvang van de verschillende functies van de luchthaven. Deze onderbouwing ontbreekt. Uit het MER en de toelichting van Defensie valt op te maken dat ongeveer alle beschikbare helikopters van Defensie in het ontwerp-luchthavenbesluit zijn opgenomen, zonder dat daaraan een uitleg naar de behoefte wordt gegeven.*

**Reactie:**

De volgende functies kunnen worden onderscheiden: reserveveld-, oefenveld-, returnveld- en overloopfunctie.

Ten aanzien van de reserveveldfunctie wordt verwezen naar [3.1]. Voor de oefenveld-, returnveld- en overloopfunctie geldt het volgende.

Het militair luchtverkeer van de militaire luchthaven Gilze-Rijen vloeit voort uit de militaire taken zoals die zijn vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) uit 2005. Hierin is het rijksbeleid vervat voor militaire terreinen als het onderhavige en worden de noodzakelijke ruimtelijke voorwaarden getroffen voor de gereedstelling en instandhouding van de krijgsmacht. De genoemde functies maken essentieel onderdeel uit van de taken en verplichtingen van het Ministerie van Defensie, mede gelet op de positie van Gilze-Rijen in het netwerk van militaire luchthavens in Nederland.

Met het oog op de veiligheid dienen vliegers in het kader van het oefenprogramma ook oefennaderingen (inclusief landing en start) te maken op andere vliegvelden dan hun thuisbasis. Hiervoor moet Gilze-Rijen beschikbaar zijn als oefenveld.

De overloopfunctie wordt gebruikt om het deel van de vliegtuigbewegingen die een ander vliegveld niet zelf kan faciliteren, op te vangen c.q. te accommoderen.

Voor de returnveldfunctie: zie ook 3.3.

DHC beschikt nu over 76 helikopters:

28 Apaches	20 op Gilze-Rijen 8 in de VS	
17 Chinooks	13 op Gilze-Rijen 4 in de VS	
12 Cougars	12 op Gilze-Rijen	
19 NH-90's	19 op De Kooy	
<b>Totaal 76 helikopters</b>	<b>45 op Gilze-Rijen</b>	

Er zijn inmiddels drie extra Chinook-helikopters aangeschaft, waarvan er twee naar Gilze-Rijen komen en het totaal aantal helikopters op Gilze-Rijen uitkomt op 46. Eén van deze extra toestellen blijft in de Verenigde Staten voor opleidingsdoeleinden, de andere twee komen in 2021 en 2022 in Nederland. Dat past binnen de beschikbare geluidsruimte. Alles is erop gericht dat de opleidingstoestellen in de Verenigde Staten blijven, maar mocht dat onverhoopt niet kunnen (zie ook 3.3), dan is er nog voor de helft van deze toestellen geluidsruimte op Gilze-Rijen, voor de overige toestellen moet elders ruimte worden gevonden.

De voorziene groei van het helikopterverkeer op de vliegbasis Gilze-Rijen komt voort uit het aandeel van DHC in de uitvoering van de grondwettelijke taken van de krijgsmacht en de daarmee samenhangende groeiende behoefte aan oefening en training. Het huidige kabinet heeft geld uitgetrokken om het aantal vliegers weer op de NAVO-norm te brengen: die moet Defensie aanhouden voor de geoefendheid van de vliegers. Ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft in zijn rapport "Draadaanvaring Apache-helikopter tijdens nachtvliegen" van september 2018 de noodzaak van voldoende trainingsoeren onderstreept. Ook eerder, in december 2007, concludeerde de Onderzoeksraad in het rapport "Draadaanvaring Apache helikopter Bommelerwaard" dat door onder meer de reductie van oefenuren de vliegvaardigheden onder druk staan.

Het aantal vliegbewegingen is dan ook afhankelijk van het aantal helikopters, het aantal mensen (vliegers) en de plaats of locatie (Verenigde Staten en Nederland). Zoals al opgemerkt wordt het voorgenomen gebruik van de vliegbasis door het Commando Luchtstrijdkrachten nog bekeken, waarbij ook de behoefte aan vliegbewegingen per type helikopter nog wordt gevalideerd. Voorts zal het voorgenomen gebruik nog onderwerp van gesprek zijn. De zienswijzen met betrekking tot dit onderwerp zullen daarom uiteindelijk worden beantwoord in de Reactienota.

## **4 Alternatieven**

### 4.1 Simulatoren

#### **Zienswijze:**

*De reguliere vaardigheden kunnen beter worden getraind in een simulator, hiermee kan het aantal feitelijke vliegers en dus de overlast afnemen. Inmiddels lijkt het erop dat Defensie op weg is vier simulatoren voor Chinooks en vier simulatoren voor Apaches aan te schaffen. Maar uit niets blijkt dat Defensie bereid is om daarvoor ook vliegtuigbewegingen voor met name het circuit-vliegen in te leveren. Het is onbekend wat het effect hiervan op de 35 Ke-contour zou kunnen zijn.*

#### **Reactie:**

Mede naar aanleiding van de wensen van de omwonenden van luchthaven Gilze-Rijen heeft de staatssecretaris van Defensie in de Kamerbrief van 17 oktober 2018 de Visie helikoptersimulatie op papier gezet.<sup>4</sup> Hierin is uiteengezet dat terwijl vliegers in de civiele luchtvaart met de nu beschikbare simulatoren bijna hun gehele vliegtraining met behulp van simulatie kunnen doen, dat in de militaire luchtvaart nog niet het geval is. Hoewel simulatie steeds realistischer wordt, moet het merendeel van de militaire basisvaardigheden nog steeds beoefend worden via live vliegers, omdat de huidige beschikbare simulatoren niet toereikend zijn voor de specifieke kenmerken van het militaire vliegen. Daarvoor blijft *live* vliegen en het beoefenen van circuitvliegen noodzakelijk.

---

<sup>4</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/10/17/kamerbrief-met-visie-helikoptersimulatie> .

In de brief is aangegeven dat DHC doet wat redelijkerwijs mogelijk is om de hinder te beperken, zonder inbreuk te maken op de operationele gereedheid. “In dit verband gaat de aandacht ook uit naar mogelijkheden vliegbewegingen te beperken door de mogelijke intensivering van de toepassing van simulatoren.” Vervolgens schetst de brief het terugdraaien van bezuinigingen op helikoptervlieguren, wat tot verhoging van het aantal vlieguren zal leiden.

Defensie werkt aan het project “Multi Ship Multi Type (MSMT) Helikopters”. Dit betreft de aanschaf van extra Apache- en Chinooksimulatoren voor training van vliegers en van de bemanning en de inrichting van een simulatiecentrum. Dit moet in 2023 gerealiseerd en beschikbaar zijn. Het gaat dus niet om vaardigheden die met circuitvliegen worden beoefend (over de noodzaak van circuitvliegen: zie 6.52), maar om tactisch en gecombineerd helikopteroptreden in complexe scenario’s. De kennis en ervaring die hiermee wordt opgedaan moeten richtinggevend zijn voor de goede combinatie tussen het minimaal vereiste aantal live en simulatie trainingssuren, die noodzakelijk zijn voor de gereedstelling van helikopterbemanningen en het garanderen van het voortzettingsvermogen van het Defensie.

#### 4.2 Gebruik luchthaven Deelen

##### **Zienswijze:**

*Een alternatief dat ontbreekt, is het gebruik van luchthaven Deelen. Luchthaven Deelen beschikt over een luchthavenbesluit (Stb. 2014 327) De luchthaven huisvest geen vliegende eenheden meer, maar fungeert als oefenveld voor het Defensie Helikopter Commando. Gelet op de ruime geluidzone en het relatief beperkt aantal woningen rondom de luchthaven is Deelen bij uitstek geschikt om activiteiten van Gilze-Rijen over te nemen, zeker de functies van reserveveld, overloopveld en oefenveld. Een alternatief zou ook kunnen zijn om de Chinook-helikopters permanent te laten oefenen op Deelen of De Peel. Het nadeel van terugkeer na avond oefeningen is eenvoudig te ondervangen met overnachtingen op Deelen. Investering in overnachtingsmogelijkheden is dus een reëel alternatief.*

##### **Reactie:**

Het DHC zal het gebruik van andere vliegbases, waaronder vliegbasis Deelen, verhogen tot 10% van het totale aantal helikopterbewegingen op jaarbasis. In sommige gevallen betekent dat, dat op die andere vliegbases verkeersleiding en brandweercapaciteit van Gilze-Rijen beschikbaar moet zijn. Dat stelt grenzen aan de mogelijkheden tot uitplaatsing.

#### 4.3 Alternatieve minder bevolkte gebieden

##### **Zienswijze:**

*Als alternatief kan het geluid zogenoemd geëxporteerd worden naar dunbevolkte gebieden, bijvoorbeeld: Deelen, de Kooy en Duitsland, waarbij wordt benadrukt dat primair het circuitvliegen met Chinooks de grootste overlast geeft en dus eventueel prioriteit moet krijgen bij het exporteren van geluid.*

##### **Reactie:**

Met het oog op doelmatigheid heeft Defensie de afgelopen 20 à 30 jaar activiteiten geconcentreerd op minder locaties. De concentratie van transporthelikopters op vliegbasis Gilze-Rijen is daar een voorbeeld van. Die concentratie maakt het ook mogelijk de ondersteunende diensten daar samen te brengen.

Met de uitplaatsing van max. 10 % van de helikopterbewegingen naar andere vliegbases en de concentratie van alle NH-90 helikopters op Maritiem Vliegveld De Kooy, waartoe enkele jaren geleden is besloten, komt Defensie tegemoet aan deze wens uit de zienswijze. Bovendien is in het ontwerp-luchthavenbesluit de reservering van oefenruimte voor de NH-90 op Gilze-Rijen geschrapt. Daarmee vervalt het deel van de geluidsruimte dat daarmee is gemoeid.

Overbrenging van (een deel van) het circuitvliegen van Chinooks naar Duitsland – als men daarvoor in Duitsland al open zou staan – als afzonderlijke maatregel wordt niet overwogen. Daarmee is een dusdanig lange aan- en terugvliegtijd gemoeid, dat die in geen verhouding staat met het voordeel van circuitvliegen in Duitsland. Ook het structureel stationeren van Chinooks in Duitsland wordt niet overwogen. Dat strookt niet met de operationele taken van DHC in Nederland en dat zou ook in strijd zijn met de bewust doorgevoerde concentratie van transporthelikopters op Gilze-Rijen.

Over de noodzaak van circuitvliegen op Gilze-Rijen: zie 6.5.

#### 4.4 Bronmaatregelen

##### **Zienswijze:**

*Bekend is dat nieuwe technieken veel stillere vliegtuigen en helikopters opleveren. In de burgerluchtvaart is dit verplicht, maar in de militaire luchtvaart wordt het niet eens*

*overwogen, terwijl die mogelijkheden er wel degelijk zijn. Wijzigingen in de stand van de wieken van de Chinooks leveren bijvoorbeeld al een flinke reductie op van rattle noise. De systematiek: eerst maatregelen bij de bron, dan in de overdracht, dan pas bij de ontvanger wordt hier niet toegepast, zelfs niet overwogen.*

**Reactie:**

De keuze van een nieuw type militaire helikopter is een kostbaar, langdurig en complex proces waarbij een groot aantal criteria een rol speelt. De hoeveelheid geluid die de helikopters produceren is daar één van. Van doorslaggevend belang is echter of de helikopter in staat is om bij een grote variatie aan operationele, geografische en klimatologische omstandigheden op veilige wijze een veelheid aan taken uit te voeren, ook onder dreiging van vijandelijke aanvallen. Bij het ontwerpen van militaire helikopters worden daardoor andere afwegingen gemaakt dan bij civiele helikopters.

Er is en er wordt wel onderzoek gedaan naar geluidsreductie, want stillere helikopters bieden ook operationele voordelen, met name qua verrassingseffect. Maar er is tot nu toe geen sprake van een doorbraak die een betaalbare oplossing biedt.

Het wijzigen van de stand van de rotorbladen – of wieken – van de Chinook (en van alle andere helikopters) gebeurt tijdens de vlucht voortdurend, met het doel om de hoogte, richting of snelheid te veranderen.

4.5 Upgrade Apaches

**Zienswijze:**

*Apache helikopters, maar ook de Chinooks, moeten binnenkort een upgrade krijgen. Bij deze upgrades moet gekeken worden naar geluid terugdringende maatregelen zoals stillere motoren, afschermen van geluid en antigeluid.*

**Reactie:**

Zie het antwoord bij 4.4.

#### 4.6 Alternatieve locaties slopes

**Zienswijze:**

*Hangen boven de slopes om het laden en lossen te oefenen geeft veel klachten. Het gebruik van deze slopes kan worden beperkt door onderzoek naar alternatieve locaties van de slopes. Ook zouden de slopes beter moeten worden verspreid over de vliegbasis.*

**Reactie:**

De noordelijke slope zal worden verplaatst naar een locatie die meer centraal op het terrein ligt. Dit zal naar verwachting vooruitlopend op de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit gebeuren.

#### 4.7 Alternatieve locaties warmdraaien

**Zienswijze:**

*Er dient alternatiefonderzoek te worden gedaan of elders het warmdraaien en starten van zware helikopters kan plaatsvinden. Dit eventueel in combinatie met het treffen van geluid afscherpende voorzieningen op de basis zelf gedurende het warmdraaien.*

**Reactie:**

Voor het starten van een helikopter wordt de helikopter naar het platform voor de hangar gesleept. Daar wordt de motor gestart om een aantal verplichte checks uit te voeren. Vervolgens taxiëert de helikopter naar de startbaan om op te stijgen. De terugkeer verloopt in omgekeerde volgorde. Op verzoek van inwoners van De Grote Spie heeft het NLR onderzoek gedaan naar de geluidsoverlast in deze wijk ten gevolge van startende en terugkerende Chinooks. Dit onderzoek concludeerde dat het geluid van startende Chinooks in De Grote Spie nauwelijks hoorbaar is en wordt overstemd door het geluid van de provinciale weg. De Commandant DHC nodigt binnenkort de bewoners van Grote Spie uit voor een gesprek over dit rapport, dat dan ook op de website openbaar wordt gemaakt.

#### 4.8 Alternatieve locaties stijgen en dalen

**Zienswijze:**

*Helikopters kunnen op diverse plaatsen op de basis opstijgen en landen. De keuze van deze plaatsen heeft zo zijn effect op de contouren en de geluidsoverlast. Defensie heeft de NLR niet gevraagd noch onderzoek gedaan naar de mogelijkheden de keuze van deze opstijgplaatsen te optimaliseren en het effect hiervan in kaart te brengen.*

**Reactie:**

Zie 4.7

4.9 Versmalling invliegtunnels

**Zienswijze:**

*Er wordt verzocht om de vliegroutes verder te optimaliseren. Dit kan onder andere worden bereikt door invliegtunnels te versmallen en/of te verplaatsen. Verzocht wordt om de vliegtunnels in ieder geval niet nabij woonwijken, zoals Atalanta en Gilze Noord, en kernen zoals Hulten te laten lopen.*

**Reactie:**

In het verleden zijn bij eerdere optimalisaties de vliegcorridors al zoveel versmald als mogelijk is. Bovendien zijn deze corridors zo gelegd, dat woongebieden zoveel mogelijk worden vermeden. In de gesprekken met omwonenden zal de komende tijd nogmaals worden gekeken naar de ligging van de corridors. Deze zienswijze zal daarom definitief worden beantwoord in de Reactienota.

4.10 Alternatieve vliegroutes

**Zienswijze:**

*Het 35 Ke-gebied in het nieuwe ontwerpplan is weliswaar kleiner dan voorheen, maar het gebied boven de kern van Hulten is juist uitgebreid. Opmerkelijk is dat het gebied rond het bosgebied en landerijen juist is verkleind. Het is goed mogelijk om elders een vlieggebied te creëren waar veel minder bebouwing last van heeft.*

**Reactie:**



Zie het antwoord op 3.5.

