



Reactie op de zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. ten aanzien van het voornemen tot het opstellen van een Milieueffectrapport (MER) voor luchthaven Gilze- Rijen

Reactie van het ministerie van Defensie en het ministerie van Infrastructuur en Milieu hoe is omgegaan met de ingediende zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. bij het voornemen (concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapport luchthaven Gilze-Rijen) een MER ten behoeve van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Gilze-Rijen op te stellen.

Datum 15 december 2016
Status definitief

Colofon

Ministerie van Defensie
Hoofddirectie Beleid
Postbus 20701
2500 ES Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat Generaal Bereikbaarheid
Directie Luchtvaart

Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Voornemen voor luchthaven Gilze-Rijen	5
1.2	Publieksparticipatie	6
1.3	Advies Commissie voor de m.e.r.	7
1.4	Ministeries van Economische Zaken en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	8
1.5	Reactie bevoegd gezag	8
2	Bespreking zienswijzen	10
2.1	Referentiesituatie	10
2.1.1	Militair luchtverkeer	10
2.1.2	Burgerluchtverkeer	14
3	Voorgenomen activiteit	15
3.1	Militair luchtverkeer	15
3.2	Burgerluchtverkeer	21
3.3	Openingstijden	24
3.4	Alternatieven	25
3.4.1	Simulator	28
3.5	Vliegroutes	29
4	Geluid	30
4.1	Rattle noise	32
4.2	Berekeningsmethodiek	43
4.3	Grondgebonden geluid	45
4.4	Rapport DGMR	46
5	Geluidbeleving en gezondheid	47
6	Luchtkwaliteit	48
7	Natuur	50
8	Externe veiligheid	51
9	Handhaving	53
10	Klachtenregistratie	54

11	Ruimtelijke ordening	55
12	Procedureel	56
13	Varia	57

1 Inleiding

1.1 Voornemen voor luchthaven Gilze-Rijen

Voor de militaire luchthaven Gilze-Rijen wordt op grond van artikel 10.15, eerste lid, van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit voorbereid. Op grond van het bepaalde in artikel 10.28 van de Wet luchtvaart zal in het luchthavenbesluit Gilze-Rijen tevens het burgermedegebruik van de militaire luchthaven Gilze-Rijen worden opgenomen. Het luchthavenbesluit wordt op voordracht van de minister van Defensie vastgesteld in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Als onderdeel van de procedure voor het vaststellen van het luchthavenbesluit wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld en wordt een milieueffectrapportage procedure (m.e.r.) doorlopen. De milieueffectrapportage procedure start met het bekendmaken van een voornemen tot het opstellen van het MER. De concept versie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r. luchthaven Gilze-Rijen, opgesteld door de ministeries van Defensie en van Infrastructuur en Milieu, dient hiertoe en bevat een beschrijving van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit, de milieuaspecten die worden onderzocht en de wijze waarop dit onderzoek plaatsvindt. Deze notitie is gebruikt bij de raadpleging van het publiek, de betrokken bestuursorganen en de adviseurs (waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage). Het MER is bedoeld om de milieugevolgen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

De procedure voor het vaststellen van het luchthavenbesluit is gestart. Het bevoegd gezag heeft hiertoe de volgende stappen gezet:

- Op 3 juni 2016 is de openbare kennisgeving over de ter inzagelegging van de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapport luchthaven Gilze-Rijen van 2 juni 2016 gepubliceerd in de Staatscourant, op www.overheid.nl en in BN De Stem, het Weekblad Gilze en Rijen en het weekblad Tilburgse Koerier.
- Eenieder heeft de mogelijkheid gekregen zienswijzen in te dienen gedurende de periode van 3 juni 2016 tot en met 4 juli 2016;
- Er is advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r.;
- Er is advies gevraagd aan wettelijke adviseurs van de ministeries van Economische Zaken en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap;
- Er is reactie gevraagd aan de besturen van de provincie Noord-Brabant en van de gemeenten Gilze en Rijen, Tilburg, Breda, Alphen-Chaam, Goirle, Dongen, Oosterhout, Hilvarenbeek en Oisterwijk en het Waterschap Brabantse Delta.
- Er is reactie gevraagd van de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Gilze-Rijen. De COVM heeft besloten dat de leden zelf zienswijzen indienen, voor zover zij daar behoefte aan hebben.

Op basis van de adviezen en de ingekomen zienswijzen heeft het ministerie van Defensie in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Milieu een definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld, op basis waarvan opdracht zal worden gegeven tot

het opstellen van het MER. De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau en deze reactienota vormen samen het kader voor de inhoud van het MER.

1.2 Publieksparticipatie

De overheid streeft naar heldere, beter begrepen en maatschappelijk gedragen besluiten bij plannen en projecten. Om dit te bereiken wordt publieksparticipatie ingezet.

Gerichte vragen

Om zienswijzen zo goed mogelijk in het besluitvormingsproces voor het luchthavenbesluit Gilze-Rijen mee te kunnen nemen, is een ieder uitgenodigd te reageren op het voornemen van het bevoegd gezag. Gekeken wordt naar:

- Welke aandachtspunten willen partijen of particulieren meegeven voor het verdere proces?
- Welke aspecten mogen volgens partijen of particulieren niet ontbreken in het milieuonderzoek?

Aard en aantal zienswijzen

In totaal zijn 19 zienswijzen binnengekomen binnen de gestelde termijn van 3 juni 2016 tot en met 4 juli 2016. Buiten de termijn zijn 2 zienswijzen binnengekomen. Deze zijn wel betrokken in deze reactienota. Tevens heeft de Commissie voor de m.e.r. advies uitgebracht.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het type en de herkomst van de 21 participanten. De buiten de termijn ontvangen zienswijzen zijn meegenomen in deze reactienota.

Plaats	Belangenvereniging	Individuele inspreker	Ondernemen / Bedrijfsleven	Overheid	Totaal
Breda				1	1
Gilze		2	5		7
Hulten	1	1			2
Molenschot	1		1		2
Rijen	2	2	1	1	6
's-Hertogenbosch				1	1
Tilburg	1			1	2
Totaal	5	5	7	4	21

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)

Strekking van de zienswijzen

Hieronder wordt een beknopt overzicht van de binnengekomen zienswijzen gegeven. De belangrijkste thema's worden beschreven. In de volgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op de verschillende thema's. Ook is daar de reactie vanuit het bevoegd gezag op de zienswijzen te lezen.

Een zeer groot deel van de zienswijzen gaat in op *de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit*, waarbij met name (geluid)hinder en geluidbelasting een punt van zorg is. Daarnaast worden zorgen geuit over *rattle noise* en is commentaar geleverd op het *rapport van NLR en TNO* over rattle noise. Ook stelt een aantal participanten vragen over de omvang van het *reserveveld* en het *overloopveld*, alsmede de komst van de *F-35*.

Enkele participanten maken zich zorgen over de *kwaliteit van de leefomgeving*. Hierbij spelen zaken als geluidsoverlast en dalend woongenot.

Daarnaast stellen participanten vragen over de *geluidcontouren* en de *externe veiligheid*. Verder uit men zorgen over *cumulatie van geluideffecten* van de vliegtuigbewegingen en het bijbehorende (weg)verkeer. Tevens uit participanten zorgen omtrent de *gezondheidseffecten* voor omwonenden.

1.3 Advies Commissie voor de m.e.r.

Het bevoegd gezag heeft advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. (hierna: de CieMER). Op 10 augustus 2016 heeft de werkgroep MER Gilze-Rijen van de CieMER een bezoek gebracht aan luchthaven Gilze-Rijen, waarbij een aantal zaken nader is toegelicht. De ontvangen zienswijzen zijn ter beschikking gesteld aan de CieMER. Op 6 september 2016 heeft de CieMER advies uitgebracht.

Strekking van het advies

Hieronder wordt een beknopt overzicht van het advies van de CieMER gegeven. De belangrijkste thema's worden beschreven. In de volgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op de verschillende thema's. Ook is daar de reactie vanuit het bevoegd gezag op het advies te lezen.

De CieMER beveelt in haar advies aan om in het MER een onderbouwing op te nemen van de behoefte aan en de vereiste omvang van de verschillende functies van de luchthaven. Ook dient het MER volgens de CieMER een analyse te bevatten van de voorgenomen activiteit voor de gezondheid, de milieukwaliteit, de natuur en de beperkingengebieden. Daarbij dienen zowel de cumulatieve gevolgen te worden betrokken van alle nu vergunde gebruiksfuncties en de te vergunnen functies, alsmede de cumulatieve gevolgen van het huidige dagelijkse gebruik en die van het beoogde dagelijkse gebruik. Ook beveelt de

CieMER aan om een beschrijving van recent genomen en mogelijk nog te nemen maatregelen om ongewenste milieugevolgen in te perken, op te nemen.

Bijzondere aandacht verdient volgens de CieMER de samenvatting van het MER. Deze moet zelfstandig leesbaar zijn en een goede afspiegeling van de inhoud betreffen.

Duidelijk moet worden gemaakt welke besluiten er nog op het luchthavenbesluit zullen volgen, wie daarvoor het bevoegd gezag is en wat globaal de planning is. De CieMER vraagt om aan te geven welke wetten en welk beleid relevant zijn voor het voornemen.

Daarnaast dient in het MER duidelijk te worden gemaakt hoe ten aanzien van de alternatieven de suggesties uit de zienswijzen zijn meegewogen, wat het heeft opgeleverd, welke rol milieueffecten daarin hebben gespeeld en waarom er nauwelijks verdere optimalisatie mogelijk is dan wel waarvan verdere optimalisatie afhankelijk is. Daarmee draagt het MER bij aan het overbruggen van het verschil in inzicht tussen de initiatiefnemer en de omwonenden over de mogelijkheden voor invulling van het voornemen.

Ook adviseert de CieMER ten aanzien van de referentiesituatie om duidelijk te maken welke ruimte vergund is en wordt voor reguliere functies en welke, daar bovenop, voor incidentele functies.

Ten slotte beveelt de CieMER aan om de effecten van de alternatieven op een eenduidige en transparante wijze en op hetzelfde detailniveau te beschrijven, waarbij rekening wordt gehouden met effecten van andere plannen en projecten (cumulatie). Daarbij is een consistent gebruik van informatie van belang.

1.4 Ministeries van Economische Zaken en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Van de ministeries van Economische Zaken en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap is geen reactie ontvangen.

1.5 Reactie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag heeft ervoor gekozen de inhoud uit de 21 zienswijzen en het advies van de CieMER te bundelen naar thema's en daarbij een reactie te geven hoe met die thema's is omgegaan. Dit overzicht geeft voor de indieners van zienswijzen inzicht in de inhoud van alle zienswijzen en de reactie van het bevoegd gezag daarop. De individuele zienswijzen worden dus niet afzonderlijk behandeld.

In de zienswijzen en ook in gesprekken gedurende de afgelopen maanden – in het bijzonder tijdens de informatieavond, in de COVM en tijdens het bezoek van de CieMER aan de vliegbasis – zijn de nodige suggesties gedaan om de geluidshinder te beperken. Voorbeelden hiervan zijn de aanleg van een parallelbaan naast de hoofdbaan voor gebruik door

Historische Vlucht en de zweefvliegclub en de sloop van een of meer vliegtuigshelters ten behoeve van verplaatsing van één of beide slopes.

De haalbaarheid van al deze suggesties wordt de komende tijd onderzocht. Met deze onderzoeken is nog geruime tijd gemoed. Op dit moment is nog niet te overzien of een of meer van de voorgestelde suggesties praktisch en/of financieel uitvoerbaar zijn. Daarom kan daar nog geen rekening mee worden gehouden in het MER. Via de COVM zullen omwonenden en anderen partijen op de hoogte worden gehouden.

2 Bespreking zienswijzen

2.1 Referentiesituatie

2.1.1 Militair luchtverkeer

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een groot aantal insprekers meent dat in de CNR&D van een onjuiste referentiesituatie wordt uitgegaan.

De CNR&D gaat uit van het SMT-2 uit 2005 als referentiesituatie, maar volgens insprekers zijn de gegevens uit het SMT-2 niet de gegevens waarop de bestaande geluidcontouren zijn berekend. Deze zijn veel ouder en niet gebaseerd op de aanwezigheid van bewapende en lichte helikopters. De Ke-geluidzonerings zijn in het SMT-2 niet aangepast aan de voorgenomen belegging. Er bestaat dus geen relatie tussen de belegging en de huidige zonering.

Verzocht wordt om een apart hoofdstuk over de uitgangspunten die aan de huidige zonering ten grondslag liggen.

Verzocht wordt om in het MER inzichtelijk te maken de geluidzonering die hoort bij de voorgenomen belegging uit het SMT-2, 2005, de geluidzonering die hoort bij de voorgenomen activiteit uit de CNR&D (hierdoor worden de verschillen tussen de referentiesituatie SMT-2, 2005 en de CNR&D inzichtelijk) en de gerealiseerde 35 Ke-contouren sinds de vaststelling van het SMT-2, 2005. Op deze wijze wordt het verschil inzichtelijk tussen het potentieel aan geluid en het huidige geluid dat werkelijk wordt ervaren.

De reeds in 1997 voorziene wijziging van het gebruik en de belegging wordt thans gepresenteerd als 'referentiesituatie', maar dat is niet juist. Het besluit van 9 november 1993 waarmee een geluidzone is vastgesteld, was gebaseerd op het gebruik van de vliegbasis als Main Operating Base voor een squadron gevechtsvliegtuigen, als Collocated operating Base voor bondgenootschappelijke vliegtuigen en voor incidenteel civiel gebruik. De vliegbasis is bovendien nog altijd in gebruik op basis van een hinderwetvergunning uit 1989.

Voor zover voor de referentiesituatie wordt verwezen naar het SMT-2, kan een inspreker deze verwijzing niet goed plaatsen. Inspreker kan uit het SMT-2 niet afleiden dat het militair luchtverkeer in de referentiesituatie voortvloeit uit de militaire taken van Gilze-Rijen zoals vastgelegd in het SMT-2. Dat de basis inmiddels – al een aantal jaren – een squadron lichte helikopters en twee squadrons gevechtshelikopters huisvest en tevens fungeert als reservebasis voor jachtvliegtuigen, betekent niet dat dit de referentiesituatie is. De

vergelijking die nu wordt gemaakt in de CNR&D tussen de geschetste referentiesituatie en de voorgenomen activiteit is dus niet juist.

Als referentiesituatie dient te worden gehanteerd 'het gebruik van de vliegbasis als Main Operating Base voor een squadron gevechtsvliegtuigen, als Collocated operating Base voor bondgenootschappelijke vliegtuigen en voor incidenteel civiel gebruik'. Indien het kabinetsstandpunt uit het SMT-2 gevolgd zou worden, dan zou als referentiesituatie gehanteerd moeten worden: een functie als reserveveld voor F-16's en een daarop afgestemde geluidzoning. Déze situatie dient te worden vergeleken met de voorgenomen activiteit.

Een inspreker merkt op dat het gebruik van de luchthaven door gevechtsvliegtuigen beduidend minder belastend is dan het gebruik door helikopters. Gevechtsvliegtuigen starten en landen en veroorzaken verder geen geluidoverlast. Helikopters daarentegen blijven akoestisch aanwezig. De verschillen tussen deze situaties dienen beschreven en vergeleken te worden.

Een aantal insprekers mist een indicatie van de omvang van het militair luchtverkeer in de referentiesituatie. Zij vernemen graag om hoeveel vliegtuigbewegingen het gaat. Ook mist informatie over het zgn. 'circuitvliegen'. Gevraagd wordt e.e.a. meer specifiek te maken, alsmede in de MER een situatie mét en een situatie zonder circuitvliegen te presenteren.

Voor de referentiesituatie wordt zowel verwezen naar de geluidzone vastgesteld in 1993 als naar het gebruik conform het in 2005 vastgestelde SMT-2. Verzocht wordt in het MER toe te lichten hoe deze geluidzone en het gebruik op basis van het SMT-2 zich verhouden tot elkaar en tot een eventuele nieuwe zone.

Een inspreker verzoekt de reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen uit de referentiesituatie te halen. De vliegbasis heeft tijdens werkzaamheden op vliegbasis Eindhoven twee weken als uitwijkbasis gefungeerd. Dat is substantieel korter dan een half jaar. Daarbij is een frequentie van eens in de acht jaar onevenredig laag om een ruimtebeslag op o.a. Tilburgs grondgebied te doen rechtvaardigen. Daardoor wordt de gemeente ernstig belemmerd in de geplande ontwikkelingen ten oosten van de vliegbasis, o.a. Wijkevoort. De incidentele reservefunctie kan mogelijk vervuld worden met een ontheffing. Tevens zou, indien de situatie zich voordoet, bekeken kunnen worden of een andere basis de reservefunctie (mede) kan vervullen.