4.11 Beperking tot één circuitroute

**Zienswijze:**

*Er dient alternatiefonderzoek te worden gedaan naar het beperken van het aantal circuits voor oefenvluchten. Bijvoorbeeld door slechts één circuit in plaats van meerdere - zoals nu het geval. Dat ene circuit dient zich dan volledig binnen de begrenzing van de basis te concentreren*

**Reactie:**

Zie het antwoord op 3.5.

4.12 Zuidelijke circuit

**Zienswijze:**

*Verplaatsen van het circuit naar het zuiden, boven het gebied van het terrein van de vliegbasis, zou helpen tot het terugdringen van de geluidsoverlast. Voorgesteld wordt een verplaatsing van het circuitvliegen langs de Grote Spie met 200-300 meter ten zuiden van de Rijksweg N282. Dit heeft tot gevolg dat hoofdzakelijk boven de vliegbasis zelf wordt gevlogen, dit moet mogelijk zijn gelet op de omvang van de basis.*

**Reactie:**

Zie het antwoord op 3.5.

4.13 Hoger vliegen

**Zienswijze:**

*Hoger vliegen vermindert de individuele geluidsoverlast. Omdat circuittraining totaal anders wordt beleefd dan bij laagvlieg oefeningen, waar hoogte meer een rol zal spelen, wordt voorgesteld de circuitoefeningen op een hogere vlieghoogte uit te voeren. Voorgesteld wordt om van 200 meter naar 400 meter te gaan (van 600ft naar 1200 ft) waardoor de geluidsbelasting binnen de Grote Spie met een factor 4 zal afnemen. Ook het NLR rapport (zie p. 11) ondersteunt het feit dat de geluidsbelasting afneemt door hoger vliegen. In het COVM van september 2017 heeft COVM-lid de heer Saeijs een studie gepresenteerd waarin het effect van opstijghoek en vlieghoogte op de geluidsemisatie is gepresenteerd. In de COVM van maart 2017 gaf Defensie aan dat hoger vliegen een mogelijkheid is.*

**Reactie:**

Wanneer het circuitvliegen op grotere hoogte plaatsvindt, neemt enerzijds het aantal gehinderden binnen de 35 Ke-contour af. Daar staat echter tegenover dat hoger vliegen ertoe leidt dat het geluid verder reikt. Het aantal gehinderden binnen de 20 Ke-contour neemt toe. Daarom wordt dit voorstel niet overgenomen.

4.14 Geluidsschermen

**Zienswijze:**

*Het onderzoeken of (natuurlijke) geluidsschermen kan helpen bij het beperken van geluidsoverlast bij het circuitvliegen. Aangezien de N282 binnenkort wordt verbreed, zou deze maatregel eenvoudig gecombineerd kunnen worden met deze infrastructuurwijziging.*

**Reactie:**

Geluidsschermen zijn alleen effectief wanneer deze direct langs de bron staan, zoals een geluidsscherm langs een weg. Direct langs de start- en landingsbanen en start- en landingsplaatsen van helikopters kunnen geen geluidsschermen worden geplaatst. Dit is uit een oogpunt van veiligheid onmogelijk. Een scherm langs de N282 zou te ver van de bron staan om effect te hebben.

## **5 Ontwerp-luchthavenbesluit**

### 5.1 Terinzagelegging

#### **Zienswijze:**

*De stukken hebben niet zes weken ter visie gelegen, en hiervan is niet voorafgaand aan terinzagelegging kennisgegeven. Daarnaast eindigt de zienswijze termijn niet op zondag 4 maart, maar op maandag 5 maart 2018. Inspreker stelt dat de stukken opnieuw ter inzage moeten worden gelegd.*

#### **Reactie:**

Uit artikel 1, lid 1, Algemene termijnenwet volgt dat een termijn die op een zondag eindigt wordt verlengd tot de eerstvolgende dag die niet op een zondag of algemeen erkende feestdag is. Dit betekent dat de termijn voor het indienen van zienswijzen, anders dan vermeld in de kennisgeving, inderdaad niet afliep op zondag 4 maart 2018 maar op maandag 5 maart 2018. Zienswijzen die op 5 maart zijn binnengekomen zijn betrokken in de besluitvorming Voor het opnieuw ter inzage leggen van de stukken bestaat geen aanleiding.

### 5.2 Vooroverleg (artikel 10.18 Wet luchtvaart)

#### **Zienswijze:**

*Als voorbereiding op het luchthavenbesluit moet op grond van artikel 10.18 Wet luchtvaart overleg worden gevoerd met gedeputeerde staten en de colleges van de betrokken provincies en gemeenten. Voor de ambtelijke bijeenkomst zijn vooraf geen stukken aangekondigd en gezonden. Op het ambtelijk verzoek om de stukken zijn na afloop van het overleg een deel van de stukken toegezonden. Ter voorbereiding op het eenmalige bestuurlijke overleg zijn geen nieuwe stukken toegezonden. Tevens is het college (Oosterhout) pas enkele dagen voor een gewijzigde datum van het bestuurlijk overleg op de hoogte gesteld. Vervolgens bleek bij het bestuurlijk overleg dat ook nu relevante stukken niet aan ons zijn gezonden. Gelet daarop, de omvangrijke stukken, de technisch complexe materie en de belangen voor het grondgebied en de burgers van de gemeente Oosterhout is niet voldaan aan het vereiste zorgvuldige vooroverleg als bedoeld in de Wet luchtvaart.*

#### **Reactie:**

Op grond van artikel 10.18 Wet luchtvaart moet overleg worden gevoerd met gemeenten waarop het ontwerpluchthavenbesluit betrekking heeft. Dat is gebeurd op 20 december 2017. Indien en voor zover er iets fout is gegaan met het toezenden van de relevante stukken aan inspreker ter voorbereiding van dat overleg, biedt Defensie daarvoor haar excuses aan. Defensie wijst erop dat Oosterhout is gevraagd een reactie te geven op de NRD en dat de daarin naar voren gebrachte punten wel zijn betrokken in de besluitvorming. Voor zover Oosterhout nu andersluidende bezwaren heeft dan ten tijde van die procedure is zij middels onderhavige zienswijzeprocedure in de gelegenheid gesteld die bezwaren alsnog kenbaar te maken. Hiermee wordt rekening gehouden in de besluitvorming, zodat de gemeente niet in zijn belang wordt geschaad.

### 5.3 Deelname COVM (artikel 10.25 Wet luchtvaart)

#### **Zienswijze:**

*Op grond van art. 10.25 Wet luchtvaart stelt de Minister van Defensie een commissie van overleg en voorlichting in. In lid 2 is bepaald: "De commissie bestaat in ieder geval uit: (..); b. twee vertegenwoordigers van elke gemeente waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen.". Het beperkingengebied is gedeeltelijk gelegen op het grondgebied van de gemeente Oosterhout. De gemeente is echter niet als lid van de commissie aangesteld. Dat betekent dat de gemeente ook op die manier niet bij de voorbereiding van het luchthavenbesluit is betrokken.*

#### **Reactie:**

De gemeente Oosterhout komt met ingang van het luchthavenbesluit en de bijbehorende zonering in het beperkingengebied van de vliegbasis te liggen. Vooruitlopend daarop is de gemeente Oosterhout inmiddels vertegenwoordigd in de COVM.

### 5.4 Strijd met artikel 10.15 Wet luchtvaart

#### **Zienswijze:**

*Het ontwerpluchthavenbesluit is in strijd met artikel 10.15 Wet luchtvaart, alsmede doel en strekking van die wet. De Wet luchtvaart voorziet erin dat alle ministeriele aanwijzingen als luchtvaartterrein worden vervangen door luchthavenbesluiten. Het*

*luchthavenbesluit behelst derhalve feitelijk niets meer dan een vervanging van het aanwijzingsbesluit van 31 mei 1960 en het besluit van 9 november 1993 waarbij de geluidszone is vastgesteld. Er bestaat geen aanleiding of grondslag om de belegging c.q. het gebruik van de luchthaven te intensiveren. Veranderingen in het gebruik zijn enkel mogelijk indien daarbij rekening is gehouden met de relatie tussen geluidbelasting en hinder, alsmede economische, ruimtelijke, financiële, etc. gevolgen (Kamerstukken II, 2005/06, 30 452, nr. 3, pag. 52).*

**Reactie:**

De Wet luchtvaart behelst een nieuw, gemoderniseerd stelsel voor alle luchthavens in Nederland (behalve Schiphol) en bevat regels om de milieuruimte van luchthavens te bepalen.<sup>5</sup> Uit de Wet luchtvaart of de wetsgeschiedenis volgt niet dat een luchthavenbesluit slechts een voortzetting van eerder toegestaan gebruik kan omvatten. Op grond van artikel 10.15 Wet luchtvaart wordt bij algemene maatregel van bestuur een luchthavenbesluit vastgesteld, waarin het luchthaven- en beperkingengebied is bepaald. Daarbij maakt het bevoegd gezag een afweging over de benodigde ruimte.

Het ontwerpluchthavenbesluit geeft anders dan inspreker stelt juist uitvoering aan artikel 10.15 Wet luchtvaart en legt de gebruiksmogelijkheden en daarmee gepaard gaande ruimtelijke beperkingen vast, met inachtneming van het (beoogde) gebruik zoals dat voortvloeit uit het SMT-2. Het ontwerpluchthavenbesluit vervangt het aanwijzingsbesluit van het militaire luchtvaartterrein Gilze-Rijen van 31 mei 1960, nr. 202.015/R (*Stcrt.* 1960, 112) en het besluit van de toenmalige staatssecretaris van Defensie van 9 november 1993, nr. MG93089862, waarbij rond de luchthaven de geluidszone op grond van de Luchtvaartwet (geluidsbelasting door alle startende en landende vliegtuigen) is vastgesteld. Daarmee is geen sprake van strijd met artikel 10.15 Wet luchtvaart of het doel en de strekking van die wet.

5.5 Financiële uitvoerbaarheid

**Zienswijze:**

*Het ontwerp-besluit maakt geen enkele melding van de financiële uitvoerbaarheid van het luchthavenbesluit. De financiële gevolgen van dit besluit zijn enorm. Alleen al de beoogde kosten van beschermende maatregelen tegen rattle noise (pag. 37) zijn fors. Daar komen ook bij alle kosten van planshadeclaims en nadeelcompensatie. De*

<sup>5</sup> Zie *Kamerstukken II*, 2005/06, 30 452, nr. 3, p. 3.

*financiële gevolgen van dit besluit zijn niet inzichtelijk. De vraag is dan ook of het luchthavenbesluit uitvoerbaar is.*

**Reactie:**

Voor luchthavenbesluiten geldt wettelijk gezien niet de eis dat deze financieel uitvoerbaar moeten zijn, zoals dat bijvoorbeeld wel moet bij de vaststelling van bestemmingsplannen op grond van artikel 3.1.6, lid 1, Besluit ruimtelijke ordening. De eisen waaraan een luchthavenbesluit moet voldoen, staan opgesomd in art 10.17 van de Wet luchtvaart. Het aantonen van de financiële uitvoerbaarheid van het luchthavenbesluit is in dit artikel noch elders in de Wet luchtvaart als eis opgenomen. Dat het ontwerpbesluit geen informatie bevat over de financiële uitvoerbaarheid, doet dan ook niet af aan de juistheid van het besluit. Voor zover het luchthavenbesluit financiële consequenties heeft, krijgen deze een plaats in de Defensiebegroting. Hiermee is al een aanvang gemaakt. Voor bouwkundige maatregelen in verband met rattle noise heeft Defensie vanaf 2022 ruim € 20 miljoen in de plannen gereserveerd.

5.6 Onderzoek gedateerd

**Zienswijze:**

*Het onderzoek van NLR/TNO is gedateerd. Het oorspronkelijke onderzoek dateert van 2014. Zie paragraaf 1.5 uit het publieksrapport. Het publieksrapport suggereert dat het onderzoek uit juni 2016 stamt, maar dat is niet juist. Nu artikel 10.17 lid 7 Wet luchtvaart bepaalt dat bij de vaststelling van een luchthavenbesluit gebruik kan worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar, moet het rapport van NLR/TNO als onbruikbaar worden aangemerkt.*

**Reactie:**

NLR en TNO hebben in 2012 en 2014 onderzoeken uitgevoerd naar het ontstaan van *rattle noise* en de effecten van dat geluid op mensen. Daarnaast is in april 2015 het NLR/TNO-rapport "Een onderzoek naar de rol van "rattle noise" bij hinder door helikoptergeluid" gepubliceerd. Het is het ministerie van Defensie niet duidelijk wat inspreker bedoelt met "het publieksrapport".

Juridisch is nieuw onderzoek niet nodig. De bouwkundige maatregelen die Defensie laat nemen in verband met *rattle noise* zijn bovenwettelijke maatregelen, die bovendien formeel los staan van het luchthavenbesluit. Ook de rapporten over *rattle noise* staan los van de vaststelling van het luchthavenbesluit.

De Wet luchtvaart wordt in de zienswijze niet volledig geciteerd. Artikel 10.17, lid 7, Wet luchtvaart bepaalt dat *in ieder geval* [cursivering van Defensie] gebruik kan worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. Dat betekent dat de wet het gebruik van oudere gegevens niet afwijst. Bovendien is in de achterliggende periode de feitelijke situatie niet gewijzigd, waardoor nieuwe onderzoeken niet nodig zijn.

## **6 Geluid**

### 6.1 Referentiesituatie

#### **Zienswijze:**

*In de NRD wordt aangegeven dat de referentiesituatie de belegging is van SMT-2 d.w.z. 2 squadrons gewapende helikopters, 1 squadron Lichte helikopters en reservebasis. In de MER studie wordt dat vertaald naar de huidige geluidscontour, die volledig is gebaseerd op straalvliegtuigen. Naar oordeel van inspreker is dit onjuist en dient de referentiesituatie te bestaan uit het laatste juridische kader voor de militaire vliegbasis, die bestaat uit de belegging uit SMT-2 in combinatie met de huidige geluidscontour.*

#### **Reactie:**

De referentiesituatie bestaat uit het laatste juridische kader, dat op dit moment geldt. De referentiesituatie voor het MER is de bestaande geluidszone, die dateert uit 1993 en die is overgenomen in het Tweede Structuurschema Militaire terreinen (SMT-2). Deze geluidszone is daarmee steeds gebaseerd gebleven op de vliegtuigbewegingen van 1 squadron (F16) jachtvliegtuigen. De taakstelling uit het SMT-2, waarbij de transporthelikopters zouden worden verplaatst van Soesterberg naar Gilze-Rijen is dus niet berekend en niet vertaald in een nieuwe geluidcontour. In het MER is daarom de omschrijving van het luchtverkeer gegeven waarop de berekening van de geluidcontouren uit SMT-2 is gebaseerd. De vergelijking van de geluidszone met de voorgenomen activiteit en de varianten vindt plaats op basis van het vliegverkeer waarop de zone is gebaseerd, dus één squadron jachtvliegtuigen. Op deze wijze vindt

een vergelijking plaats van de bestaande zone en de bijbehorende invoer met de voorgenomen activiteit, varianten en de daarbij behorende invoer.<sup>6</sup>

In de reactie van het toenmalige kabinet op de inspraak en de ontvangen adviezen (Tweede Structuurschema Militaire Terreinen, deel 2 en 3) werd het behoud van de reserveveldfunctie F-16s voor Gilze-Rijen en de daarop afgestemde geluidzoning onderstreept<sup>7</sup>. Voorts werd hierin toegezegd: “De uitbreiding van de belegging van deze vliegbasis zal niet leiden tot een wijziging in de omvang van de geluidzone.” Zoals elders in deze Informatienota wordt opgemerkt zal de geluidzone in het komende luchthavenbesluit anders van vorm zijn, maar qua oppervlakte kleiner zijn dan de huidige contour.

In het eerdere advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport heeft de Commissie m.e.r. geadviseerd in het MER duidelijk te maken hoe het werkelijke gebruik nu en in de toekomst van elkaar verschillen en wat de consequentie daarvan is voor de geluidbelasting. Deze vergelijking zal alsnog worden uitgevoerd in de aanvulling op het MER.

## 6.2 Ke-systematiek en $L_{den}$ -systematiek

### Zienswijze:

*De Ke-systematiek benadert onvoldoende de werkelijkheid. Het toepassen van de wettelijk voorgeschreven Ke-berekeningsmethodiek is bedoeld voor stijgend en landend vliegverkeer en niet voor circuitvliegende helikopters en rattle noise. Uit meetonderzoek van o.a. het RIVM blijkt dat het werkelijke geluidsniveau veel groter is dan uit de computermodellen volgt en dat de computermodellen de werkelijkheid slechts beperkt benaderen. Er wordt verwezen naar de brief van de Commissie m.e.r. van 20 februari 2018 met als onderwerp 'Lden als geluidmaat voor militaire luchthavens.' De Commissie m.e.r. geeft het advies te onderzoeken wat de consequenties zijn van het toepassen van de grenswaarden die voor burgerluchthavens gelden, ondanks dat er sprake is van ander gebruik. In Europees verband is de  $L_{den}$ -systematiek gangbaar voor militaire luchthavens.*

### Reactie:

<sup>6</sup> Zie MER Hoofdrapport, p. 23.

<sup>7</sup> Het kabinetsstandpunt luidde: “Vliegbasis Gilze-Rijen heeft inderdaad geen belegging met F-16’s, maar een functie als reserveveld voor F-16’s en een daarop afgestemde geluidzoning. (...) Ondanks dat weinig van deze functie gebruik wordt gemaakt wordt zij toch van belang geacht. Zij is mede bepalend voor de omvang van de geluidzone.”



De geluidbelasting rond militaire luchthavens wordt uitgedrukt in Kosteneenheden. Dit volgt dwingend uit de Wet luchtvaart.<sup>8</sup> Circuitvluchten maken eveneens onderdeel uit van de berekende geluidbelasting in Kosteneenheden.

Defensie werkt aan de overstap van Ke op Lden als geluidhindermaat. 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).

Omdat die overstap een wijziging vergt in het Besluit Militaire Luchthavens, die voor alle militaire luchthavens geldt en mogelijk voor verschillende luchthavens maatwerk vereist is, werd in de "Hoofdpijnen Reactienota" van 25 november 2019 nog aangekondigd dat het luchthavenbesluit Gilze-Rijen bij het van kracht worden nog een Ke-contour zou kennen, die later zou worden vervangen door een Lden-contour. In haar brief van 12 februari 2020 aan de COVM heeft de staatssecretaris van Defensie bekendgemaakt dat Defensie, in de voorbereiding van De Peel, verder werkt aan de transitie van Ke naar Lden. Dan kan ook voor het luchthavenbesluit Gilze-Rijen Lden als hindermaat worden gehanteerd. Defensie streeft ernaar het overleg hierover voor het einde van het jaar te beginnen.

### 6.3 Ke-systematiek in relatie tot AbRvS 3 december 2003 (ECLI:NL:RVS:2003:AN9219)

#### **Zienswijze:**

*De Ke-systematiek benadert onvoldoende de werkelijkheid. Er wordt in dit verband verwezen naar de uitspraak van de AbRvS van 3 december 2003 (ECLI:NL:RVS:2003:AN9219) waarin de Afdeling de vaststelling van de Ke-geluidzone voor luchtvaartterrein Eelde op basis van een berekeningswijze met (toen voorgeschreven) afkap van 65dB(A) vernietigde. Dit omdat het gebruik van die afkap de validiteit van het model zodanig aantastte, dat het model niet voldoende de bedoelde werkelijke geluidsbelasting ten gevolge van landende en stijgende vliegtuigen benaderde.*

#### **Reactie:**

Er is geen sprake van een situatie als beschreven in de aangehaalde uitspraak. Daarin werd in de geluidsonderzoeken voor burgerluchtvaartterrein Eelde op grond van de

<sup>8</sup> Artikel 10.12, lid 2, Wet Luchtvaart en artikel 3, lid 1, Besluit militaire luchthavens.

destijds geldende rekenvoorschriften het geluid onder de 65 dB(A) niet meegenomen bij het bepalen van de geluidbelasting in Kosteneenheden. Het ging om de vraag of de werkelijke geluidbelasting daarmee goed in kaart werd gebracht. Anders dan in de aangehaalde uitspraak is in onderhavig geluidsonderzoek met een dergelijke afkap of drempelwaarde echter geen rekening gehouden, juist vanwege die uitspraak van de Afdeling.<sup>9</sup>

#### 6.4 Onderbouwing totstandkoming 35 Ke-zone

##### **Zienswijze:**

*Onduidelijk is hoe de 35 Ke-zone tot stand is gekomen. In de toelichting bij het ontwerpbesluit (pag. 26-27) wordt gesteld dat conform de Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden op basis van aantallen en soorten vliegtuigbewegingen in combinatie met luchthavengebonden gegevens, zoals de ligging van de start- en landingsbaan en vliegprocedures en -routes, de geluidsbelastingcontouren in Kosteneenheden zijn berekend. Informatie over het gebruikte rekenmodel wordt niet gegeven. De uitgevoerde berekeningen ontbreken. Van een technisch-inhoudelijke verantwoording van de uitgevoerde berekeningen is derhalve geen sprake. Zijn deze berekeningen conform de Regeling, zijn deze berekeningen bekend gemaakt en publiekelijk ter beschikking gesteld, én zijn deze berekeningen controleerbaar?*

##### **Reactie:**

De Ke-berekeningen zijn uitgevoerd conform de Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden. De wijze waarop dat is gebeurd is toegelicht in hoofdstuk 3 van het NLR-rapport van 2017. De berekeningsvoorschriften zijn openbaar en zijn daarom niet nader toegelicht in het MER. De gegevens die in het model zijn ingevoerd en waar van toepassing een toelichting bij de keuzes die daarin zijn gemaakt, zijn vervat in hoofdstuk 4 van het NLR-rapport van 2017. Daarmee is naar de mening van het ministerie van Defensie voldoende inzichtelijk en controleerbaar hoe de berekeningen zijn uitgevoerd.

Overigens werkt Defensie inmiddels aan de transitie van Ke naar Lden, zodat Lden in het luchthavenbesluit Gilze-Rijen als geluidhindermaat zal worden gehanteerd.

---

<sup>9</sup> Zie NLR, Geluidbelasting rond militaire luchthaven Gilze-Rijen door vliegverkeer, d.d. december 2017, blz. 16.

## 6.5 Effect circuitvliegen

### **Zienswijze:**

*Het gebruik van de basis als oefenterrein, het circuitvliegen, blijft onbelicht, terwijl juist het gebruik van de vliegbasis als oefenterrein overlast veroorzaakt. Wat het effect is van circuitvliegen wordt in het MER en het ontwerpluchthavenbesluit niet afzonderlijk beschreven.*

### **Reactie:**

Het circuitvliegen vormt een belangrijk onderdeel in het oefen- en trainingsprogramma van de piloten en het aantal vliegtuigbewegingen – starts en landingen – dat als gevolg daarvan wordt uitgevoerd. Circuits worden overal ter wereld gevlogen om, met het oog op de veiligheid, startend en landend verkeer van elkaar te scheiden. Een circuit is daarom een vastgelegde vliegroute voor een bepaalde baan op het vliegveld. Een piloot kan ook een circuit vliegen om nog een aantal checks te doen, met het oog op een veilige landing. Het circuitvliegen maakt daarmee integraal deel uit van het huidige en het voorgenomen gebruik. In de geluidsonderzoeken die aan het ontwerpluchthavenbesluit ten grondslag liggen zijn de effecten ervan dus meegenomen.<sup>10</sup>

## 6.6 Helikoptergeluid onvoldoende representatief

### **Zienswijze:**

*Er wordt bestreden dat het helikoptergeluid voldoende representatief tot uitdrukking wordt gebracht in de Ke-contour. Het Ministerie van Defensie gebruikt computermodellen om de geluidseffecten te berekenen. Uit meetonderzoek van o.a. het RIVM (maar ook onderzoek dat adviesbureau DGMR in opdracht van de gemeenten Tilburg en Gilze en Rijen en provincie Noord-Brabant heeft uitgevoerd) blijkt dat het werkelijke geluidsniveau veel groter is dan uit de computermodellen volgt en dat de computermodellen de werkelijkheid slechts beperkt benaderen.*

### **Reactie:**

---

<sup>10</sup> Zie onder andere paragraaf 4.4 van het rapport "Geluidbelasting rond militaire luchthaven Gilze-Rijen door vliegverkeer" van het NLR van december 2017.

Zoals reeds gemeld zal in het luchthavenbesluit Gilze-Rijen Lden als geluidhindermaat worden gehanteerd. Inmiddels heeft Defensie besloten dat de tijdelijke geluidsmetingen permanent worden gemaakt.

Er is geen reden om de deugdelijkheid van de geluidsberekeningen ter discussie te stellen. Defensie heeft er wel mee ingestemd dat met behulp van het geluidsmetnet op bepaalde locaties de berekeningen worden gevalideerd. Het is aan de auditgroep, de groep van omwonenden die de meetresultaten beoordeelt, om deze validatie uit te voeren, maar dat kan zeker gebeuren voordat het luchthavenbesluit in werking treedt. Zie ook 6.12.

#### 6.7 Slechts effect woningen betrokken

##### **Zienswijze:**

*Er wordt uitsluitend gekeken naar de effecten van het luchthavenbesluit op woningen in de omgeving. Gelet op de ligging van het hotel (Van der Valk) en het wegrestaurant ten opzichte van de luchthaven dienen ook de effecten van het luchthavenbesluit op het hotel en het wegrestaurant te worden beschreven, alsmede de maatregelen om belangrijke nadelige milieueffecten te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.*

##### **Reactie:**

De geluidszone in het luchthavenbesluit staat nog niet precies vast. Mede daarom zal deze zienswijze worden beantwoord in de Reactienota.

#### 6.8 Toename vliegtuigbewegingen

##### **Zienswijze:**

*Het werkelijk aantal vliegtuigbewegingen zal toenemen van 18.247 (Referentie MER) of 46.724 (Referentie Natuur, representatief voor peiljaar 2015) naar 86.840 (voorgenomen activiteit). Dit is een enorme toename van ruim 510% t.o.v. de referentie van de MER, waarbij een groot aandeel daarvan zal worden ingevuld door helikoptervluchten. Deze toename van het aantal vluchten zal leiden tot een directe toename van de blootstelling aan geluid en daarmee ook effect hebben op de gezondheid van de omwonenden.*

**Reactie:**

Zoals in paragraaf 2.6 is uiteengezet kan met het voorgenomen gebruik het helikopterverkeer op de vliegbasis Gilze-Rijen toenemen.

Omdat het voorgenomen gebruik nog onderwerp van overleg zal zijn, zullen de zienswijzen met betrekking tot het aantal helikopterbewegingen in de voorgenomen activiteit definitief worden beantwoord in de Reactienota.

## 6.9 Toename geluidsoverlast

**Zienswijze:**

*Uit het MER volgt dat het aantal geluidsbelaste woningen en geluidgehinderden binnen de Ke-systematiek toeneemt. Dit komt door een verschuiving en een intensivering van de vliegactiviteiten ten opzichte van de referentiesituatie. Met de voorgenomen activiteit neemt het aantal van deze woningen daardoor met ruim 15% toe in de 35 Ke-contour (van 565 naar 653) en het aantal gehinderden met ruim 17% toe (van 321 naar 376). Ook het geluidsbelaste oppervlak binnen de 56 dB(A) Lden-contour neemt toe en daarbinnen het aantal woningen (en gehinderden) van 2.339 naar 2.433. Er krijgen 21 woningen zelfs te maken met een hogere geluidsbelasting dan 70 dB(A) Lden. Buiten de contour treedt bovendien nog hinder en slaapverstoring op. Hier kan niet aan voorbij worden gegaan in de belangenafweging.*

**Reactie:**

Omdat het voorgenomen gebruik nog onderwerp van overleg zal zijn, zal deze zienswijze worden beantwoord in de definitieve zienswijze.

## 6.10 Negatief effect op dieren (paarden)

**Zienswijze:**

*Wanneer er voor bepaalde oefeningen zeer laag gevlogen wordt, is de geluidsoverlast van dien aard, dat lesgeven in de rijbanen nauwelijks nog mogelijk is. De instructeurs kunnen zich dan niet meer verstaanbaar maken. Mocht door het geluidsoverlast een paard of pony schrikken en "op hol slaan", ontstaat het 'domino-effect'. Paarden zijn kuddedieren, maar ook nog eens vluchtdieren. Gaat er één, gaan ze allemaal! Het scenario met circa 20 rijdende ruiters in de rijbanen is dan niet te overzien en kan, doordat de instructeurs zich niet meer verstaanbaar kunnen maken, ook niet eenvoudig worden opgelost.*

**Reactie:**

Waar mogelijk zal een manege bij laagvlieg oefeningen worden gemeden.

6.11 Negatief effect op kinderen en leerprestaties

**Zienswijze:**

*Door overvliegende Chinooks is sprake van geluidshinder. Hierdoor is sprake van slaap verstoring. Ook voor de vele kinderen in het gebied zal de nachtrust worden verstoord. Daarnaast is er sprake van vermindering van het woongenot. De GGD Hart voor Brabant heeft een rapport opgesteld waarin 27% van de inwoners van de gemeente Gilze Rijen aangeeft gehinderd te worden door het geluid van onder andere de luchthaven. Dit percentage zal door het luchthavenbesluit enkel stijgen. Het onderzoek door de GGD wijst uit dat geluidshinder invloed heeft op het welzijn van mensen en een negatieve invloed heeft op de leerprestaties van kinderen. Verdere uitbreiding van de contouren is hiermee onacceptabel.*

**Reactie:**

Defensie zal alsnog opdracht geven voor een gezondheidsbelevingsonderzoek. De resultaten daarvan zullen beschikbaar zijn voordat het luchthavenbesluit wordt afgerond. Deze zienswijze zal daarom worden beantwoord in de Reactienota.

## 6.12 Meetopstelling en validatie

### Zienswijze:

*Het is relevant hoe de vergelijking berekenen versus meten uitvalt. Rond Schiphol en Eindhoven staan permanente meetopstellingen die real-time door geïnteresseerden kunnen worden uitgelezen. Deze gegevens laten ten opzichte van  $L_{den}$  een variatie zien van -2 tot + 4 dB. Het verzoek is om niet alleen op basis van de jaargemiddelden de jaarlijkse Ke-contouren te bepalen, maar ook de jaarlijkse  $L_{den}$  contouren én een meetnet, op voor de bevolking van Gilze en Rijen cruciale punten (in overleg met de gemeente en bewoners vast te stellen). Hiermee moeten de uitkomsten van de  $L_{den}$  berekeningen worden gevalideerd.*

### Reactie:

Er is inmiddels een geluidmeetnet, waarvan Defensie heeft besloten dat het een permanent geluidmeetnet zal zijn. Dit meetnet meet op een aantal locaties de daar optredende piekbelasting en valideert op andere plaatsen de berekende geluidbelasting. In overleg met de auditgroep worden de definitieve meetlocaties nog bepaald.