In een zienswijze wordt erop gewezen dat de referentiesituatie uitgaat van het Structuurschema Militaire terreinen-2 waarin vliegbasis Gilze-Rijen een belegging heeft gekregen met helikopters en reservebasis RF/AF. De huidige geluidzones vliegbasis Gilze-Rijen zijn na vaststelling van voornoemd structuurschema nooit gewijzigd en gaan nog

steeds uit van volledige en actieve belegging met straalvliegtuigen. De huidige zone kent al een groot ruimtelijk beperkingengebied. De werkelijke jaarlijkse geluidbelasting in de huidige belegging is meer concentrisch en aanzienlijk kleiner. Een inspreker verzoekt om in het MER de verschillende alternatieven te vergelijken met de huidige geluidzones en de werkelijke jaarlijkse geluidbelasting van de jaren 2011-2015.

De afgelopen jaren is aangetoond dat de werkelijke geluidbelasting binnen de 35 Ke-zone is gebleven. Aan de west- en oostzijde was zit zelfs ruimschoots en aan de noord- en zuidlijn ligt de werkelijke lijn beneden de N282 en boven de A58. Verwezen wordt naar een kaart van het NLR, waarop de jaarberekening van de geluidbelasting over 2015 is weergegeven. Verzocht wordt de verkleining als uitgangspunt te nemen.

Een inspreker stelt dat als uitgangspunt voor de MER-procedure de huidige bedrijfsvoering een belangrijke referentie is, met name om een duidelijk beeld te kunnen scheppen over de noodzakelijke milieuruimte en de effecten op ruimtelijke ordeningsvraagstukken in omliggende gemeenten. Volgens deze inspreker geeft de NRD slechts beperkt inzicht in deze uitgangspunten en heeft deze op het onderdeel 'bedrijfsvoering' meerdere aanvullingen nodig. Inspreker heeft de volgende technische opmerkingen:

- Inspreker is van mening dat te nemen besluiten enkel van waarde zijn als zij een realistisch beeld scheppen van de situatie, zodat historische gegevens aangevuld met noodzakelijke nieuwe activiteiten de basis moeten vormen voor het luchthavenbesluit.
- Inspreker stelt dat de MER uitspraak moet doen over de te verwachten verschillen in milieubelasting tussen huidig en toekomst. Dat zou in lijn zijn met planologische uitgangspunten, waarin niet wordt uitgegaan van maximaal planologische verankering maar juist van de praktijksituatie. Inspreker verwijst hiervoor naar bestendige jurisprudentie van de Afdeling.

De NRD beschrijft volgens een inspreker te beperkt de regionale effecten (tot op circa 10 km afstand) van het luchthavenbesluit. Met name radarverstoring, stikstofdepositie en vliegfunnels zouden volgens inspreker relevant zijn voor beperkingen in de ontwikkeling van de regio (hoogte van gebouwen, hoogspanningsleidingen en windturbines). Vergelijking tussen "referentie" en "gewenste situatie" geeft volgens inspreker belangrijke informatie voor beoordeling.

Volgens een inspreker geeft het toevoegen van de variant operationeel noodzakelijke geluidruimte (representatieve bedrijfssituatie vliegbewegingen) en reservegeluidruimte meer inzicht in het reguliere gebruik en de reguliere geluidbelasting van de basis.

In de CNR&D is vermeld dat voor de referentiesituatie – voor zover mogelijk voor militair verkeer – tevens de geluidbelasting van het gezamenlijke militaire en burgerluchtverkeer in dB L_{den} te presenteren. Verzocht wordt om het gemaakte voorbehoud te laten vervallen.

Advies CieMER

De CieMER onderschrijft een groot aantal van de wensen van de indieners van de zienswijzen. Zij acht het belangrijk dat duidelijk wordt welke ruimte vergund is en wordt voor reguliere functies en welke, daar bovenop, voor incidentele functies. Verder moet uit het MER duidelijk worden hoe het werkelijke gebruik nu en in de toekomst van elkaar verschillen. Omdat geluidbelasting waarschijnlijk het dominante milieugevolg van dit voornemen zal zijn, adviseert de CieMER om de vergelijkingen vooral op dat milieuaspect te richten. Ook dient de keuze voor het referentiejaar te worden onderbouwd. Voorts dient in het MER te worden beschreven en op kaart te worden aangegeven de aard en de omvang van nieuwe ontwikkelingen, zoals de aanpassing van de Provinciale weg N282. Ook eventuele nieuwe woningbouwprojecten waarover reeds is besloten en die vallen binnen de gebieden omsloten door de 40 dB(A) L_{den} , 30 dB(A) L_{night} en de 10-6 PR -contouren, in het effectenonderzoek worden betrokken.

Reactie bevoegd gezag

Gilze-Rijen is op basis van het SMT-2 de thuisbasis voor drie vliegende squadrons helikopters: twee squadrons bewapende en een squadron lichtere helikopters. Voorts is de vliegbasis in het SMT-2 ook aangewezen als reservebasis voor jachtvliegtuigen. Daarnaast heeft Gilze-Rijen een Reaction Force/Augmentation Force functie. Dit houdt in dat squadrons van andere bases op Gilze-Rijen snel moeten kunnen worden ingezet (Reaction Force functie), dan wel met een iets langere voorbereidingstijd voor inzet op Gilze-Rijen kunnen worden gestationeerd. Ten slotte vervult Gilze-Rijen een rol in de verbinding van zee- en luchttransport, de Sea Air Interface.

Het gebruik van Gilze-Rijen dat voortvloeit uit de militaire taken van de vliegbasis zoals omschreven in het SMT-2 zal als referentiesituatie in het MER worden beschreven. Het is juist dat de geluidzone die thans voor Gilze-Rijen geldt, niet is afgestemd op het gebruik van de vliegbasis op basis van het SMT-2. Het MER brengt de geluidbelasting van verschillende situaties in beeld: naast de voorgenomen activiteit en de alternatieven zijn dit de huidige reguliere dagelijkse behoefte, de toekomstige reguliere dagelijkse behoefte en de individuele bijdragen van verschillende soorten vliegverkeer (zie tevens paragraaf 3.1).

Gilze-Rijen heeft conform de taakstelling een functie als reserveveld voor jachtvliegtuigen. Het is op zichzelf juist dat deze vliegtuigen mogelijk incidenteel van de vliegbasis gebruik maken. Niettemin moeten deze er wel in voorkomend geval kunnen opereren. Er zijn dan ook voorzieningen beschikbaar die gereactiveerd kunnen worden. Die situatie kan zich voordoen bij wijze van oefening om het personeel en de voorzieningen uit te testen, of

wanneer op de "eigen" basis onderhoud aan de start- of rolbanen wordt gepleegd. Ondanks dat weinig van deze functie gebruik wordt gemaakt wordt zij toch van belang geacht. Zij is dan ook mede bepalend voor de omvang van de geluidzone. In het MER zal de daarmee gepaard gaande geluidbelasting afzonderlijk in kaart worden gebracht. In het MER zal, mede gelet op de ingediende zienswijzen, de reserveveldfunctie voor drie maanden als voorgenomen activiteit in beeld worden gebracht, naast het alternatief reserveveldfunctie voor zes maanden en het alternatief geen reserveveldfunctie. De uiteindelijke keuze zal in het (ontwerp)-luchthavenbesluit worden gemaakt.

Het MER zal inzicht geven in de geluidbelasting conform de taakstelling en de geluidbelasting vanwege het reguliere dagelijks gebruik.

2.1.2 Burgerluchtverkeer

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een aantal insprekers stelt dat het aantal vliegtuigbewegingen waar de referentiesituatie voor recreatief verkeer is gebaseerd, veel te hoog is. Het aantal van 10.000 vliegtuigbewegingen voor de 'historische vlucht' is aanzienlijk groter dan het daadwerkelijk aantal gerealiseerde vliegtuigbewegingen in de afgelopen jaren. Hetzelfde geldt voor de 9.000 vliegtuigbewegingen van de zweefvliegclub en de 2.000 vliegtuigbewegingen van algemeen belang en overig verkeer. Insprekers vragen zich af hoe de aantallen in de referentiesituatie zijn bepaald.

Een aantal insprekers verzoekt om de referentiesituatie voor de recreatieve vluchten vast te stellen op een gemiddelde zoals deze in de afgelopen jaren daadwerkelijk zijn gevlogen, dan wel uit te gaan van 5.000 vliegtuigbewegingen in de referentiesituatie.

Verzocht wordt ook om toestellen lichter dan 6.000 kg mee te nemen in de berekeningen.

Advies CieMER

Volgens de CieMER dient uit het MER duidelijk te worden hoe het werkelijke gebruik nu en in de toekomst van elkaar verschillen.

Reactie bevoegd gezag

Ten aanzien van de te beschrijven referentiesituatie voor het burgerluchtverkeer geldt dat de in de CNR&D opgenomen aantallen voor het burgerluchtverkeer overeenkomen met het gemiddeld aantal in de afgelopen jaren gerealiseerde vliegtuigbewegingen van het recreatieve verkeer. Het aantal van 21.000 vliegtuigbewegingen voor het burgerluchtverkeer komt hier mee overeen. In het MER zal van dit aantal worden uitgegaan.