## 6.13 Feitelijke geluidbelasting niet meegenomen

### Zienswijze:

*De gemeente Gilze-Rijen heeft gedurende een tweetal jaren op verschillende punten in de gemeente een meetonderzoek gedaan naar de feitelijke geluidbelasting van de vliegbasis. Adviesbureau DGMR heeft hiervan uitvoerig verslag gedaan in een aan Defensie aangeboden rapportage. Hieruit zou onder meer blijken dat de gemeten geluidbelasting en de gemeten piekniveaus vele decibels hoger zijn (gemiddeld 5 dB) dan de door Defensie op deze locaties berekende werkelijke geluidbelasting. Defensie heeft meermalen in de COVM-vergaderingen én in de notitie Reikwijdte en Detailniveau toegezegd de uitkomsten van deze metingen te betrekken bij de MER-studie. Hiervan is in de MER niets gebleken.*

### Reactie:

Nu het geluidsmetnet Gilze-Rijen praktisch geheel operationeel is en ook dit meetnet deels gebruikt wordt om het berekende geluid te valideren, ligt het voor de hand dat de auditgroep zowel de meetresultaten van dit net als de resultaten uit de DGMR-rapportage van adviesbureau DGMR betreft bij die validatie. De eerste resultaten daarvan zullen beschikbaar zijn ruimschoots voordat de nieuwe geluidszone van Gilze-Rijen in het luchthavenbesluit wordt vastgelegd.

#### 6.14 Cumulatie

##### **Zienswijze:**

*Ten onrechte is cumulatie van geluid niet meegewogen. Gewezen wordt op de volgende bronnen die niet zouden zijn meegenomen: 1) grondgebonden geluid van de basis zelf, 2) de spoorlijn Breda-Tilburg en 3) het geluid van de A58.*

##### **Reactie:**

In de onderzoeken die aan het ontwerp-luchthavenbesluit ten grondslag liggen is de geluidsbelasting door het luchthavenverkeer op de luchthaven onderzocht. Er bestaat op grond van de Wet luchtvaart geen verplichting om die geluidsbelasting in samenhang met andere geluidsbronnen te bezien, zoals geluid van de spoorlijn of de A58.

Ten aanzien van de geluidbelasting door grondgebonden activiteiten, geldt dat deze niet wijzigt in de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie. De belangrijke onderdelen voor grondgebonden geluid bestaan uit het onderhoud van helikopters op platforms van de squadrons die verspreid over de vliegbasis liggen. Hieraan is een geluidcontour gekoppeld, die planologisch is verankerd in het bestemmingsplan "Buitengebied", dat bij besluit d.d. 1 juli 2013 door de raad van de gemeente Gilze en Rijen is vastgesteld. Dit besluit geldt als uitgangspunt voor grondgebonden activiteiten op de vliegbasis.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Zie MER Hoofdrapport, paragraaf 5.7.4.



## 6.15 Richtlijn Omgevingslawaai

### Zienswijze:

*Hoewel een directe toepassing niet aan de orde is, wordt in de Richtlijn omgevingslawaai, omgevingslawaai omschreven als “ongewenst of schadelijk geluid buitenshuis dat door menselijke activiteiten wordt veroorzaakt, inclusief (...) luchtverkeer (...)”. Indieners zijn van mening dat er aansluiting gezocht moet worden bij de Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. Als hier niet bij wordt aangesloten is sprake van een afwijking die onder het discriminatieverbod valt: de overheid zou zich naar haar status meer en of andere rechten en mindere verplichtingen toedelen dan luchtverkeer dat niet van overheidswege wordt verzorgd. Door geen afwijkende, ondervangende, regeling in te stellen, is sprake van een hiaat in de wetgeving. Hier mag de rechter ingrijpen.*

### Reactie:

Dit wordt nader onderzocht. Deze zienswijze zal worden beantwoord in de Reactienota.

## 6.16 Recreatief gebruik

### Zienswijze:

*Recreatief gebruik zorgt ondanks beperkt effect op geluidscontouren ook voor geluidshinder. Gewezen wordt op de historische vluchten, de sleepvliegtuigen van de zweefvliegtuigen. Dit gebruik vindt plaats in de weekenden, wanneer juist geluid als extra hinderlijk wordt ervaren. De openingstijden voor historische vluchten en zweefvliegtuigen worden verruimd en dat is niet meegenomen in de belangenafweging.*

### Reactie:

In reactie op de zienswijzen heeft Defensie besloten het maximumaantal vliegtuigbewegingen voor de stichting Historische Vlucht te bepalen op 4.000 per jaar. Dat is ongeveer gelijk aan het huidige niveau. Het DHC geeft in aanvulling daarop nadere voorschriften aan de stichting Historische Vlucht die onder andere voorzien in het mijden van woonkernen. Onderdeel van deze voorschriften zal ook zijn dat er op één zondag in de maand geen vliegactiviteiten van stichting Historische Vlucht zijn.

Zie over de openingstijden voor zweefvliegen en ander burgermedegebruik het gestelde onder 2.2.

6.17 Wijze van berekening geluid recreatief gebruik

**Zienswijze:**

*De grenswaarde van 10.000 vliegtuigbewegingen voor recreatief vliegverkeer lijkt aan de zeer hoge kant, namelijk circa 30 per dag uitgaande van 7 dagen. Aangezien het recreatief verkeer betreft mag worden verwacht dat het grootste aandeel van de vliegtuigbewegingen in het weekend zal plaatsvinden. Dit betekent voor de bewoners de facto dat na 5 werkdagen van militaire geluidslast, men getroffen wordt door 2 weekenddagen van recreatieve geluidslast. Er wordt voorgesteld de grenswaarde per dag te bepalen, waarbij de grenswaarde voor een werkdag gelijk is aan die van een zaterdag/zondag of feestdag.*

*De grenswaarde voor zweefvliegen is 9.000. De vraag heerst of het geluid van gemotoriseerd slepen is meegenomen in de geluidsberekeningen. Voorts wordt voorgesteld om in het luchthavenbesluit een ratio vast te stellen tussen gemotoriseerd slepen en het slepen met de lier (waarbij het percentage van gemotoriseerd slepen moet worden beschouwd als een maximum en dat van slepen met de lier als een minimum).*

**Reactie:**

Voor het aantal vliegtuigbewegingen voor Historische vlucht: zie de reactie onder 6.16

Zweefvliegtuigen hebben geen motoren en zitten daarom niet in de berekening. Inmiddels heeft de zweefvliegclub "Illustrious" een nieuw sleepvliegtuig met een stillere motor gekocht. Tijdens de zondag in de maand waarop er geen vliegactiviteiten zijn van stichting Historische Vlucht maakt Illustrious geen gemotoriseerde sleepstarts, maar alleen lierstarts.

6.18 Grondslag historische vluchten

**Zienswijze:**

*Het restaureren en operationeel houden van verouderde militaire toestellen wordt niet genoemd in artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens, waarnaar wordt verwezen in de definitie van recreatief burgerluchtverkeer in artikel 1.1 van het ontwerpluchthavenbesluit. Het BML biedt daarmee geen grondslag om deze vluchten in het ontwerpluchthavenbesluit op te nemen.*

**Reactie:**

In artikel 1.1 van het luchthavenbesluit wordt recreatief burgerluchtverkeer gedefinieerd als “luchthavenluchtverkeer in de vorm van zweefvliegen, sleepvliegen, motorsportvliegen of modelvliegen, als bedoeld in artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens”. De activiteiten van de Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht (SKHV) vallen onder de definitie van motorsportvliegen zoals gegeven in artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens, namelijk “niet beroepsmatig vliegen met een vastvleugelig vliegtuig met schroefaandrijving, met inbegrip van ultralichte vliegtuigen, waarbij de vlucht uitsluitend het karakter van een sportvlucht draagt”.

6.19 Contouren over Tilburg

**Zienswijze:**

*Defensie stelt dat de vliegtuigbewegingen van de huidige F16 jachtvliegtuigen onderdeel zijn van de huidige vliegcontouren. Op papier klopt dit maar deze vliegcontouren zijn de laatste jaren echter niet vol gevlogen omdat de noodzaak hiervoor ontbrak. Het opnemen van vliegcontouren reserve- en returnveldfunctie, ook al is dit voor een periode van een halfjaar, leidt tot een onacceptabele beperking van de ontwikkelmogelijkheden van de stad Tilburg. Het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in gebieden zoals de Groene Kamer en het Stadsbos 013 worden door het stringent vasthouden aan deze contouren hierdoor ernstig bemoeilijkt, zo niet onmogelijk gemaakt. De ontwikkelpotentie van deze gebieden wordt door de ruimteclaim ernstig geschaad. Defensie wordt verzocht de benodigde geluidsruimte voor een eventuele reserveveldfunctie van de jachtvliegtuigen met een ontheffing te regelen.*

**Reactie:**

Zie het antwoord op 3.1.

6.20 35Ke-zone over kern Molenschot

**Zienswijze:**

*De 35ke-zone moet niet over kern van Molenschot komen te liggen, hierdoor worden bewoners beperkt in de nieuwbouw mogelijkheden.*

**Reactie:**

Zie het antwoord op 3.5.

6.21 Klachtenregistratie en monitoring van de effecten

**Zienswijze:**

*Er wordt verwezen naar het document "Jaarrapportage meldingen geluidshinder militaire vliegoperaties 2016" waarin aantallen geluidsklachten over de periode 2012 tot en met 2016 zijn weergegeven. De Commissie m.e.r. heeft in haar uitgebrachte advies van 6 september 2016 aangegeven dat in het MER inzicht moet worden gegeven in de wijze waarop en wanneer de daadwerkelijke effecten van het voornemen en de effectiviteit van maatregelen worden gecontroleerd en geëvalueerd. Er is niks gedaan met de klachten en er wordt verzocht om een kwalitatieve analyse van de klachten te maken en in ieder geval de conclusies hieruit in de rapportage te vermelden en mee te wegen in het besluit. Er is erg summier weergegeven op welke wijze evaluatieprogramma en monitoring plaats gaat plaatsvinden.*

**Reactie:**

Defensie laat op dit moment door stichting Het Gouden Oor onderzoeken of het systeem van klachtenregistratie en –afhandeling goed werkt en of verbeteringen mogelijk zijn. Vervolgens bespreekt Defensie met omwonenden de resultaten.

Deze zienswijze zal worden beantwoord in de Reactienota.

## 6.22 Evenementen

**Zienswijze:**

*Artikel 4.4.1 van het ontwerpbesluit is op geen enkele wijze begrensd. De Commandant kan desgewenst onbeperkt luchtvaartevenementen organiseren. Het geluid dat deze evenementen veroorzaakt, is op geen enkele wijze onderzocht en getoetst. Op z'n minst hadden aan dit voorschrift geluidnormen verbonden moeten worden.*

**Reactie:**

Artikel 4.4.1 is niet onbegrensd. De Commandant van de militaire luchthaven kan ten behoeve van luchthavenverkeer in het kader van een luchtvaartevenement toestaan dat voor de duur van dat evenement wordt afgeweken van de openingstijden. Maar er kan niet worden afgeweken van de maximale aantallen vliegtuigbewegingen. En evenmin van de grenswaarde voor geluidbelasting. De vliegtuigbewegingen tijdens luchtvaartevenementen worden geregistreerd. De geluidbelasting als gevolg van de starts en landingen die tijdens zo'n evenement worden uitgevoerd moet passen binnen de geldende geluidszone.

## 6.23 Nieuw onderzoek

**Zienswijze:**

*Gesteld wordt dat na het ontwerpbesluit op 22 januari jl. actuele onderzoeken zijn opgeleverd die het voorgenomen besluit drastisch beïnvloeden. Op 23 februari 2018 bracht DGMR een advies uit omtrent effectieve toename aantal vliegtuigbewegingen in het MER. De conclusie is dat de toename groot is. Argumentatie voor deze toename is niet terug te vinden in de MER. Op 23 februari 2018 bracht Commissie voor de milieueffectrapportage een advies uit omtrent Lden als geluidmaat voor militaire luchthavens, ook dit advies moet worden meegenomen in de onderzoeken en besluit.*

**Reactie:**

Zie over het voorgenomen gebruik en de voorziene groei van het helikopterverkeer 2.6 en 3.7. Deze zienswijze zal worden beantwoord in de Reactienota.

Ten aanzien van het gebruik van Lden als dosismaat voor de berekening van geluidhinder wijst Defensie op de reactie onder [6.2].

## **7 Rattle-noise**

### *Algemene toelichting*

Rattle noise is het geluid dat kan ontstaan wanneer bouwdelen (zoals wanden, daken, deuren of ramen) van gebouwen of voorwerpen in gebouwen in trilling komen. Rattle noise kan onder meer veroorzaakt worden door hard en laagfrequent geluid. Dit kan zich voordoen wanneer een helikopter overvliegt.

De geluidbelasting rond militaire luchthavens wordt uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke). Deze geluiddosismaat (evenals overigens de geluiddosismaat Lden) heeft een relatie met het optreden van geluidshinder, maar houdt geen rekening met het optreden van rattle noise.

TNO en NLR hebben daarom onderzoek gedaan naar de vraag in welke mate rattle noise voor extra geluidhinder zorgt. TNO/NLR hebben in 2012 en 2014 onderzoeken uitgevoerd naar het ontstaan van rattle noise en de effecten van dat geluid op mensen. Het eerste onderzoek betrof een literatuurstudie. Hieruit bleek dat veruit het meeste onderzoek is uitgevoerd in de Verenigde Staten. Er is geen literatuur gevonden van studies naar rattle en hinder ten gevolge van rattle noise in Nederland. TNO gaat nog na of er nog nieuw onderzoek in de Verenigde Staten is gedaan. Mocht er nieuwe literatuur zijn, dan zal TNO die bestuderen en daarover rapporteren. Defensie zal die rapportage dan publiceren en voor de omwonenden beschikbaar stellen.

Aangezien de Nederlandse situatie voor wat betreft de woningconstructies moeilijk te vergelijken is met die in de VS, is in 2014 een vervolgonderzoek gedaan naar enerzijds de rattle-gevoeligheid van Nederlandse woningen en anderzijds de hinder die mensen als gevolg van rattle ervaren. Uit dit onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

- Rattle kan optreden als het maximale geluidniveau tijdens een passage van een Chinookhelikopter buiten voor de gevel van een woning 75 dB(A) of hoger is. Bij andere typen helikopters en vliegtuigen en bij lagere geluidniveaus komt rattle niet of zelden voor.
- Rattle zorgt ervoor dat het geluid van een helikopter als extra hinderlijk wordt ervaren. De mate van hinder tijdens een helikopterpassage waarbij rattle optreedt, is gemiddeld gelijk aan de hinder van een 6 dB hoger geluidniveau van een vlucht die geen rattle veroorzaakt.

De aanbeveling uit het onderzoek van 2014 is om die extra hinderlijkheid tot uitdrukking te brengen door de bijdrage aan de geluidbelasting van een passerende Chinook-helikopter met 6 dB te verhogen (de "rattle-toeslag"), als het maximum niveau ( $L_{Amax}$ ) tijdens de passage 75 dB(A) of hoger is.

Het ministerie van Defensie heeft aan TNO opdracht gegeven om te onderzoeken welke maatregelen aan de woningen rond de vliegbasis mogelijk zijn om het optreden van rattle noise en de daarmee gepaard gaande extra hinder te verminderen of te voorkomen. Dit onderzoek is gerapporteerd in het TNO-rapport van december 2017 en is te vinden op de website: [www.defensie.nl/luchthavenbesluiten/luchthavenbesluit-gilze-rijen](http://www.defensie.nl/luchthavenbesluiten/luchthavenbesluit-gilze-rijen).

TNO heeft eerst het aandachtsgebied voor rattle noise bepaald. Dit is gedaan aan de hand van de 40 Ke-contour, het NLR heeft daartoe de 40 Ke-contour zonder de rattle-toeslag en mét de rattle toeslag berekend. Het aandachtsgebied voor rattle noise bestaat uit het gebied waarin geldt dat:

- a) de geluidbelasting inclusief rattle-toeslag groter is dan 40 Ke, en;
- b) de geluidbelasting met rattle-toeslag tenminste 1 Ke hoger is dan zonder rattle-toeslag.