Ook de vliegtuigbewegingen met vliegtuigen lichter dan 6.000 kg worden meegenomen in de Ke-berekeningen.

3. Voorgenomen activiteit

3.1 Militair luchtverkeer

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Volgens een inspreker wordt in de CNR&D het militair gebruik met inbegrip van de grondgebonden activiteiten onvoldoende toegelicht.

In tegenstelling tot de referentiesituatie wordt bij de voorgenomen activiteit, de belegging niet volledig gekwantificeerd of gemaximeerd. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid dat de voorgenomen activiteit ongelimiteerd opgerekt kan worden. Inspreker verzoekt om in het MER alle vormen van voorgenomen activiteit te kwantificeren en te maximeren.

Inspreker constateert dat in de CNR&D het aantal squadrons van bepaalde typen vliegtuigen en helikopters zijn benoemd, maar niet het concrete aantal van die vliegtuigen en helikopters zoals gestationeerd op de vliegbasis. Ook is niet aangegeven hoeveel vliegbewegingen daarmee jaarlijks worden gemaakt. Het aantal vliegbewegingen voor recreatief verkeer is echter wel genoemd, maar niet alle andere militaire vliegbewegingen. Dit acht inspreker onbevredigend, omdat juist dit aantal vliegtuigbewegingen grondslag vormt voor de uiteindelijk te bepalen zone. Verzocht wordt om in de notitie en het MER de aantallen op te nemen, zodat dit herleidbaar en verifieerbaar wordt.

Inspreker zit al in de ongelukkige omstandigheid dat de reguliere militaire operaties op de basis (hoofdzakelijk helikoptervluchten) al zeer veel overlast veroorzaken maar gaat er verder niet op in omdat wordt gezegd dat die vluchten strikt noodzakelijk zijn voor het behouden van een goed getrainde luchtmacht. Defensie heeft inspreker bij het indienen van klachten gemeld dat zij ernaar streeft niet meer overlast te veroorzaken dan strikt noodzakelijk.

Inspreker woont en werkt ten zuidwesten van de vliegbasis en vlakbij de A58. Voor deze locatie in het buitengebied heeft hij gekozen voor de rust en ruimte. Van de straaljagers had men geen last. In 30 jaar tijd is er veel veranderd. Waar dertig jaar geleden nog 25.000 auto's per dag over de A58 raasden zijn dit er inmiddels 80.000 auto's per dag geworden. Er is een randweg aangelegd tussen de woning van inspreker en de A58, waar dagelijks veel verkeer overheen rijdt. Straaljagers zijn vervangen door helikopters. Al bij al een zeer ongewenste ontwikkeling, aldus inspreker.

Een inspreker acht een nieuw luchthavenbesluit hard nodig omdat de het huidige gebruik van de luchthaven door militaire en burgervliegtuigen niet overeenkomt met het indertijd

vastgestelde gebruik (straalvliegtuigen) en de daarbij behorende zonering. De invloed van het huidige gebruik (als helikopterbasis) op de omgeving is veel groter, dan vooraf werd voorzien, aldus inspreker.

Bij de voorgenomen activiteit wordt gesproken over het moderniseren en uitbreiden van de vloot. In de tabel op pagina 13 van de CNR&D wordt de referentiesituatie afgezet tegenover de voorgenomen activiteit. Hieruit blijkt een grote uitbreiding ten opzichte van het huidige gebruik. Op de informatieavond werd aangegeven dat het gebruik hetzelfde blijft, dat alleen de contour wijzigt. In de CNR&D mist het nu aan kaartbeelden, waardoor onduidelijk is wat de consequenties zijn van een gewijzigd gebruik. De tabel suggereert een aanzienlijke toename van het gebruik, aldus inspreker.

Een aantal insprekers gaat ervan uit dat in het MER duidelijk wordt in welke mate de in de CNR&D genoemde vliegtuigtypen ook echt gestationeerd zullen zijn op Gilze-Rijen, dan wel gebruik maken van de opties returnfield, overloopveld of oefenveld. Returnfield, overloopveld en oefenveld dienen qua gebruik, aantallen, duur- en gebruikintensiteit nader gespecificeerd te worden.

In een zienswijze wordt erop gewezen dat het vliegveld thans al "ingeklemd" ligt tussen de steden Breda en Tilburg en de dorpen Gilze en Rijen met daarbij de overbelaste snelweg A58. Het baart insprekers zorgen dat een aantal jachtvliegtuigen en helikopters die in het buitenland zijn of zullen worden gestationeerd, wellicht zullen worden teruggeplaatst naar dit dichtbevolkte gebied.

Door een inspreker wordt verzocht om structureel een 'korting' op de vliegtuigbewegingen op te nemen voor helikopters die op missie naar het buitenland zijn.

Een aantal insprekers acht het onaanvaardbaar dat de voor de reservefunctie berekende geluidruimte in de praktijk wordt gebruikt voor andere vliegtuigbewegingen. Als het al nodig is om geluidruimte te claimen voor de reservefunctie, dan dient die ruimte niet voor andere vliegtuigbewegingen te worden ingezet. Dit geldt ook voor de geluidruimte voor de functies returnveld, overloopveld en oefenveld. Deze geluidruimte dient alleen voor deze functies gebruikt te worden en mag niet inwisselbaar zijn.

Volgens een aantal insprekers heeft de nevenfunctie reserveveld een groot effect op de Ke-zonering en de ruimtelijke beperkingen. Zij achten het onjuist en niet conform de werkelijkheid om in het MER uit te gaan van ieder jaar een half jaarlijkse activiteit voor een squadron jachtvliegtuigen. De reserveveldfunctie voor een squadron jachtvliegtuigen is in de voorgenomen activiteit gedurende een half jaar. Tijdens de informatieavond is gebleken dat verwacht wordt dat die reserveveldfunctie eens in de 8 jaar nodig zal zijn, maar dat deze wel volledig, als ware het een permanente belegging in de berekeningen wordt meegenomen. Nu

de reservefunctie een incidenteel karakter heeft, wordt door meerdere insprekers verzocht dit te faciliteren middels een speciale ontheffing ex artikel 10.22 Wet luchtvaart en geen permanente geluidruimte te claimen voor deze functie. De reserveveldfunctie zou ook, als alternatief, aan een ander vliegveld kunnen worden toegekend, bijvoorbeeld Leeuwarden of Volkel. Voorts verzoeken meerdere insprekers om te volstaan met een kortere periode (bijvoorbeeld van 2 weken) om de reservefunctie vorm te geven. Een aantal insprekers betwijfelt of het noodzakelijk is om de luchthaven Gilze-Rijen als reserveveld voor jachtvliegtuigen te blijven gebruiken.

Volgens een inspreker zou ook kunnen worden uitgegaan van één 'bak' met een maximaal aantal vliegtuigbewegingen. Indien de omvang voor militair gebruik groter wordt dan vermindert de omvang van de burgerluchtvaart.

Insprekers zijn (voorts) van mening dat het medegebruik van de basis door elders gestationeerde militaire vliegtoestellen niet kan worden meegenomen in de geluidzoning aangezien het geluid van die toestellen al is meegenomen in de zonerings van de basis waar deze vliegtuigen gestationeerd zijn. Verzocht wordt om in het MER toe te lichten hoe die dubbel telling wordt voorkomen.

Een aantal inspreker ziet graag in het MER een situatie mét en een situatie zonder de reservefunctie, alsmede de overloopveldfunctie en de oefenveldfunctie en het bondgenootschappelijk medegebruik, gepresenteerd.

Indien en voor zover de reserveveldfunctie daadwerkelijk tot de representatieve bedrijfsvoering van de voorgenomen activiteit gerekend zou moeten worden, dan dient in elk geval de vervanging van de F-16 door de F-35 deel uit te maken van het te nemen luchthavenbesluit. Hiertoe zijn gegevens benodigd over de prestaties van de F-35 en moet worden onderzocht of het gebruik van de F-35 past binnen de bestaande zoneringen voor lucht- en grondgebonden geluid. Verzocht wordt dit uit te werken en te onderbouwen.

Volgens een inspreker zal de reserveveldfunctie ook effect hebben op de grondgebonden geluidcontour. Voor F-35 jachtvliegtuigen zal dan immers ook een proefdraai-installatie nodig zijn. De grondgebonden geluidcontour is bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 19 december 2012 vernietigd en nadien bij besluit van de gemeenteraad van 1 juli 2013 verkleind in het bestemmingsplan Buitengebied Gilze en Rijen opgenomen. Onderzocht zal dus moeten worden welke effecten de reserveveldfunctie op de grondgebonden geluidcontour heeft, meer in het bijzonder hoe deze functie zodanig kan worden ingepast dat dit niet leidt tot een vergroting van de grondgebonden geluidzone. Inspreker gaat er vanuit dat de reserveveldfunctie reeds is verdisconteerd in de op 1 juli 2013 gewijzigd vastgestelde zone.

Een inspreker stelt dat de huidige Ke-zonering voor Molenschot een grote ruimtelijke beperking is. Op basis van de jaarbelastingen blijkt dat met name de werkelijke geluidbelasting van de luchthaven vele malen lager ligt dan de huidige Ke-zones (NLR-CR-2016-040 d.d. februari 2016). Het beperkingengebied kan daardoor worden verkleind, zodat er ruimte ontstaat voor beperkte woningbouw die voorziet in de behoefte van de bewoners van Molenschot. Dit heeft volgens inspreker een blijvend effect op de leeftijdsopbouw en de leefbaarheid, terwijl er met de komst van de helikopters nagenoeg geen geluidoverlast meer is voor de bebouwde kom van Molenschot. Dit blijkt ook uit klachtenoverzichten en de jaarlijkse geluidbelasting. In het MER dient een goede relatie te worden gelegd tussen de milieueffecten en de daadwerkelijke jaarbelasting. Verzocht wordt de jaarbelastingen van de afgelopen jaren, met name de geografische vorm, mee te nemen in de notitie R&D en het MER.

Verzocht wordt om in het MER middels geluidschillen de contouren en de verschillen tussen Ke en dB(A) L_{den} te presenteren voor de verschillende gebruikersgroepen:

1. 1 squadron bewapende helikopters
2. 1 squadron Chinook helikopters
3. 1 squadron Cougar en NH-90 helikopters
4. Reserveveld jachtvliegtuigen
5. Overloopveld
6. Returnveld
7. Oefenveld
8. Bondgenootschappelijk medegebruik
9. Strategisch luchttransport
10. Reservebasis RF/AF, waaronder Sea Air interface (SAI)
11. Historische vlucht
12. Zweefvliegclub
13. Vluchten met algemeen maatschappelijk belang (donorvluchten, ambulancevluchten en vluchten voor de uitoefening van politietaken)
14. Overig civiel verkeer
15. Commercieel burgerluchtverkeer (PAL-V)
16. Uitvoeren van test- en demonstratievluchten met onbemande toestellen (RPAS/UAV)

Advies CieMER

De CieMER adviseert om de behoefte aan en de vereiste omvang van iedere genoemde functie te onderbouwen in het MER, waarbij omvang (aantallen toestellen en, waar mogelijk, aantallen vliegtuigbewegingen) zo concreet mogelijk worden aangegeven. Inzicht in (de achtergrond van) wijzigingen in de behoeften van Defensie en in de kans op en de omvang van fluctuaties in het gebruik van de luchthaven zijn belangrijk voor de acceptatie van (de effecten van) het voornemen door belanghebbenden.

Reactie bevoegd gezag

In het MER zal de functie van Gilze-Rijen als helikopterbasis (1 squadron bewapende helikopters, 1 squadron Chinook helikopters en een squadron Cougar en NH-90 helikopters) worden uitgewerkt. Zoals is aangegeven in de CNR&D, wordt de Nederlandse Chinook vloot gemoderniseerd en uitgebreid. Op vliegbasis Gilze-Rijen zullen 20 Chinooks worden gestationeerd. Bij de geluidberekeningen in het MER zijn deze 20 Chinooks uitgangspunt. Van deze 20 Chinooks zijn er vier tijdelijk gestationeerd op de Amerikaanse basis Fort Hood. Omdat het een tijdelijke stationering betreft en deze helikopters op enig moment weer kunnen worden gestationeerd op Gilze-Rijen, zal in de geluidberekeningen ook met deze 4 helikopters rekening worden gehouden. Dit is onderdeel van de returnveldfunctie.

NB. In dat verband wordt opgemerkt dat in de CNR&D onderaan p. 11 per abuis de definities van returnveld en oefenveld zijn verwisseld.

Hetzelfde geldt voor de Apache helikopters. Van de 28 Apache helikopters die op Gilze-Rijen zijn gestationeerd, zijn er tijdelijk 8 op Fort Hood gestationeerd. Ook ten aanzien van deze toestellen heeft Gilze-Rijen een returnveldfunctie. Omdat deze helikopters op enig moment weer kunnen worden gestationeerd op Gilze-Rijen, wordt bij de geluidberekeningen rekening gehouden met deze helikopters.

Verder geldt dat bij de berekeningen uit zal worden gegaan van de stationering van Cougar transporthelikopters en NH-90 helikopters.

Daarnaast is de vliegbasis aangewezen als oefenveld. In het kader van de taakstelling van het Commando luchtstrijdkrachten (CSLK) en het daarin opgenomen oefenprogramma dienen toestellen van de luchtstrijdkrachten die elders in Nederland zijn gestationeerd een aantal oefennaderingen (starts en landingen) op Gilze-Rijen uit te voeren. Voor deze taakstelling dient geluidruimte te worden gereserveerd, die bij de geluidberekeningen in het MER zal worden meegenomen.

Daarnaast heeft Gilze-Rijen de functie van overloopveld. Dit houdt in dat vliegtuigbewegingen die op de thuisbasis van het betreffende toestel niet kunnen worden geacommodeerd op Gilze-Rijen moeten kunnen worden gefaciliteerd. Ook voor deze functie dient geluidruimte te worden gereserveerd die bij de geluidberekeningen in het MER zal worden meegenomen.

Veel insprekers maken bezwaar tegen de voorgenomen reserveveldfunctie. Zij menen dat de te reserveren geluidruimte voor de functie als reservebasis voor jachtvliegtuigen te ruim bemeten is. De vliegbasis Gilze-Rijen is aangewezen als reserveveld voor de jachtvliegtuigen. Deze reserveveldfunctie zal dan ook onderdeel uitmaken van de berekeningen voor de geluidcontouren. In de CNR&D is aangegeven dat de functie van

reservebasis RF/AF (1 squadron jachtvliegtuigen voor een jaar) vervalt en dat daarvoor in de plaats komt de reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen voor een half jaar. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zal in het MER de reserveveldfunctie gedurende drie maanden per jaar als voorgenomen activiteit worden onderzocht. Als variant zal de reserveveldfunctie gedurende zes maanden per jaar worden onderzocht alsmede de variant van het laten vervallen van de reserveveldfunctie. De uiteindelijke keuze voor de duur van de reservefunctie zal in het Luchthavenbesluit worden onderbouwd.

Anders dan een aantal insprekers meent, is het noodzakelijk om de vliegbasis Gilze-Rijen als reserveveld voor jachtvliegtuigen te behouden. De jachtvliegtuigen hebben als thuisbasis Leeuwarden en Volkel. Reeds daarom is het niet mogelijk om, zoals een aantal insprekers suggereert, de bases Leeuwarden en Volkel als reservebasis aan te wijzen.

De gebruiksfunctie reserveveld voor jachtvliegtuigen zal afzonderlijk inzichtelijk worden gemaakt. In het MER zal een geluidcontour worden gepresenteerd voor nul, drie en zes maanden reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen.

Op grond van artikel 10.19 Wet luchtvaart en artikel 34 Besluit militaire luchthavens zijn de volgende gegevens met betrekking tot de geluidbelasting door militaire luchtvaartuigen niet openbaar:

- a. de aantallen vliegbewegingen;
- b. de prestatiegegevens met bijbehorend geselecteerd motorvermogen;
- c. de verdeling van de vliegbewegingen over het etmaal;
- d. de verdeling van vliegbewegingen over de vliegprocedures.

Het huidige Besluit militaire luchthavens staat niet toe dat de bovenstaande gegevens openbaar worden gemaakt. Indien het Besluit militaire luchthavens wordt gewijzigd vóór publicatie van het MER zullen deze gegevens deel uitmaken van het MER.

De effecten van de ingebruikneming van de F-35 zullen in de berekeningen worden meegenomen. Hierbij zal kaartmateriaal worden gepresenteerd.

Het op te stellen MER heeft betrekking op het vast te stellen luchthavenbesluit voor de vliegbasis Gilze-Rijen. Het luchthavenbesluit regelt niet de grondgebonden functies. Daarvoor geldt een afzonderlijke vergunning. De reserveveldfunctie heeft overigens, anders dan een aantal insprekers veronderstelt, geen effecten op de grondgebonden geluidcontour. Voor de komst van de F-35 is geen proefdraai-installatie op Gilze-Rijen nodig. Gilze-Rijen is immers een reserveveld voor de jachtvliegtuigen. Proefdraaien doen deze toestellen op een andere vliegbasis.