De onder a genoemde grens sluit aan bij de geluidbelasting van 40 Ke waarboven ingevolge de Wet geluidhinder isolerende maatregelen moeten worden onderzocht. De onder b genoemde voorwaarde is van toepassing omdat specifiek op rattle noise gerichte maatregelen niet zinvol zijn als het effect door rattle noise klein is (kleiner dan 1 Ke). Als voor een bepaalde woning het verschil tussen de twee berekeningen klein is (minder dan 1 Ke), betekent dit dat de geluidbelasting als gevolg van toepassing van de rattle-toeslag nauwelijks hoger wordt en dat de geluidbelasting ter plaatse van die woning vooral wordt bepaald door vluchten met andere toestellen dan de Chinook, of dat passages van Chinook-helikopters vrijwel geen geluidniveaus van 75 dB(A) of hoger veroorzaken. De geluidbelasting van zo'n woning (en de daarmee gepaard gaande hinder door het geluid van het vliegverkeer) kan desondanks relatief hoog zijn, bijvoorbeeld als de woning in de buurt ligt van het verlengde van de start- en landingsbaan, waar de geluidbelasting vooral wordt bepaald door startende en landende vliegtuigen, maar het is dan niet zinvol om specifiek op rattle noise gerichte maatregelen toe te passen.

Het aandachtsgebied voor rattle noise staat in het TNO-rapport blauw gemarkeerd op blz. 6. TNO heeft vervolgens beoordeeld welke woningen in het aandachtsgebied behoren tot het huizentype dat gevoelig is voor rattle noise. Op basis van het onderzoek

van TNO komen 201 woningen in aanmerking voor beschermende maatregelen tegen rattle noise. Deze woningen staan opgesomd op blz. 9 van het TNO-rapport. Het TNO-rapport benoemt ook de te nemen maatregelen en becijfert de kosten hiervan op gemiddeld € 60.000 per woning, excl. BTW.

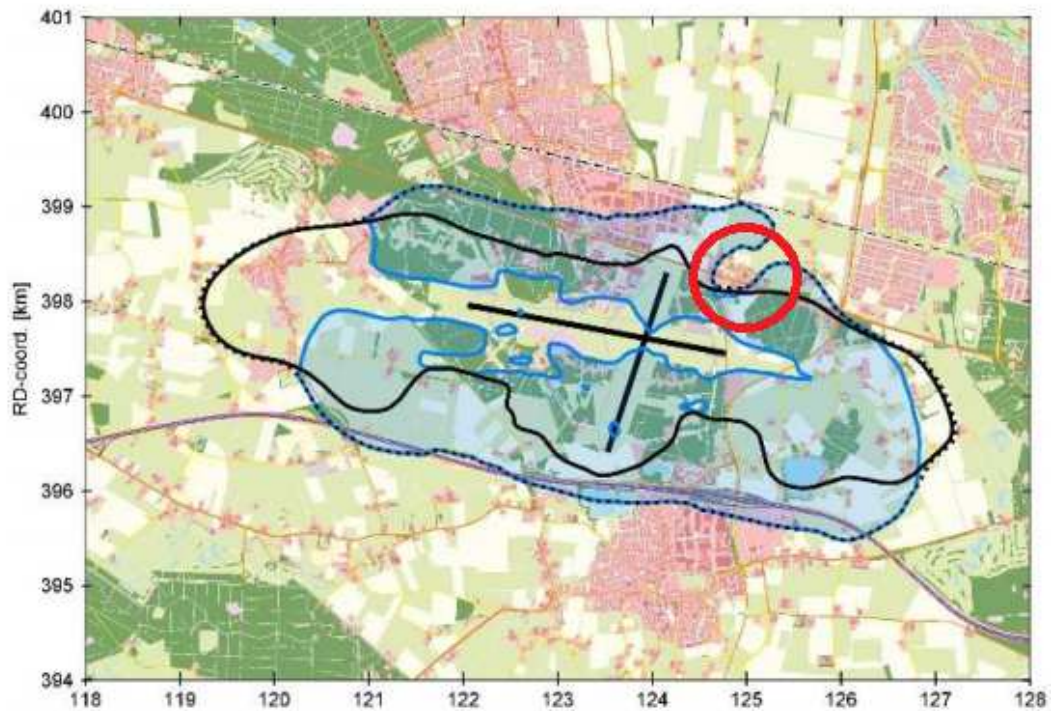
In de reacties zijn vraagtekens geplaatst bij de keuzes die Defensie heeft gemaakt, waaronder de keuze voor een frequente geluidsbelasting van 75 dB of meer als criterium voor het maatregelengebied. In het overleg over het geluidsmetnet is besloten ook het aspect *rattle noise* in de metingen te betrekken. Deze metingen worden gericht op de vraag of de uitgangspunten kloppen die ten grondslag hebben gelegen aan de gemaakte keuzes met betrekking tot de gebieden en de woningen die voor bouwkundige maatregelen in aanmerking komen.

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

In de afbeelding hieronder is de 40 Ke-contour aangegeven als zwarte lijn, de 40 Ke-contour bij berekening met rattle-toeslag als zwarte stippellijn en het aandachtsgebied in blauw. De 'lus van Hulten' waar in afwijking van het TNO-rapport toch maatregelen worden genomen is rood omcirkeld.



Ee



Defensie is van plan voor de verdere afhandeling (maatwerk per woning, overleg met bewoners/eigenaars en de bouwkundige uitvoering) lokaal een stichting op te richten, die kan werken aan de hand van een protocol waarvoor TNO een voorstel heeft gedaan en met de ruim € 20 miljoen die Defensie beschikbaar stelt. De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor een goede afhandeling van de rattle noise-problematiek blijft bij Defensie. De controlemetingen worden, nog in 2020 uitgevoerd en ook de stichting wordt in 2020 opgericht.

#### 7.1 Rattle-aandachtsgebied

##### Zienswijze:

*Er is niet, althans onvoldoende onderbouwd waarom wordt afgeweken van het advies van TNO om uit te gaan van een piekbelasting van 75 dB(A) maar zelf een zoekgebied aan te wijzen. Kortstondige metingen in de omgeving tijdens het circuitvliegen hadden uit kunnen wijzen waar een piekbelasting van 75 dB(A) en hoger optreedt. Ook is niet gemotiveerd waarom is gekozen voor de 40 Ke-contour en niet voor een andere waarde. Bovendien is niet duidelijk waarom een contour die berekend wordt aan de hand van daggemiddelden, een aandachtsgebied bepaalt voor rattle dat optreedt bij piekgeluiden boven de 75 dB(A).*

**Reactie:**

TNO beredeneert in zijn rapport van december 2017 hoe het aandachtsgebied is bepaald. Er wordt niet afgeweken van het advies van TNO/NLR. Zie de conclusies en aanbevelingen uit *Een onderzoek naar de rol van "rattle noise" bij hinder door helikoptergeluid* (NLR-CR-2014-392) van april 2015. Het aandachtsgebied voor rattle noise is door TNO samen met het NLR vastgesteld en de specifieke woningen die voor maatregelen in aanmerking komen zijn door TNO benoemd. Zie de algemene toelichting aan het begin van hoofdstuk 7.

Piekgeluiden en over de tijd gemiddeld geluid hebben een relatie tot elkaar. Hoe hoger de piekgeluiden, hoe hoger het over de tijd gemiddelde geluid. In het over de tijd gemiddelde geluid speelt ook mee hoe vaak geluidpieken optreden. Dit is belangrijk voor de ervaren hinder, die ook groter is naarmate geluidpieken vaker worden ervaren. Omdat in het over de tijd gemiddelde geluid zowel de aantallen als de hoogte van de geluidpieken meespelen, is dit in het algemeen de maat die wordt gebruikt om de hinder te beoordelen en te bepalen waar maatregelen nodig zijn.

## 7.2 Omvang rattle-aandachtsgebied

**Zienswijze:**

*In het ontwerpbesluit komen als gevolg van het gehanteerde aandachtsgebied slechts enkele woningen in Hulten in aanmerking voor de extra beschermende maatregelen. Echter in de woonkern van Hulten, het recent gerealiseerde Eikenveld, de Hulteneindsestraat, de Blommers, woningen aan de noordzijde van de spoorlijn, de Broekdijk (hier is al schade als gevolg van Rattle Noise vergoed) en woningen in het Rijensbroek en Tilburgsbroek worden niet meegenomen. De mensen die hier wonen hebben wel degelijk regelmatig last van Rattle Noise als gevolg van circuitvliegen en in- en uitvliegende helikopters, waarbij regelmatig geluidsniveaus van meer dan 80 dB(A) worden gemeten.*

**Reactie:**

Aan deze zienswijze komt Defensie tegemoet. In de algemene toelichting hierboven is toegelicht dat Defensie de woningen in de kern Hulten in afwijking van het TNO-rapport toch voor maatregelen in aanmerking laat komen.

### 7.3 Rattle-noise en KE-systematiek

**Zienswijze:**

*Door de KE-systematiek wordt voorbij gegaan aan rattle-noise. Er is binnen deze systematiek geen ruimte om een straffactor voor rattle toe te passen.*

**Reactie:**

In de algemene inleiding hierboven is toegelicht dat het NLR de 40 ke-contour zonder de rattle-toeslag en mét de rattle toeslag heeft berekend. In het MER zijn zowel de 40 Ke-contour als de 35 Ke-contour berekend met en zonder de rattle- toeslag.<sup>12</sup>

### 7.4 Rattle-noise Apaches

**Zienswijze:**

*Inspreker stelt dat het onderzoek van TNO/NLR alleen rattle-noise betreft van de Chinook-helikopter. Maar er wordt ook geklaagd over trillingen door inwoners over de trillingen van (laagovervliegende) Apaches. Verzocht wordt om aanvulling van het MER met onderzoek naar deze rattle-noise.*

**Reactie:**

Het onderzoek is gestart na klachten over rattle van de Chinook. Ook is uit eerder onderzoek bekend dat de Chinook maatgevend is wat betreft het veroorzaken van trillingen. Klachten over rattle veroorzaakt door de Apache zijn tot op heden niet binnengekomen, voor zover Defensie kan nagaan.

---

<sup>12</sup> Zie het NLR-rapport Geluidbelasting rond militaire luchthaven Gilze-Rijen door vliegverkeer, d.d. 2017, par. 8.1.

## 7.5 Berekening rattle noise

### Zienswijze:

*Het is onduidelijk hoe rattle noise is meegenomen in de berekeningsvoorschriften en hoe rattle noise is verwerkt in het rekenmodel. Gesteld wordt (pag. 60) dat de rattle-toeslag die bij de berekening is toegepast, de maximale toeslag is die volgt uit de aanbeveling van het NLR/TNO rapport (Ref. 4) van 6 dB(A) en alleen geldt voor vliegtuigbewegingen van de Chinook. Zijn deze berekeningen wel conform de Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden en de daarbij behorende berekeningsvoorschriften?*

### Reactie:

Zoals in de algemene inleiding hierboven is toegelicht, wordt de geluidbelasting rond militaire luchthavens uitgedrukt in Kosteneenheden en houdt deze geluidsdosismaat (evenals overigens de geluidsdosismaat Lden) geen rekening met het optreden van rattle noise. De Regeling berekening geluidbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden voorziet niet in het meenemen van rattle noise in de berekeningen. Defensie gaat op dit punt verder dan wettelijk voorgeschreven. Daarvoor heeft Defensie zelf NLR en TNO onderzoek laten doen naar de effecten van rattle noise en de mogelijke maatregelen. De toeslag voor rattle noise geeft aan in welke mate rattle voor extra hinder zorgt en op welke plaatsen maatregelen nodig zijn tegen die extra hinder.

## 7.6 Omvang 35Ke contour en 40Ke contour met rattle noise

### Zienswijze:

*De 35Ke contour en de 40KE contour met rattle noise tussen de Burgemeester Letschertweg en de grens van de kern van Hulten is onvoldoende onderbouwd en moet meer in noordwestelijke richting liggen. Uit de gepubliceerde onderzoeken en de door TNO en NLR gegeven antwoorden van vragen op de informatieavond is gebleken dat TNO geen nader onderzoek heeft gedaan naar piek geluidsbelasting bij het circuit / joining area's van de start & landingsbanen van vliegveld Gilze Rijen. Het was ook niet duidelijk welke input data gebruikt is voor de berekeningen van de 35 & 40 KE gebieden. De rapporten spreken ook niet over de "Noise certificates" van de helikopters types die de luchtmacht opereert.*

**Reactie:**

Dit onderwerp kan in het overleg met omwonenden verder worden besproken en toegelicht. Daarbij kunnen uiteraard ook de omwonenden voorstellen op tafel leggen, die dan worden beoordeeld. Deze zienswijze zal worden beantwoord in de Reactienota.

## 7.7 Toetsingskader rattle noise

**Zienswijze:**

*Indien voor rattle noise een norm gevonden zou moeten worden, dan moet deze norm zich niet alleen beperken tot Chinook-helikopters. Het uitgangspunt van het rapport van NLR/TNO is dan ook te beperkt. Vooral nog zou het er dus voor gehouden moeten worden dat deze vorm van geluid is verdisconteerd in de systematiek van artikel 3 BML en in de norm van artikel 4 BML. Zo lang de wet(gever) geen andere systematiek of norm heeft vastgesteld, is dit het toetsingskader voor het luchthavenbesluit.*

**Reactie:**

Wanneer het toetsingskader van het Besluit militaire luchthavens strikt zou worden toegepast, zou rattle noise niet beschouwd worden en zouden er geen maatregelen worden genomen. Defensie gaat hier uitdrukkelijk verder dan hetgeen wettelijk is voorgeschreven, ten behoeve van een betere bescherming tegen geluidhinder.

## 7.8 Maatregelen woningen

**Zienswijze:**

*Op grond van onderzoek van TNO zouden 201 woningen in aanmerking komen voor beschermende maatregelen tegen rattle noise. Hoe verhoudt zich dit tot de artikelen 3 tot 15 BML? Zowel wettelijk als wetenschappelijk heeft deze aanpak geen enkele basis.*

*Miskend wordt in dit verband ook dat rattle noise zich volgens TNO pas voordoet bij piekgeluiden van 75 dB(A) of meer. Volstrekt onduidelijk is hoe dit gegeven in de berekeningen is verwerkt, aangezien hierbij de bronhoogte en de positie van de geluidsbron ten opzichte van de betreffende woning een belangrijke rol speelt.*

**Reactie:**

De artikelen 3-15 van het Besluit Militaire Luchthavens stellen grenswaarden aan de geluidsbelasting binnen en buiten een (bestaande) geluidszone, voor onder andere bestaande en geprojecteerde woningen. Het toepassen van een toeslag voor rattle noise doet er niet aan af dat aan deze normen moet worden voldaan. Door de toeslag wordt enkel bereikt dat voor sommige woningen eerder sprake is van een geluidsbelasting van meer dan 40 Ke (de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van een woning die binnen de zone aanwezig is ten tijde van de vaststelling daarvan). Daarmee komen deze woningen in aanmerking voor maatregelen tegen rattle noise.

De aanpak van rattle noise voor de luchthaven Gilze-Rijen heeft wel degelijk een wetenschappelijke basis. Dat is gegarandeerd door het onderzoek te laten uitvoeren door NLR en TNO. De toegepaste methode om de geluidhinder (inclusief rattle noise) te beoordelen is een uitbreiding van de wettelijke methode, om meer bescherming tegen geluidhinder te kunnen bieden.

De bronhoogte en positie van de geluidbron zijn belangrijke invoergegevens in de berekening van het optredende geluidsniveau bij de passage van een vliegtuig of helikopter en wordt dus meegenomen in zowel de geluidscontour met rattle-toeslag als in de geluidscontour zonder rattle toeslag. Als de geluidbron een Chinook helikopter is en het geluidniveau ergens tijdens de vlucht hoger is dan 75 dB(A), dan wordt voor die plaats een toeslag van 6 dB(A) op de bijdrage van die vlucht aan de geluidbelasting toegepast. Bronhoogte en bronpositie worden dus meegenomen in de geluidcontour met rattle-toeslag en die zonder rattle-toeslag.