3.2 Burgerluchtverkeer

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Volgens een inspreker is met Eindhoven Airport en Breda International Airport op korte afstand, een nieuw vliegveld met passagiersverkeer ongewenst.

Een inspreker verzoekt om vast te leggen met welk type toestellen, in welke aantallen en binnen welke tijdvensters civiele commerciële vliegtuigbewegingen mogen worden uitgevoerd. Daarnaast vraagt inspreker zich af of voor het civiele gebruik een apart regime wordt gehanteerd of dat het civiele gebruik volledig geïntegreerd is in het regime voor militair luchtverkeer.

Verzocht wordt om ten aanzien van de commerciële burgerluchtvaart te vermelden met hoeveel vliegbewegingen rekening wordt gehouden bij de reservering voor mogelijk toekomstig helikopteronderhoud door externe partijen. Gevraagd wordt of dit reserveruimte is of dat dit wordt geïntegreerd in de aantallen vliegbewegingen van defensie.

Voorts wordt verzocht om ook toestellen lichter dan 6.000 kg overeenkomstig het BML mee te nemen in de berekeningen.

In de CNR&D is als voorgenomen activiteit "demonstratievluchten met onbemande toestellen" opgenomen. Hierbij is geen maximaal aantal uren genoemd. Insprekers verzoeken om te verduidelijken wat met de demonstratievluchten wordt bedoeld en wel een maximaal aantal uren op te nemen, alsmede strikte richtlijnen.

Verzocht wordt om al het burgerluchtverkeer dat gebruik maakt van Gilze Rijen en de SKHV te verplichten om gebruik te maken van een voor burgers verifieerbaar systeem als ADS-B, MLAT, FLARM of FAA en in de MER aan te geven welke systemen voorgeschreven worden. Zo zijn de Pilatus PC-7 EMVO toestellen uit Woensdrecht, die vaak in het luchtruim van Gilze Rijen oefenen, voorzien van een MLAT systeem.

Een inspreker meent dat er een openbaar register moet komen van alle recreatieve burgervluchten van en naar de basis, dat door Defensie wordt bijgehouden. Inspreker vindt dat er een onafhankelijke instantie moet worden aangewezen die steekproeven houdt en daarbij controleert of de geldende restricties, regels en voorwaarden werkelijk worden nageleefd. Bij aantoonbaar overschrijden hiervan zou tot tweemaal in één kalenderjaar een waarschuwing moeten worden gegeven. Bij een derde aangetoonde overtreding zou het recreatief medegebruik onmiddellijk één jaar verboden moeten worden.

Een aantal insprekers acht het aantal vliegtuigbewegingen voor recreatief burgerluchtverkeer, waaronder Historische vluchten, van 10.000 te hoog, gelet op het aantal

vluchten dat de afgelopen jaren in praktijk is uitgevoerd. Verzocht wordt om dit aantal te verlagen naar 5.000 vliegbewegingen, althans naar een meer reëel aantal vliegbewegingen.

Volgens een inspreker dient het medegebruik door burgerluchtvaart beperkt te worden. Inspreker meent dat voor medegebruik veelvuldig uitzonderingen worden gemaakt zodat buiten de normale openstellingstijden kan worden gevlogen. Inspreker ondervindt hier overlast van. Volgens hem heeft het vliegen boven de woonkern van Rijen geen enkel nut terwijl bekend zou zijn dat het overlast en mogelijk zelfs gevaar veroorzaakt. Met het voortzetten van de huidige activiteiten wordt voorbijgegaan aan de reeds door hem ingediende klachten inzake overlast. Verzocht wordt om het recreatief medegebruik als volgt te beperken:

- Maximaal 3 vliegbewegingen per dag voor een zaterdag, zondag, feestdag en/of een algemeen geldende vakantiedag in regio zuid.
- Maximaal 2 vliegbewegingen per avond op een werkdag door de week, tussen 18:00 uur en 22:00 uur.
- Geen vliegbewegingen tussen 22:00 uur en 09:00 uur de volgende dag.
- Maximaal 1 circuitvlucht per dag.
- Geen vliegbewegingen die boven de woonkernen van de omliggende dorpen en steden plus een straal van 2 kilometer lopen op avonden, zaterdagen, zondagen, feestdagen en algemeen geldende vakantiedag in regio zuid.
- Niet stuntvliegen binnen een straal van 5 kilometer van het centrum van dorpen en steden, ongeacht het tijdstip of dag.

Hierbij hanteert inspreker de volgende definities:

- 1 Vliegbeweging is 1 maal starten en 1 maal landen.
- Circuitvlucht is het vliegen binnen een straal van 5 kilometer van de basis tussen start en landing voor meer dan 75% van de totale tijd van de vliegbeweging.
- Stuntvliegen is het anders vliegen dan strikt noodzakelijk om van één punt naar het andere te vliegen.

Advies CieMER

De CieMER adviseert om de behoefte aan en omvang van het burgerluchtverkeer zo concreet mogelijk te omschrijven. De omvang (aantallen toestellen en, waar mogelijk, aantallen vliegtuigbewegingen) moeten zo concreet mogelijk in het MER worden aangegeven.

Reactie bevoegd gezag

Het voorziene burgerluchtverkeer op Gilze-Rijen betreft commercieel burgerluchtverkeer (met name luchtverkeer ten behoeve van helikopteronderhoud en het beproevingsprogramma van de vliegende auto), het recreatief burgerluchtverkeer en luchtverkeer door onbemande vliegtuigen.

De behoefte aan en vereiste omvang van de verschillende soorten luchtverkeer zullen in het MER worden onderbouwd. Bij de geluidberekeningen zal de vlootsamenstelling, de nachtstraffactor en het aantal bewegingen per categorie als uitgangspunt dienen en inzichtelijk worden gemaakt.

In het MER zal in kaart gebracht worden wat de bijdrage van het civiele verkeer is aan de totale geluidbelasting.

Ten aanzien van de reservering voor mogelijk toekomstig helikopteronderhoud door externe partijen gaat het om 110 vliegtuigbewegingen. Deze vliegtuigbewegingen maken onderdeel uit van de te presenteren geluidcontour voor burgerluchtverkeer.

Voor de referentiesituatie van het recreatieve burgerluchtverkeer wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van deze reactienota. Hieruit volgt dat in de afgelopen jaren daadwerkelijk 10.000 vliegtuigbewegingen zijn gerealiseerd door de historische vlucht en 9.000 vliegtuigbewegingen met zweefvliegtuigen. Daarom wordt het huidige aantal van 19.000 vliegtuigbewegingen gehandhaafd.

Bij de geluidberekeningen zal voorts nog rekening gehouden worden met 2.000 vliegtuigbewegingen voor vluchten van algemeen maatschappelijk belang (donorvluchten, ambulancevluchten en vluchten voor de uitoefening van politietaken) en overig civiel verkeer.

Ook de vliegtuigbewegingen met vliegtuigen lichter dan 6.000 kg zullen worden meegenomen in de Ke-berekeningen in het MER.

De voorgenomen activiteit voor onbemande toestellen houdt in dat vanaf luchthaven Gilze-Rijen test- en demonstratievluchten kunnen gaan plaatsvinden met onbemande toestellen.

Door een inspreker is verzocht om het burgerluchtverkeer dat gebruikt maakt van de luchthaven Gilze-Rijen te verplichten om een voor burgers verifieerbaar systeem te gebruiken. Dit is echter geen kwestie die in het MER aan de orde kan of zal komen. Hetzelfde geldt ten aanzien voor het door een inspreker verzochte hanteren van een openbaar register en de verzochte handhaving.

De door een inspreker gevraagde beperking van het burgerluchtverkeer is niet in het MER aan de orde. In het MER wordt onderzoek gedaan naar de te verwachten milieueffecten van een bepaald voornemen. Te zijner tijd zal in het vast te stellen luchthavenbesluit worden besloten over het burgerluchtverkeer en de daaraan te verbinden voorwaarden.

3.3 Openingstijden

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

De tijden zoals genoemd in de CNR&D wijken sterk af van de tijden genoemd in Bijlage E behorende bij OBA-PLF011 d.d. 30-6-2011, waaraan inspreker zich thans conformeert. De tijden zoals genoemd in de CNR&D houden een substantiële beperking van de vliegmogelijkheden van inspreker in. Inspreker vraagt ook aandacht voor het feit dat het niet mogen uitvoeren van sleepvluchten in de winterperiode voor inspreker zeer nadelig zou zijn. Het is inspreker een raadsel waar de genoemde tijden vandaan komen. Inspreker verzoekt de genoemde tijden aan te passen conform bijlage E behorende bij OBA-PLF011 van 30-6.2011.