## 7.9 Omvang maatregelengebied

**Zienswijze:**

*De contour waarbinnen woningen in aanmerking komen voor eventuele maatregelen is te klein. Ook buiten deze contour zijn piekniveaus gemeten. Verwezen wordt naar het DGMR rapport (DGMR M.2013.1161.01.R001 Geluidsmetingen helikopters te Gilze, Rijen en Tilburg) d.d. 12 mei 2014.*

**Reactie:**

Blijkens het aangehaalde rapport zijn op drie locaties continue geluidsmetingen uitgevoerd om daar de geluidsniveaus van helikopters vast te stellen, in Gilze, Rijen en in Tilburg. Uit dit rapport blijkt dat in Gilze en Rijen wordt voldaan aan de grenswaarde van 35 Ke, maar dat helikopters in Gilze vaak langdurig hoorbaar zijn en soms een maximaal geluidsniveau wordt ervaren van meer dan 85 of 90 dB(A). In Rijen zijn de maximale waarden lager, maar komen soms ook hoge maximale waarden voor, hetgeen hinder kan geven voor de bewoners. In Tilburg zijn de helikopters minder te horen.

De enkele omstandigheid dat op sommige plaatsen piekniveaus worden ervaren, betekent echter niet dat daar ook rattle noise wordt ondervonden. In de algemene inleiding hierboven (hoofdstuk 7) is toegelicht wanneer woningen in aanmerking komen voor maatregelen tegen rattle noise en welk extra onderzoek zal worden gedaan om de gemaakte keuzes te valideren. Al naar gelang de uitkomst van deze metingen neemt Defensie zo nodig extra maatregelen.

#### 7.10 Afwijken TNO-advies

##### **Zienswijze:**

*Defensie heeft de door TNO geadviseerde straffactor in gebieden waar bij passages leiden tot een piekbelasting van 75 dB(A) niet toegepast. Defensie heeft binnen de 40 KE grens zelf een onderzoeksgebied aangewezen waarbinnen men per woning de gevolgen van rattle wil bezien. Daar komt bij dat de minister bij brief van 8 juli 2013 aan Mevr. Van Hapert, Atalanta 27 in Rijen (ref BS2013020036) heeft toegezegd dat de rekenmethode van het luchtvaart gebonden geluid zou worden uitgebreid met een straffactor voor rattle noise.*

##### **Reactie:**

Zoals toegelicht in de algemene inleiding hierboven heeft TNO in het onderzoek van december 2017 het aandachtsgebied vastgesteld. Daarbij is juist een toeslag voor rattle toegepast.

#### 7.11 Niveau van onderzoek

##### **Zienswijze:**

*Het is onvoldoende duidelijk in hoeverre het rattle-noise-onderzoek uit 2014 (aanstraling van de gevels op begane grondniveau) representatief is voor de werkelijke situatie dat*

*Chinook-geluid met name de dakvlakken aanstraalt en op die wijze gebouwen in trilling brengt. Temeer omdat de dakvlakken potentieel de zwakste schakel vormen voor het binnendringen van drukgolven (zie o.a. TNO-rapport 2017 R10771A). De voorgestelde aanpak van de rattle-gevoelige woningen moet eerst beter worden uitgewerkt voordat Defensie het definitieve luchthavenbesluit kan vaststellen. Er wordt verzocht om aanvulling van het MER op dit punt.*

**Reactie:**

In de inleidende tekst van dit hoofdstuk is uiteengezet dat aanvullende onderzoek zal worden uitgevoerd naar een aantal keuzes die zijn gemaakt met betrekking tot *rattle noise*. Er is voor Defensie geen aanleiding om te twifelen aan de representativiteit van het bouwkundig onderzoek van NLR/TNO uit 2014.

7.12 Rattle-noise buiten de zonering

**Zienswijze:**

*Door te werken met een rattle-noisezoekgebied houdt Defensie de rattle-noise volledig buiten de zoneringen. Dat betekent dat er voor inwoners geen wettelijk kader is waaraan zij rechten kunnen of plichten moeten ontleen. Voor de gemeente is niet duidelijk in hoeverre het rattlenoisezoekgebied meegenomen moet/kan worden bij het nemen van gemeentelijke ruimtelijke-ordeningsbesluiten in het kader van de toets aan een goede ruimtelijke ordening vanwege het ontbreken van een goed woon- en leefklimaat.*

**Reactie:**

Er is geen wettelijk kader voor rattle noise. Defensie heeft haar verantwoordelijkheid genomen om zelf door deskundige onderzoeksinstituten, NLR en TNO, een kader te laten ontwikkelen en de aanbevelingen van deze instituten over te nemen. Wanneer de gemeente besluiten neemt op het vlak van de ruimtelijke ordening is het aan het gemeentelijk bevoegd gezag om af te wegen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat en of daarbij rattle noise in beschouwing moet worden genomen. Die situatie is niet anders dan hij nu al is. Ook op dit moment is er sprake van geluidhinder door rattle noise en moet de gemeente zich afvragen of en zo ja, hoe, zij dit in besluiten over ruimtelijke ordening moet betrekken.



## 7.13 Advies Commissie m.e.r.

**Zienswijze:**

*De Commissie m.e.r. vindt dat er een toeslag moet worden meegenomen in de zonering. Er is weliswaar een en ander in kaart gebracht maar er is niet gemotiveerd in het besluit waarom de rattle-noise niet meegenomen wordt als straffactor in de zonering.*

**Reactie:**

Er is geen wettelijk kader voor maatregelen inzake *rattle noise*. Defensie heeft zelf gekozen voor bovenwettelijke maatregelen. Daarbij is onder meer overwogen dat enerzijds meer bescherming tegen *rattle noise* gewenst was, maar dat deze bescherming niet zou moeten leiden verdergaande beperkingen in de sfeer van de ruimtelijke ordening.

## 7.14 TNO-advies Rattle noise

**Zienswijze:**

*Niet, althans onvoldoende is onderbouwd waarom wordt afgeweken van het advies van TNO om uit te gaan van een piekbelasting van 75 dB(A) maar zelf een zoekgebied aan te wijzen. Kortstondige metingen in de omgeving tijdens het circuitvliegen hadden uit kunnen wijzen waar een piekbelasting van 75 dB(A) en hoger optreedt. Ook is niet gemotiveerd waarom is gekozen voor de 40 Ke-contour en niet voor een andere waarde. Ook is niet duidelijk waarom een contour die berekend wordt aan de hand van daggemiddelden een aandachtsgebied bepaalt voor rattle dat optreedt bij piekgeluiden boven de 75 dB(A).*

**Reactie:**

Zie het antwoord op 7.1.

## 7.15 Onderzoek rattle-noise via geluidsboxen

**Zienswijze:**

*Er is onderzoek naar rattle-noise gedaan door middel van voor woningen opgestelde geluidboxen die blootstelling aan geluid onderzoekt. Dit geeft geen representatief beeld, omdat helikopters boven de woningen vliegen en geluid dus niet alleen via de gevel maar mede en vooral ook door het dak wordt ervaren. Er wordt verzocht nader onderzoek te doen dat beter aansluit op de werkelijke situatie en blootstelling in een aanvulling van het MER.*

**Reactie:**

Zie de algemene inleiding onder 7. Het gevraagde nader onderzoek wordt uitgevoerd aan de hand van metingen tijdens vluchten van helikopters.

7.16 Woonwijk niet op adressenlijst

**Zienswijze:**

*Er zijn woningen op de rand van het rattle-aandachtsgebied gelegen. Woningen die binnen het gebied liggen komen in aanmerking voor nader onderzoek en eventueel maatregelen om 'rattle' in de woning te verminderen. De woning van inspreker ligt in dit gebied, maar wordt nu nog niet meegenomen op de lijst van woningen die binnen het rattle-aandachtgebied vallen (knip bij dorpskern Hulten). De wijk ligt precies tussen twee straten die wel in aanmerking komen voor aanpassingen terwijl de gehele wijk niet voorkomt op die adressenlijst. Het TNO onderzoek is echter in 2014 uitgevoerd toen deze adressen nog niet bestonden. Gezien het voorgaande dient onze woning in aanmerking te komen voor aanpassingen om 'rattle' te voorkomen.*

**Reactie:**

Zoals in de algemene inleiding hierboven is toegelicht, laat Defensie de woningen in de kern Hulten in afwijking van het TNO-rapport toch voor maatregelen in aanmerking komen.

7.17 Woning niet op adressenlijst

**Zienswijze:**

*De woning Nerhoven 19 is blijkens het TNO-rapport "Inventarisatie van maatregelen tegen rattle noise door Chinook-helikopters voor woningen rond de vliegbasis Gilze-Rijen"- gelet op zijn ligging ten onrechte niet aangemerkt als adres van een woning die in aanmerking komt voor maatregelen tegen rattle noise. De woning is weliswaar als kantoor in gebruik, maar dat is op basis van een tijdelijke vergunning. Met ingang van juli 2018 zal dit pand weer als woning in gebruik zijn.*

**Reactie:**

Op het moment dat maatregelen tegen *rattle noise* worden aangebracht, zal aan de hand van de actuele gegevens uit de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) worden nagegaan of een gebouw qua functionaliteit en ligging voor die maatregelen in aanmerking komt.

**8 Gezondheid en leefbaarheid**

8.1 Gezondheid

*Overmatig geluid maakt ziek en geluidhinder heeft invloed op het welzijn van mensen. Uit een recente GGD-monitor blijkt dat Gilze-Rijen de meeste geluidgehinderden van de hele provincie Noord-Brabant heeft. Verdere uitbreiding van de contouren is daarmee onacceptabel. Er is aanvullend advies opgevraagd bij de GGD. Wij verzoeken u een termijn van vier weken te geven voor aanvulling van deze zienswijze op basis van dit advies.*

**Reactie:**

Het advies van de GGD is ontvangen. De kern van het advies is dat meer mensen in deze regio last hebben van slaapverstoring dan elders. Dit wordt meegenomen in het overleg met de omgeving. Deze zienswijze zal worden beantwoord in de Reactienota.

8.2 Geur(onderzoek)

**Zienswijze:**

*Uit het MER volgt dat de 99,99 percentielwaarde bij de voorgenomen activiteit fors toeneemt. Dit grote verschil wordt vooral veroorzaakt door een toename van de emissies ten gevolge van het warmdraaien en het proefdraaien. Het gebruikte model, de berekeningen en de invoergegevens zijn evenwel niet beschikbaar gesteld, hierdoor zijn de conclusies oncontroleerbaar.*

**Reactie:**

De provincie heeft in april 2016 de provinciale beleidsregel industriële geur vastgesteld (provincie Noord-Brabant, 2016). Deze beleidsregel geldt voor de beoordeling van aanvragen voor een vergunning op grond van de Wabo van industriële inrichtingen die onder de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten vallen en voor aanvragen waarvoor Gedeputeerde Staten een zogenaamde verklaring van geen bedenkingen (vvgb) af dient te geven. De beleidsregel is niet van toepassing op het luchthavenbesluit. In dit MER is de geurimmissie echter wel getoetst aan de richt- en grenswaarden uit het provinciaal beleid.<sup>13</sup>

Er wordt geconstateerd dat de (strengste) richtwaarde van 0,5 ouE/m<sup>3</sup> (98-percentiel) zodanig laag is dat hierbij nauwelijks of geen geur meer waarneembaar is en geurhinder verwaarloosbaar is. De richtwaarden van 0,5 ouE/m<sup>3</sup> (98-percentiel) en 5 ouE/m<sup>3</sup> (99,99-percentiel) voor geurgevoelige objecten ingeval van nieuwe activiteiten worden nergens overschreden.

De geurberekening is beschreven in Appendix F van het MER-rapport “Luchtkwaliteit en stikstofdepositie rond militaire luchthaven Gilze-Rijen”.

8.3 Advies MER gezondheid

**Zienswijze:**

*Inspreker stelt dat de Commissie m.e.r. in advies van 6 september 2016 over de NRD heeft aangegeven dat de besluitvorming een analyse van de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de gezondheid (geluidhinder en slaapverstoring) moet bevatten en dat deze moet worden meegenomen. In het MER en het ontwerpluchthavenbesluit vinden wij geen aanknopingspunten waarin is ingegaan op*

---

<sup>13</sup> Zie het MER Hoofdrapport, p. 56 e.v.

*bovengenoemde punten (gezondheid, geluidhinder en slaapverstoring voor de omwonenden).*

**Reactie:**

Deze zienswijze zal worden beantwoord in de Reactienota. Zie ook 9.8.

8.4 Dierenwelzijn

**Zienswijze:**

*Insprekers stellen dat er de laatste jaren relatief veel klachten zijn ontvangen over dierenwelzijn. De laag overvliegende helikopters leiden tot stress en paniek bij onder andere varkens, koeien en paarden (al dan niet met ruiters), hetgeen al meerdere malen heeft gezorgd voor schade aan en de dood van vee en ongelukken met paarden. Wij verzoeken u ook dit onderdeel mee te nemen in uw belangenafweging. Indieners geven aan dat ook het vee schrikt en daardoor minder melk geeft.*

**Reactie:**

Waar mogelijk worden bij laagvlieg oefeningen boerderijen en maneges gemeden.

**9 Luchtkwaliteit en stikstofdepositie**

9.1 Immissie en emissie

**Zienswijze:**

*In de MER studie zijn effecten NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> als verandering van immissie concentratie berekend. Conclusie is dat er nauwelijks een effect is omdat de concentraties bepaald worden door achtergrondconcentratie (GCN). In dit ontwerp Luchthavenbesluit wordt er straks tot 500% maal gevlogen dus 500% meer luchtvervuiling geëmitteerd. Wij verzoeken u deze milieuaspecten als emissie effecten te onderzoeken.*

**Reactie:**

In het MER is de luchtkwaliteit op lokaal niveau onderzocht. Luchtkwaliteit wordt bepaald door de concentraties op leefniveau (immissies) van stoffen in de atmosfeer die de gezondheid en het milieu negatief kunnen beïnvloeden. Deze concentraties zijn de som van achtergrondconcentraties en de bijdragen aan de concentraties door emissies van bronnen op en nabij de militaire luchthaven Gilze-Rijen. Met emissies worden de hoeveelheden luchtverontreinigende stoffen bedoeld die door de emissiebronnen naar de lucht worden uitgestoten.<sup>14</sup> Deze zijn weergegeven in het MER en de bijlage "Luchtkwaliteit en stikstofdepositie rond militaire luchthaven Gilze-Rijen", d.d. november 2017 en betreffen onder andere emissies als gevolg van extra luchtverkeer en vanwege grondgebonden bronnen.

Het luchthavenbesluit staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wm. Dat betekent dat op grond van de wet bij het vaststellen van een luchthavenbesluit niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Niettemin is de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven onderzocht voor de relevante stoffen waarvoor ingevolge titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer grenswaarden zijn gesteld. Het betreft stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). Daarbij is rekening gehouden met de voorgenomen activiteit en zijn varianten met een reserveveldfunctie van drie en zes maanden onderzocht.

De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof zijn vervat in respectievelijk voorschrift 2.1, 4.1 en 4.4 van bijlage II bij de Wet milieubeheer. In tabel 5-18 op p. 54 van het MER is te zien dat de jaarlijkse achtergrondconcentratie voor al deze stoffen ruimschoots onder de grenswaarden blijft binnen het plangebied en op de inrichtingsgrens. Dit is het geval in alle onderzochte varianten:

---

<sup>14</sup> Zie het rapport "Luchtkwaliteit en stikstofdepositie rond militaire luchthaven Gilze-Rijen", d.d. november 2017, p. 3.

Tabel 5-18: Rekenresultaten luchtkwaliteit (jaargemiddelde maximale immissie en jaargemiddelde bronbijdrage op de inrichtingsgrens)

Component	Achtergrond concentratie [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]			Norm	Maximum op de inrichtingsgrens		
	2016	2025	2030		Ref MER	6 maanden	3 maanden
NO <sub>2</sub>	20,17	15,25	10,50	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	17,15	17,19	17,19
PM <sub>10</sub>	24,56	22,21	15,80	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	20,18	20,18	20,18
PM <sub>2,5</sub>	13,96	12,00	9,50	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	11,77	11,77	11,77

Er is alleen ten aanzien van NO<sub>2</sub> sprake van een minimale toename van 17,15 naar 17,19  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Er is geen sprake van onaantvaardbare luchtvervuiling.