Inspreker is kritisch ten aanzien van de beoogde uitbreiding van vliegbewegingen naar de "nachtperiode" tussen 23.00 en 24.00 uur. In de reguliere geluidhinderregelgeving gelden aparte normen voor de dag-, avond- en nachtperiode. Deze uitbreiding dient nadrukkelijk naar noodzaak toegelicht te zijn.

Het nut en noodzaak van avondvliegen weegt volgens inspreker niet op tegen de overlast. Het getuigt van geen respect voor de omwonende wanneer om 23.30 uur een helikopter 50 meter boven de woning vliegt, aldus inspreker.

Advies CieMER

De CieMER stelt zich op het standpunt dat inzicht in (de achtergrond van) wijzigingen in de behoeften van Defensie belangrijk zijn voor de acceptatie (van de effecten) van het voornemen.

Reactie bevoegd gezag

Door een inspreker is terecht geconstateerd dat de tijden voor het recreatieve burgerluchtverkeer onjuist zijn opgenomen in de CNR&D.

De vliegbasis Gilze-Rijen zal van maandag tot en met donderdag tot 00.00 uur geopend zijn. Voor het uitvoeren van de aan het Defensie Helikopter Commando opgedragen taken, is het van het grootste belang om voldoende bemanningen van diverse typen helikopters inzetgereed te houden. Vanwege de toegenomen druk op het trainingsprogramma, onder andere als gevolg van inzet in het kader van de VN-missie in Mali en de inzet ter ondersteuning van civiele operaties in Nederland, is het niet mogelijk om de beschikbare bemanningen binnen de avondperiode tot 23.00 uur voldoende te trainen in het uitvoeren van vluchten in de duisternis. Deze druk is structureel en daarom is het nodig de openingstijden aan te passen. In het luchthavenbesluit zal worden opgenomen dat er niet wordt gevlogen op de algemeen erkende feestdagen, voor zover deze op maandag tot en met donderdag vallen.

In het MER zal uitgebreider worden onderbouwd wat de achtergrond is van de openingstijd tot 00.00 uur.

3.4 Alternatieven

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Inspreker mist in CNR&D dat in het MER wordt gekeken naar de meest milieuvriendelijke varianten voor zowel luchtvaart gebonden activiteiten als grondgebonden activiteiten.

Het verbaast inspreker dat uit CNR&D volgt dat er geen verdere mogelijkheden zijn om de woonkernen verder te ontzien. Tegen de wijk De Grote Spie ligt een invliegfunnel die een breedte heeft van ongeveer 1 kilometer. Inspreker heeft meermaals verzocht om deze invliegfunnel te versmallen naar 500 meter en daarmee 500 meter meer afstand te creëren van de woningen. Daarmee wordt de overlast voor andere woonkernen niet groter. Alternatieven, ook in het vliegen van bijvoorbeeld compactere of minder circuits, moet onderzocht worden, aldus inspreker.

Volgens inspreker levert een recent gebouwde tweede slope in de noordwestelijke hoek van de basis extra geluidoverlast op voor de wijk De Grote Spie. Extra slopes, dan wel alternatieve locaties van de slopes dienen onderdeel uit te maken van het MER. Slopes zijn nu niet opgenomen. Ook dienen alternatieve locaties voor het warmdraaien en starten van zware helikopters, al dan niet in combinatie met geluidafschermdende voorzieningen op de basis zelf, te worden onderzocht.

De CNR&D geeft geen informatie over de alternatieven die tegen elkaar worden afgewogen. In Kamerstuk 34 406, verlenging van de termijn gedurende welke aanwijzingen krachtens de Luchtvaartwet van militaire luchtvaartterreinen hun geldigheid behouden, Nota naar aanleiding van het verslag, p. 3, geeft de minister aan dat er al veel onderzoek is gedaan naar vliegcircuits van helikopters. Verzocht wordt om in het MER de onderzochte circuits en de conclusies inzichtelijk te maken.

Verzocht wordt voorts om in het MER als alternatief mee te nemen het vliegen op grotere hoogtes.

Voor het oefenen met nachtzichtapparatuur wordt uitgeweken naar Deelen. De helikopters komen dan om 01.00 uur retour omdat de voorzieningen ontbreken om de helikopters daar voor een week te stationeren. Verzocht wordt om als alternatief mee te nemen dat deze voorzieningen op Deelen worden gerealiseerd zodat jaarrond ten tijde van de nachtzichtoefenvluchten met helikopters de helikopters overdag naar Deelen vliegen, daar oefenen en overdag retour komen naar Gilze Rijen.

Activiteiten van Gilze-Rijen zouden ook op de vliegbasis Deelen kunnen plaatsvinden. Het nadeel van terugkeer op Gilze-Rijen na avond oefeningen is eenvoudig te ondervangen met overnachtingen op Deelen.

Verzocht wordt om in het MER een alternatief uit te werken waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van de inzet van simulatoren per 2020.

De CNR&D ontbeert de alternatieven voor de voorgenomen activiteit die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen.

Het alternatief van route-optimalisatie wordt in de CNR&D genoemd, maar meteen naar de prullenbak verwezen. Onduidelijk is waarom er op de basis geen verdere mogelijkheden zijn. Inspreker suggereert dat een onafhankelijke instantie niet zijnde NLR of TNO hier nader onderzoek naar zou kunnen doen.

Een alternatief zou kunnen zijn het gebruik van andere aanvliegeroutes. Verzocht wordt om in het MER inzicht te bieden op de minimalisatie van de milieueffecten, dan wel het aanpassen of juist het bevestigen van het gepresenteerde voorkeursalternatief.

Inspreker verzoekt om al het mogelijke te doen om het huidige grote ruimtelijke beperkingengebied zo veel mogelijk te verkleinen. Dit omdat in de kernen van Molenschot en Hulten woningbouw enkel nog mogelijk is als de bestaande Ke-zone wordt verkleind. Woningbouw is voor de toekomst van groot belang voor deze kernen. Verzocht wordt om alternatieven te onderzoeken, met name ten aanzien van circuitvliegen. Volgens inspreker moet worden onderzocht:

- Minder vliegbewegingen, bijvoorbeeld door een intensiever gebruik van simulatoren;
- Export van vliegbewegingen naar andere (oefen)locaties;
- Verhogen van de vlieghoogte;
- Het beperken van het aantal circuits voor oefenvluchten tot één circuit in plaats van twee, zoals thans het geval is, waarbij het circuit zich volledig concentreert binnen de begrenzing van de basis;
- Realisatie van geluidbeperkende maatregelen zoals schermen en wallen.

Dit is volgens inspreker van belang voor de ontlasting van de locaties Grote Spie/Atalante en Gilze Noord. Op die locaties is sprake van ernstige en regelmatig optredende grote overlast, zoals ook uit het DGMR-rapport volgt. Verzocht wordt om onderzoek te doen en maatregelen te nemen.

Verzocht wordt in het MER op een inzichtelijke manier aandacht te besteden aan de zoektocht naar de meest milieuvriendelijke varianten voor luchtvaart en voor grondgebonden activiteiten.

Inspreker verzoekt om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de woonkernen meer te ontzien.

Een inspreker verzoekt als alternatief het beperken van het aantal vluchten met historische toestellen te onderzoeken.

Advies CieMER

Volgens de CieMER heeft het MER niet zozeer tot doel te onderbouwen dat een voornemen voldoet aan alle wettelijke eisen en dus inpasbaar is en kan worden vergund. Het MER is vooral bedoeld om de milieueffecten van alternatieve opties voor de invulling van een voornemen en mogelijke maatregelen om die effecten terug te dringen in beeld te brengen en tegen elkaar af te wegen. De CNR&D geeft aan dat die afwegingen eerder hebben plaatsgevonden. Het MER zal duidelijk moeten maken wat er op dit punt is gebeurd, of alle suggesties uit de zienswijzen zijn afgewogen, wat het heeft opgeleverd, welke rol milieueffecten daarin hebben gespeeld en waarom er nauwelijks verdere optimalisatie mogelijk is dan wel waarvan verdere optimalisatie afhankelijk is. Daarmee wordt niet alleen verslag gedaan van het gevolgde proces — in overeenstemming met de intentie van de procedure voor de milieueffectrapportage — maar draagt het MER ook bij aan het overbruggen van het verschil in inzicht tussen de initiatiefnemer en de omwonenden over de mogelijkheden voor invulling van het voornemen. Daarbij adviseert de CieMER om zowel voor het voorgenomen als voor het incidentele gebruik de vliegroutes aan te geven met de te verwachten spreiding daar omheen, waarbij wordt aangegeven met welke meteotoeslag wordt gerekend. De gebruikte meteotoeslag dient aannemelijk te worden gemaakt.