Overigens bereidt het ministerie van Defensie vanwege de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof voor de vliegbasis Gilze-Rijen een vergunningaanvraag op grond van de Wet natuurbescherming voor, waarvoor de totale stikstofuitstoot van de luchtgebonden en de grondgebonden activiteiten wordt berekend.

## 9.2 Effecten fijnstof en ultra fijnstof

### Zienswijze:

*Inspreker stelt dat de gevolgen van de toename van fijnstof en ultra fijnstof op de gezondheid van de burgers niet voldoende is onderzocht. Hierover is niets te vinden in zowel het MER als het ontwerpluchthavenbesluit.*

### Reactie:

De effecten voor fijnstof (PM<sub>10</sub>) en "ultra fijnstof" (PM<sub>2,5</sub>) zijn onderzocht. In paragraaf 5.3.3 van het ontwerpluchthavenbesluit is onderbouwd dat ruimschoots aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan.

## 9.3 Geen beroep op PAS

### Zienswijze:

*Voor dit luchthavenbesluit kan geen beroep op het PAS en de daaraan ten grondslag liggende passende beoordeling gedaan kan worden. Dat moet in strijd met artikel 6 van de Habitatrichtlijn worden beschouwd. Zolang het Hof van Justitie geen antwoord heeft gegeven op de prejudiciële vragen van de ABRS, en de ABRS zich niet heeft uitgelaten over de houdbaarheid van het PAS, kan het luchthavenbesluit niet worden vastgesteld.*

**Reactie:**

Defensie zal vooruitlopend op het luchthavenbesluit een Wnb-vergunning aanvragen voor de vliegbasis.

9.4 Effecten weg- en luchtvaartverkeer

**Zienswijze:**

*De Commissie m.e.r. heeft gevraagd om een beschrijving te geven van de effecten van de emissies van het weg- en luchtvaartverkeer op de luchtconcentraties, ook onder de grenswaarden. In de beschrijving vinden we de effecten van de emissies van weg- en luchtvaartverkeer niet terug. Evenmin heeft er een afstemming van de berekeningen plaatsgevonden op de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007.*

**Reactie:**

Het luchtkwaliteitsonderzoek is volledig conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit uitgevoerd.<sup>15</sup> In lijn met het advies van de Commissie m.e.r. zijn ook de effecten onder de grenswaarden in beeld gebracht. De berekende maximumconcentraties liggen ruimschoots onder de grenswaarden. In het luchtkwaliteit onderzoek in het MER is voorts een uitsplitsing gemaakt van alle concentratiebijdragen beneden de norm. De emissies van het wegverkeer, waaronder bijvoorbeeld de A58, zijn daarbij onderdeel van de achtergrondconcentratie.<sup>16</sup>

9.5 Motivatie voldoen aan richtlijn 2008/50/EG ontbreekt

**Zienswijze:**

<sup>15</sup> Zie MER "Luchtkwaliteit en stikstofdepositie rond militaire luchthaven Gilze-Rijen" d.d. november 2017, h. 4.

<sup>16</sup> Zie MER "Luchtkwaliteit en stikstofdepositie rond militaire luchthaven Gilze-Rijen" d.d. november 2017, par. 5.1.



*Inspreker stelt dat toetsing of voldaan wordt aan de Nederlandse wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit gebaseerd op de EU-richtlijn 2008/50/EG ontbreekt.*

**Reactie:**

Richtlijn 200/50/EU inzake luchtkwaliteit is in het Nederlandse recht omgezet in titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. Het luchthavenbesluit voldoet aan de eisen van de Wet milieubeheer en daarmee ook aan de eisen van de richtlijn.

9.6 Stellen grenswaarden luchtkwaliteit

**Zienswijze:**

*Artikel 10.17 lid 2 Wet luchtvaart bevat de mogelijkheid om voor de lokale luchtkwaliteit een of meer grenswaarden te stellen. Lid 4 van artikel 10.17 Wet luchtvaart bevat de mogelijkheid om voor luchthavenluchtverkeer regels te stellen die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging. Waarom wordt van deze bevoegdheid geen gebruik gemaakt? Er is niet duidelijk waarom vanuit de Wm geen rekening gehouden hoeft te worden met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Er wordt immers een MER opgesteld en artikel 5.16, lid 2, Wm verwijst uitdrukkelijk naar bepalingen over een MER.*

**Reactie**

Er wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit die zijn vervat in de Wm. Het is daarom niet noodzakelijk om regels te stellen met het oog op lokale luchtverontreiniging, zoals de Wet luchtvaart dat mogelijk maakt.

9.7 Duurzaamheid

**Zienswijze:**

*De uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen en het aantal helikopters leidt tot meer in plaats van minder energiegebruik en uitstoot van kooldioxide. Defensie heeft zichzelf een opdracht gegeven: "De krijgsmacht streeft ernaar in 2050 grotendeels onafhankelijk van fossiele brandstoffen te kunnen optreden en voor langere duur*

*operaties te kunnen uitvoeren zonder aanvoer van energie." Opgemerkt wordt de voorgenomen plannen vanuit deze doelstellingen opnieuw te bezien en bij te stellen.*

**Reactie:**

Zie 2.6 en 3.7.

9.8 Gezondheidsbelevingsonderzoek

**Zienswijze:**

*De Commissie m.e.r. heeft in haar advies van 6 september 2016 met betrekking tot luchtkwaliteit aangegeven dat het uitvoeren van een gezondheidseffectscreening (GES), zoals voorgesteld in de NRD, volgens de Commissie weinig zinvol is. Het zou zinvoller zijn een gezondheidsbelevingsonderzoek uit te voeren, los van het MER, en dat in de loop van de tijd te herhalen. Dit onderzoek is niet uitgevoerd.*

**Reactie:**

Defensie zal alsnog opdracht geven voor een gezondheidsbelevingsonderzoek. De resultaten daarvan zullen beschikbaar zijn voordat het luchthavenbesluit wordt afgerond.

**10 Externe Veiligheid**

10.1 Externe veiligheid door militair luchtverkeer

**Zienswijze:**

*Het rapport "Externe veiligheidsrisico rond militaire luchthaven Gilze-Rijen, NLR-CR-2016-613, november 2017" betreft enkel de externe veiligheid als gevolg van het militaire luchtverkeer. Hierdoor ontstaat geen juist beeld van de daadwerkelijke externe veiligheidsrisico's van de vliegbasis.*

**Reactie:**

De Wet luchtvaart maakt het mogelijk om een grenswaarde voor het externe veiligheidsrisico op te nemen in het luchthavenbesluit. Aangezien voor de externe veiligheid bij militaire luchthavens nog geen beleidskader en normering is vastgesteld, wordt in het MER volstaan met een kwalitatieve beschouwing van de risicomaten.

Voor de beoordeling van externe veiligheid van vliegtuigbewegingen met militaire helikopters nabij luchthavens is geen gevalideerd rekenmodel beschikbaar. Voor civiele helikopters is wel een rekenmodel beschikbaar, dat door het NLR is gebruikt voor het onderzoek externe veiligheid. Naar analogie met eerder uitgevoerde luchthavenbesluiten van militaire luchthavens zullen de militaire helikopters, afhankelijk van het type, beschouwd worden als civiele helikopters of als militaire fixed wing vliegtuigen.

In het kader van dit MER zijn de externe veiligheidsrisico's van de voorgenomen activiteit en de referentiesituatie onderzocht. Onderdeel van de voorgenomen activiteit is niet alleen militair luchtverkeer maar ook burgerluchtverkeer. Dit is uitgevoerd voor zowel het Plaatsgebonden risico (PR) als het Groepsrisico (GR) en het Totaal Risico Gewicht (TRG) vanwege luchtverkeer. Er zijn vier scenario's onderzocht: de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit met 6 maanden reserveveldfunctie jachtvliegtuigen en de alternatieven met 3 maanden en zonder reserveveldfunctie.

Zie MER, p. 5 en par. 5.4 op p. 45 en verder en het rapport NLR, "Externe veiligheidsrisico's rond militaire luchthaven Gilze-Rijen door vliegverkeer. MER luchthaven Gilze-Rijen", d.d. november 2017.

Per scenario is de externe veiligheid rond de luchthaven bepaald in de vorm van plaatsgebonden risicocontouren (PR), groepsrisico (GR) en het totaal risicogewicht (TRG). Verder zijn binnen de PR-contouren de oppervlakte, het aantal woningen en het aantal objecten met gebruiksdoel (functies) 'gezondheidszorg' of 'onderwijs' bepaald. Er is daarmee naar de mening van het Ministerie van Defensie sprake van een juist en volledig beeld van de externe veiligheidsrisico's.

In de aanvulling op het MER zal gevolg worden gegeven aan het advies van de Commissie m.e.r. om te onderbouwen dat de in de rekenmodellen gebruikte verouderde ongevallenstatistiek de huidige risico's adequaat weergeeft.

Tabel 5-13 en Tabel 5-14 van het MER tonen de kwantitatieve en de kwalitatieve vergelijking tussen de referentiesituatie MER en de varianten voor de voorgenomen

activiteit. Uit de tabellen blijkt dat de varianten voor de voorgenomen activiteit positief scoren ten opzichte van de referentiesituatie MER en dus een kleinere contour opleveren. Vergeleken bij de referentiesituatie MER tellen de varianten namelijk minder jachtvliegtuigen en de helikopters blijven dichterbij de vliegbasis.<sup>17</sup>

## 10.2 Begrip kwetsbaar object

### Zienswijze:

*Inspreker betoogt dat het begrip kwetsbare objecten anders wordt gezien dan in het Bevi, het reguliere kader voor externe veiligheid. Zorg- en onderwijsinstellingen worden als kwetsbare objecten bestempeld. Woningen echter niet. Er is niet nader toegelicht waarom hier wordt afgeweken van het reguliere kader.*

### Reactie:

Het Bevi is slechts van toepassing in de in artikel 2 Bevi genoemde gevallen (besluiten op grond van de Wabo en de Wro). Daarvan is in onderhavig geval geen sprake. Het is daarmee niet nodig om in het luchthavenbesluit of de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken aansluiting te zoeken bij de begripsbepalingen van het Bevi.

## 10.3 PR10<sup>-6</sup> contour

### Zienswijze:

*Inspreker stelt dat met de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) een inschatting is gemaakt van het aantal woningen (kwetsbare objecten) binnen de PR10<sup>-6</sup> in de gemeente Gilze-Rijen. In het rapport is het aantal woningen per gemeente echter niet gespecificeerd en wordt geen inzicht geboden in welke woningen binnen de PR10<sup>-6</sup> contour komen te liggen. Inspreker wil weten of dit ook zijn woning betreft. Bij de variant "0-maanden reserveveldfunctie" zijn de contouren kleiner waardoor de PR10<sup>-6</sup> over slechts een aantal woningen is gelegen (6-12 woningen). Inspreker stelt dat de afweging waarom gekozen is om 120 woningen binnen de PR10<sup>-6</sup> contour te verkiezen boven de 6-12 woningen niet is terug te vinden. In het Bevi is de aanwezigheid van een kwetsbaar object binnen de PR10<sup>-6</sup> contour reden tot sanering.*

---

<sup>17</sup> Zie MER Hoofdrapport, p. 49.

**Reactie:**

Voor de tellingen van gebouwen (woningen en andere objecten) binnen de PR-contouren is gebruik gemaakt van de bestanden in de Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG) dat in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Kadaster is ontwikkeld. Het bestand heeft peildatum januari 2017. Voor de bestaande bebouwing en gebouwen waarvan de bouwvergunning is verleend is gebruik gemaakt van het BAG bestand. Voor de toekomstige situatie zijn nieuwbouwplannen door het NLR geïnventariseerd en toegevoegd aan het gebouwenbestand.

Het aantal woningen (objecten met het gebruiksdoel “woonfunctie”) binnen de plaatsgebonden risicocontouren is weergegeven in Tabel 4-2 op bladzijde 25 van het rapport “Externe veiligheidsrisico’s rond militaire luchthaven Gilze-Rijen door vliegverkeer. MER luchthaven Gilze-Rijen”, d.d. november 2017:

*Tabel 4-2: Aantal woningen binnen PR-contouren (zonder en met nieuwbouw)*

Scenario		$5 \times 10^{-5}$	$1 \times 10^{-5}$	$1 \times 10^{-6}$	$1 \times 10^{-7}$	$1 \times 10^{-8}$
Referentiesituatie MER	- zonder nieuwbouw	0	19	504	37509	148589
Voorgenomen activiteit	- zonder nieuwbouw	0	1	120	1789	79442
(6 mnd res veld)	- met nieuwbouw	0	1	120	2506	89121
Voorgenomen activiteit	- zonder nieuwbouw	0	0	34	827	54307
(alternatief 3 mnd res veld)	- met nieuwbouw	0	0	34	1161	60439
Voorgenomen activiteit	- zonder nieuwbouw	0	0	19	502	18458
(alternatief 0 mnd res veld)	- met nieuwbouw	0	0	19	528	21231

Hieruit volgt dat het aantal woningen bij de voorgenomen activiteit zonder reserveveld en met een reserveveldfunctie van 3 en 6 maanden in de verscheidene PR-contouren aanzienlijk kleiner is dan bij de referentiesituatie MER. De precieze omvang van de PR $10^{-6}$  contour en daarmee het aantal woningen dat daarbinnen valt, hangt samen met de invulling van de reserveveldfunctie, die kan komen te vervallen als het luchthavenbesluit De Peel een feit is. Het aantal van 120 woningen binnen de  $10^{-6}$ -contour ligt ver onder het aantal in de referentiesituatie.

Anders dan inspreker stelt zijn de tellingen van woningen (objecten met het gebruiksdoel “woonfunctie”) per woonplaats zichtbaar gemaakt in Appendix B, op bladzijde 38 en verder van het rapport “Externe veiligheidsrisico’s rond militaire luchthaven Gilze-Rijen door vliegverkeer. Deze woningen worden meegenomen in de aanvulling op het MER. Dan wordt ook zichtbaar welke woningen in de PR $10^{-6}$  contour liggen.

Ten aanzien van de stelling dat uit het Bevi volgt dat een kwetsbaar object in de PR10<sup>-6</sup> contour reden is voor sanering wijst het Ministerie van Defensie er allereerst op dat het Bevi niet van toepassing is in onderhavig geval (zie ook onder [10.1]). Daarnaast geldt dat anders dan inspreker stelt, niet uit het Bevi volgt dat sanering in die gevallen is aangewezen. In artikelen 17 Bevi staat slechts dat als een besluit een hoger plaatsgebonden risico veroorzaakt dan PR10<sup>-5</sup> (dus PR10<sup>-4,3,2 of 1</sup>) het bevoegd gezag ervoor moet zorgen dat binnen drie jaar na de inwerkingtreding van het besluit geen sprake meer is van overschrijding van de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Uit artikel 18 Bevi volgt slechts dat zo snel mogelijk moet worden voldaan aan de grenswaarde van PR10<sup>-6</sup>.

#### 10.4 Rekenmodellen en normstelling

##### **Zienswijze:**

*Inspreker acht het opmerkelijk dat, vanwege het ontbreken van valide normstelling, niet wordt aangesloten bij regulier veiligheidsbeleid of bij het Besluit burgerluchtvaart.*

*Inspreker stelt dat het merkwaardig is dat er berekeningen worden uitgevoerd met behulp van gebrekkige rekenmodellen waarin helikopters worden beschouwd als Hercules of PC-7 vliegtuigen. Het Ministerie heeft volgens inspreker in 2009 aangegeven dat er uiterlijk in 2012 extern veiligheidsbeleid zou zijn voor militaire vliegvelden. Dat dit er nu nog niet is mag de inwoners van Gilze-Rijen niet worden toegerekend.*

##### **Reactie:**

De Wet luchtvaart maakt het mogelijk om een grenswaarde voor het externe veiligheidsrisico op te nemen in het luchthavenbesluit. Aangezien voor de externe veiligheid bij militaire luchthavens nog geen beleidskader en normering is vastgesteld, wordt in het MER volstaan met een kwalitatieve beschouwing van de risicomaten.

Voor de beoordeling van externe veiligheid van vliegtuigbewegingen met militaire helikopters nabij luchthavens is geen gevalideerd rekenmodel beschikbaar. Voor civiele helikopters is wel een rekenmodel beschikbaar. Naar analogie met eerder vastgestelde luchthavenbesluiten van militaire luchthavens zullen de militaire helikopters, afhankelijk van het type, beschouwd worden als civiele helikopters of als militaire vast vleugelig vliegtuigen. Zie verder de reactie onder [10.1].

## 10.5 Toepassing Bevi

### Zienswijze:

*Inspreker stelt dat in het bijlagenrapport wordt ingegaan op de Handreiking risicoberekeningen Bevi, maar het is niet duidelijk of het Bevi van toepassing is op deze vliegbasis. Het is onduidelijk waarop de conclusies zijn gebaseerd. Er wordt ook niet ingegaan op de mogelijke risicocontouren die door de PGS15 opslag worden veroorzaakt.*

### Reactie:

Het Bevi is slechts van toepassing in de in artikel 2 Bevi genoemde gevallen (besluiten op grond van de Wabo en de Wro). Daarvan is in onderhavig geval geen sprake. Het is daarmee niet nodig om in het ontwerpluchthavenbesluit of de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken aansluiting te zoeken bij het Bevi.

De PGS 15 opslagen zijn wel in beschouwing genomen, namelijk in paragraaf 3.3.1 van het Bijlagenrapport bij de MER. Omdat de opslag per brandcompartiment maximaal 10 ton is, valt de inrichting niet onder het Bevi, zodat er geen kwantitatieve risicoanalyse voor de berekening van risicocontouren vereist is. Daarom is teruggesproken op de in PGS 15 opgenomen afstanden in het kader van de brandwerendheid. Hierin worden minimale afstanden genoemd van 5 of 10 meter tot aan de inrichtingsgrens, bouwwerken van de inrichting of brandbare objecten. Hieraan wordt ruim voldaan.

## 11 Natuur

### 11.1 Effecten

#### Zienswijze:

*Inspreker stelt dat de Commissie m.e.r. in haar advies heeft gevraagd om het studiegebied op basis van de maximale redelijkerwijs te verwachten effectafstand te bepalen. Daarbij moeten de (indien relevant ook Vlaamse) beschermde gebieden in dat gebied worden aangegeven op een kaart en moet de grondslag van de bescherming worden gemeld. Voordat de gevolgen voor de natuur in beeld worden gebracht moet een beschrijving van de ingreep-effectrelaties worden gegeven, onder meer uitgaande van de beschikbare kennis over verstoringafstanden. De Commissie verwacht dat in ieder geval*

*verstoring (geluid, beweging, licht) en gevolgen van (stikstof)depositie aan de orde zijn. De effecten van te vergunnen situatie moeten worden vergeleken met de effecten van het huidige gebruik.*

**Reactie:**

In het MER is uitvoering gegeven aan het advies van de commissie m.e.r. op de NRD. In het voorlopig toetsingsadvies van de commissie m.e.r. van 7 mei 2018 over het MER dat aan het ontwerp luchthavenbesluit ten grondslag ligt, zegt de commissie m.e.r. op p. 12 van haar voorlopig toetsingsadvies:

De gevolgen voor natuur (Natura 2000-gebieden, Brabants Natuurnetwerk en leefgebieden van vogels) zijn in het MER adequaat in beeld gebracht. Daarin wordt duidelijk dat de kwaliteit van het Brabants Natuurnetwerk rondom de luchthaven beperkt zal verslechteren door een hogere geluidsbelasting maar dat de wezenlijke kenmerken en waarden, niet worden aangetast. De Commissie vindt dit aannemelijk maar op grond van onzekerheden in de effectbeoordeling<sup>61</sup> adviseert zij de ontwikkelingen in de vogelstand en de kwaliteit van hun leefgebieden te monitoren<sup>62</sup> en periodiek te beoordelen of (beheer)maatregelen nodig zijn om de kwaliteit op het gewenste niveau te houden.

Daarmee zijn de gevolgen voor natuur naar de mening van de commissie m.e.r. afdoende onderzocht.

11.2 Natuur- en stiltegebieden

**Zienswijze:**

*Uit de stukken blijkt dat de natuur- en stiltegebieden zwaarder worden belast dan in de referentiesituatie (straaljagers). In de Regeling beperking geluidhinder luchtvaartuigen is in artikel 4 opgenomen: "Bij het uitvoeren van vluchten dient ernaar te worden gestreefd vermijdbare geluidhinder boven stiltegebieden te voorkomen". Het in de MER slechts constateren dat genoemde gebieden zwaarder zullen worden belast, zonder de mogelijkheden te bezien waarop artikel 4 van genoemde regeling doelt, wordt onzorgvuldig geacht. (PNB, p. 3)*

**Reactie:**



Dit aspect zal in de aanvulling op het MER alsnog worden meegenomen. Deze zienswijze zal daarom worden beantwoord in de Reactienota.

### 11.3 Referentiesituatie Wet natuurbescherming

#### **Zienswijze:**

*In het MER zit een beoordeling van de voorgenomen activiteit en de effecten daarvan op Natura2000-gebieden in het kader van de Wet Natuurbescherming. Hiervoor geldt een andere referentiesituatie dan voor de meeste andere milieuthema's en de planologische doorwerking. Als referentiesituatie natuur (§ 3.6) wordt uitgegaan van het maximaal werkelijk gebruik over de periode van 2012-2015, aan de juistheid hiervan wordt getwijfeld. Het is bijvoorbeeld niet duidelijk van welke onderliggende vergunning(en) is uitgegaan om die referentiesituatie te bepalen. Bepalend is wat er is vergund wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen, het aantal medewerkers, verkeersbewegingen, emissies van stikstof, CO<sub>2</sub>, fijnstof. (Milieufederatie, p. 5).*

#### **Reactie:**

Het vaststellen van de geluidscontour (1993) legt de grootste publiekrechtelijke beperking op voor de huidige vergunde situatie. (Inter)Nationaal zijn veel veranderingen opgetreden in populaties sinds 1993, waardoor een referentie natuur over de periode 2012 – 2015 beter aansluit om de ecologische effecten te beoordelen.

De referentie natuur gaat uit van het maximale werkelijke gebruik over de periode 2012-2015. De natuureffecten van het huidig gebruik worden vergeleken met de natuureffecten van de voorgenomen activiteit en de varianten. Dit heeft geleid tot een 'samengesteld' scenario dat bestaat uit de volgende elementen:

- Vliegoperatie volgens situatie 2015;
- Aantal vliegtuigbewegingen zoals in 2012;
- Geluid- en vliegprestatiegegevens volgens voorgenomen activiteit;
- Vliegtuigbewegingen historische vlucht en zweefsleepvliegtuig aantal volgens de voorgenomen activiteit.

Ten behoeve van het natuuronderzoek voor de aanvraag van een Wnb-vergunning zal de referentiesituatie opnieuw worden bepaald. Gezien het tijdsverloop sinds het MER is uitgevoerd kan dat leiden tot een andere referentiesituatie. De keuze van de referentiesituatie wordt vroegtijdig aan het ministerie van LNV, het Bevoegd Gezag,

ter beoordeling voorgelegd, omdat het oordeel van dit ministerie zijn weerslag kan hebben op het natuuronderzoek.

#### 11.4 Ontbreken van een passende beoordeling (en ADC-toets)

##### **Zienswijze:**

*Ten aanzien van optische verstoring en verstoring door geluid wordt verwezen naar literatuur en recente monitoringsgegevens voor andere militaire vliegvelden. Op grond van deze gegevens wordt geconcludeerd dat bij vlieghoogtes boven 450 meter geen verstoring optreedt. De vraag is evenwel óf deze gegevens valide zijn. Op pagina 24 van het rapport "MER Militaire luchthaven Gilze Rijen, Wet natuurbescherming beoordeling Natura 2000" van 10 januari 2018 wordt verslag gedaan van verschillende studies, maar daaruit volgt dat bij passages op ca 600 meter al verstoring plaatsvindt. Uit al deze studies blijkt ook dat de helikopter met stip op één staat qua verstorende invloed. Opmerkelijk is overigens dat ook het rapport van Royal Haskoning "MER Militaire luchthaven Gilze Rijen, Wet natuurbescherming beoordeling Natura 2000" van 10 januari 2018 uitgaat van ongewijzigde militaire openstellingstijden (pag. 13). In de algemene beschrijving Natura 2000 gebieden op pag. 17 - 22 van voornoemd rapport ontbreekt De Biesbosch. In het rapport "MER Militaire luchthaven Gilze Rijen, Wet natuurbescherming beoordeling Natura 2000" van 10 januari 2018 wordt gesteld dat er veranderingen plaatsvinden in de grondgebonden activiteiten, zulks terwijl de MER en alle overige rapporten ervan uitgaan dat hier geen veranderingen in plaatsvinden. Er wordt geconcludeerd dat negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied niet zijn uitgesloten, zodat een separate passende beoordeling gemaakt had moeten worden, en mogelijk zelfs een ADC-toets.*

##### **Reactie:**

Defensie bereidt voor de vliegbasis Gilze-Rijen een vergunningaanvraag op grond van de Wet natuurbescherming voor.

##### *Openingstijden*

Voor ecologische effecten op de natuur zijn de aantallen vliegtuigbewegingen in de avond van belang, de precieze sluitingstijd niet.

### *Biesbosch*

In het MER zijn de effecten op de relevante Natura 2000-gebieden (de gebieden waar veranderingen optreden samenhangend met het voorkeursalternatief) beoordeeld. De Biesbosch ligt op ruime afstand van de vliegbasis, de vlieghoogte bedraagt hier meer dan 3.000 ft en er zijn geen effecten te verwachten van optische verstoring of geluidsverstoring. Om die reden is het gebied niet nader beschreven in het MER.

### *Grondgebonden activiteiten*

In het MER op p. 26 is vermeld: “Voor de grondgebonden activiteiten zijn geen wijzigingen voorzien die leiden tot een wijziging in de omvang van het grondgebonden geluid. De toename van het aantal gestationeerde helikopters past binnen de representatieve bedrijfssituatie (RBS) die de basis vormde voor de berekening van het grondgebonden geluid. Naast de bestaande grondgebonden activiteiten is helikopteronderhoud door een civiele partij niet uitgesloten. Op dit moment is er geen civiele marktpartij die gebruik wil maken van de faciliteiten van de vliegbasis, maar de mogelijkheid blijft bestaan.” Dit is niet anders dan is vermeld in het rapport MER Wnb beoordeling, p. 14.

### *Passende beoordeling*

Anders dan inspreker stelt, is de conclusie uit het rapport MER Wnb beoordeling dat is uitgesloten dat ten gevolge van de huidige situatie (referentie natuur) en het VKA (de variant met zes maanden reserveveldfunctie) sprake is van significant negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied, dan wel significant negatieve effecten op het duurzaam behalen van voor enig Natura 2000-gebied geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. Zie p. 31. Het is daarmee niet nodig een passende beoordeling of een ADC-toets te doorlopen.

## **12 Handhaving en controle**

### 12.1 Handhaving

#### **Zienswijze:**

*Insprekers stellen dat het onacceptabel is dat Defensie zelf verantwoordelijk is voor de handhaving en de controle van de geluidsonde rond de basis. In dit verband geven zij aan dat dit zou moeten gebeuren door een onafhankelijke instantie.*

**Reactie:**

De handhaving van de geluidsbelasting ingevolge de Wet luchtvaart geschiedt op basis van artikel 10.20 van de Wet luchtvaart door de Minister van Defensie. Deze taak wordt uitgevoerd door de Militaire Luchtvaart Autoriteit. Bij onverhoopte overschrijding van de grenswaarden uit het luchthavenbesluit zal de Minister van Defensie ingevolge artikel 10.21 van de Wet luchtvaart maatregelen voorschrijven om de geluidsbelasting terug te dringen binnen de grenswaarden.

Klachten over het gebruik van de luchthaven Gilze-Rijen kunnen worden ingediend bij de luchthaven en bij het algemene klachtennummer van het Commando luchtstrijdkrachten, dat met behulp van het Fanamos vluchtregistratiesysteem achteraf onderzoek kan doen, bijvoorbeeld naar hoe laat, waar en op welke hoogte een helikopter gevlogen heeft. Over de aantallen klachten en de behandeling daarvan wordt gerapporteerd aan de Commissie van Overleg en Voorlichting Milieu luchthaven Gilze-Rijen.

**13 Schade (woningen)****Zienswijze:**

*Indieners geven aan dat er schade aan huizen is ontstaan door trillingen aan huizen.*

**Reactie:**

Wanneer een belanghebbende door het luchthavenbesluit schade lijdt (zal) lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kan hij aan de Minister van Defensie verzoeken om tegemoetkoming in de schade op grond van artikel 8.31 en 10.24 van de Wet luchtvaart. Een dergelijke aanvraag moet binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het luchthavenbesluit worden ingediend.

## 13.1 Onroerende zaken

**Zienswijze:**

*Er zijn de afgelopen jaren een aantal onroerende zaken gekocht van inspreker. Kennelijk is de bereidheid om onroerende zaken aan Defensie te verkopen onder een gedeelte van de indieners aanwezig. Indieners willen weten wat de criteria zijn om tot aankoop van onroerend goed over te gaan en welke onroerende goederen, met welke motieven zijn gekocht. Bij indieners bestaat ter zake het gevoel dat er sprake is van willekeur.*

**Reactie:**

Het ministerie van Defensie investeert in de krijgsmacht en alle voorzieningen die nodig zijn voor de geoefendheid en de gereedstelling van in dit geval vliegende eenheden. Het opkopen van woningen kan hiervan onderdeel uitmaken. Dat gebeurt incidenteel. Daarvoor bestaan geen algemene criteria.

**14 Waardevermindering**

14.1 Huizenwaarde

**Zienswijze:**

*Huizen worden minder waard door overlast.*

**Reactie:**

Wanneer een belanghebbende door het luchthavenbesluit schade lijdt (zal) lijden die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kan hij aan de Minister van Defensie verzoeken om tegemoetkoming in de schade op grond van artikel 8.31 en 10.24 van de Wet luchtvaart. Een dergelijke aanvraag moet binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het luchthavenbesluit worden ingediend.

**Afkortingenlijst**

ABRvS	Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State
ADC	Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang en Compensatie
BAG	Basisregistratie Adressen en Gebouwen
Bevi	Besluit externe veiligheid inrichtingen
BML	Besluit militaire luchthavens
CNRD	Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau
COVM	Commissie Overleg en Voorlichting Milieu
dB	Decibel
DHC	Defensie Helikopter Commando
GES	Gezondheidseffectscreening
GR	Groepsgebonden risico
Ke	Kosteneenheid
Lden	Level day-evening-night
MER	Milieueffectrapport
m.e.r.	Milieueffectrapportage
MvT	Memorie van toelichting
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
NLR	Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum
NO <sub>2</sub>	Stikstofdioxide
ouE	Odour unit
PAS	Programma Aanpak Stikstof
PR	Plaatsgebonden risico
PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub>	Fijnstof en ultrafijnstof
RBS	Representatieve bedrijfssituatie
SKHV	Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht
SMT	Structuurschema Militaire Terreinen

TNO	De Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek
TRG	Totaal risicogewicht
µg	Microgram
Wm	Wet milieubeheer
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wnb	Wet natuurbescherming
Wro	Wet ruimtelijke ordening