Reactie bevoegd gezag

Het advies van de CieMER wordt overgenomen. In het MER zal worden beschreven welke alternatieven en optimalisaties de afgelopen jaren reeds zijn gezien, waar dat toe heeft geleid en of verdere optimalisatie mogelijk is. Ook zullen de vliegroutes met de te verwachten spreiding daaromheen worden opgenomen in het MER.

Ten aanzien van een aantal door insprekers gemaakte opmerkingen/ingediende zienswijzen, wordt het volgende overwogen.

Naar aanleiding van het verzoek om de invliegfunnel te versmallen van 1 kilometer naar 500 meter, wordt het volgende opgemerkt. Vanaf het moment dat in 2008 het Defensie Helikopter Commando is opgericht en de Chinook, de Cougar en de Alouette op vliegbasis Gilze-Rijen zijn gestationeerd, is steeds gezocht naar een optimale mix tussen enerzijds uitvoeren van vliegoperaties en anderzijds het voorkomen of beperken van geluidsoverlast. Dit heeft geresulteerd in diverse aanpassingen van het lokale vliegebied (inclusief circuits) en de aan- en uitvliegroutes. Zonder uitzondering is dit gepaard gegaan met vliegbepalingen. Daar zit nu geen rek meer in, zonder afbreuk te doen aan de

vliegoperaties, trainingen en het geluidniveau. Indien een vlieg oefening door de opgelegde beperking niet goed kan worden uitgevoerd, dan dient deze te worden herhaald. Een verdere beperking werkt dan averechts, doordat deze leidt tot extra vliegtuigbewegingen. Hoger in- en uitvliegen wordt regelmatig toegepast, indien dat volgens de verkeersleiding technisch mogelijk is, de weersomstandigheden dit toelaten en het binnen de missie past. Versmalling van de vliegfunnel is evenwel geen mogelijkheid.

Voor wat betreft de gedane suggestie om in het MER alternatieve locaties voor de slopes en de locaties voor het warmdraaien en het starten te onderzoeken, wordt het volgende overwogen. Het gebruik van de slopes mag het normale vliegverkeer niet hinderen. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de opstallen en de gebruikers daarvan op Vliegbasis Gilze-Rijen. Met dit in het achterhoofd is in het verleden gezocht naar geschikte locaties voor de slopes. Deze zijn gevonden op de huidige locaties. Verplaatsing doet afbreuk aan de eerder gekozen randvoorwaarden. Het MER zal de mogelijkheden en bijbehorende effecten van (een) alternatieve slope locatie(s) onderzoeken.

3.4.1 Simulator

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In een aantal zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor de inzet van simulatoren. Daarmee zou 30 tot 50% van de vliegbewegingen kunnen worden gereduceerd. Verzocht wordt om een concreet percentage op te nemen van het mogelijk lager aantal vliegbewegingen.

Het aanschaffen van een simulator is een kostbare aangelegenheid, maar in een business-case zou uitgewerkt kunnen worden wat de kosten, maar ook de opbrengsten hiervan kunnen zijn. Ook zouden de gelden, die gereserveerd worden voor geluidisolatie, kunnen worden ingezet voor een meer duurzame oplossing voor de lange termijn, zijnde een investering in simulatoren. Dit zou ook een van de uit te werken alternatieven kunnen zijn, in het kader van het MER.

Een inspreker vraagt wat voor effect de al genoemde flight simulator voor Chinooks heeft.

Advies CieMER

De CieMER heeft geen advies op dit specifieke punt. Wel adviseert de CieMER meer algemeen om in het MER inzichtelijk te maken hoe de afweging tussen de milieueffecten van de alternatieve opties voor de invulling van het voornemen en mogelijke maatregelen om die effecten terug te dringen heeft plaatsgevonden.

Reactie bevoegd gezag

Om helikopterbemanningen op te leiden en te trainen voert het CLSK (/ DHC) een programma uit dat bestaat uit daadwerkelijke vliegrellen met de helikopters en simulatortraining. Het daadwerkelijke vliegprogramma is op dit moment veel uitgebreider

dan het simulatorprogramma. Door verdere ontwikkeling van simulatortechnologie zal het in de toekomst steeds beter mogelijk zijn om zowel basis vliegvaardigheden als tactische training met simulatoren uit te voeren. Hoewel het CLSK/DHC er naar streeft steeds meer gebruik te maken van simulatoren, zal een aantal vaardigheden blijvend in de helikopter moeten worden getraind.

Uit de brief van 7 september 2015 van de Minister van Defensie aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (TK 2014/15, 27 830, nr. 157) blijkt dat nu een Chinooksimulator in het Verenigd Koninkrijk wordt gebruikt en dat er behoefte bestaat aan eigen simulatorcapaciteit. Het is echter nog niet duidelijk of en wanneer Defensie over de financiële middelen zal beschikken om in deze behoefte te voorzien.

Om bovengenoemde redenen kan in het MER niet met meer simulatorcapaciteit worden rekening gehouden, dan op basis van de CNR&D reeds geschiedt.

Voor de reactie op het meer algemene advies van de CieMER wordt verwezen naar paragraaf 3.4.

3.5 Vliegroutes

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een aantal insprekers wijst erop dat, alhoewel voor het burgerluchtverkeer historische vlucht de geluidbelastingmaat Kosteneenheid niet geldt, deze vliegtuigen wel geluidoverlast opleveren. Verzocht wordt om deze vliegtuigbewegingen te beperken tot de vliegroutes van helikopters.

Volgens inspreker zorgt het gebruik van de sleepvliegtuigen, die gebruik maken van de noord-zuidbaan, voor overlast in Hulten en Gilze-noord. Verzocht wordt om het gebruik van sleepvliegtuigen te concentreren op de oost-westbaan, waarbij het mogelijk is om de overlast binnen de inrichtingsgrens van de basis te houden, aldus inspreker.

Advies CieMER

De CieMER adviseert om zowel voor het voorgenomen als het incidentele gebruik de vliegroutes aan te geven met de te verwachten spreiding daaromheen.

Reactie bevoegd gezag

De vliegtuigbewegingen met vliegtuigen lichter dan 6.000 kg zullen worden meegenomen in de Ke-berekeningen. Het burgerluchtverkeer van de historische vlucht beschikt over een aantal aparte routes. Handhaving van de vliegroutes wordt niet in het kader van het MER onderzocht.

De vliegroutes maken geen deel uit van het te nemen luchthavenbesluit. Niettemin zijn de vliegroutes wel relevant voor de bepaling van de plaats waar de geluidhinder kan optreden. In het MER zullen de vliegroutes voor zowel het voorgenomen als het incidentele gebruik worden getoond, met de daar in te verwachten spreiding.

4 Geluid

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Inspreker wil graag in het MER opgenomen zien de representatieve bedrijfssituatie voor vliegbewegingen en grondgebonden geluid. Bij een jaarlijkse controle van het werkelijk gebruik kan dan getoetst worden aan de "zone zonder reserveruimte" en kan het eventueel gebruik van de reserveruimte inzichtelijk worden gemaakt, aldus inspreker. Volgens inspreker is een representatieve bedrijfssituatie zoals die bij de huidige grondgebonden zone is beschreven (alle geluidbronnen op de basis zijn tegelijk 24 uur per dag in werking) er alleen maar op gericht om maximale geluidruimte te creëren en niet om de werkelijk noodzakelijke ruimte in beeld te brengen. Graag ziet inspreker toegelicht in hoeverre de geluidbelasting in de representatieve bedrijfssituatie verschilt van situaties waarin bepaalde functies leiden tot gebruik van reserveruimte.

Inspreker gaat er vanuit dat alle voorgenomen activiteiten passen binnen de bestaande geluidzone.

Volgens inspreker moeten historische vliegtuigen, ondanks dat zij minder dan 6.000 kg wegen, ook bij de berekeningen worden betrokken.

Volgens inspreker zou logisch gevolg zijn van de in de CNR&D omschreven uitbreiding van de huidige vergunde activiteiten zijn dat de milieucontour groter wordt, alsmede dat er wellicht meer saneringswoningen zullen zijn dan in de huidige situatie. Inspreker vraagt hoe een nieuwe saneringswoning binnen de MER op effect wordt beoordeeld. Ook zou het besluit kunnen leiden tot het oplossen van saneringswoningen. Inspreker vraagt hoe die worden gewaardeerd in de MER.

Een inspreker wijst erop dat onlangs door de Tweede Kamer is bepaald dat cumulatie een belangrijke component moet zijn in de toetsing van geluid. Het vastleggen van spelregels hiervoor in het kader van uitvoering van deze MER is naar de mening van inspreker een logisch gevolg. Inspreker vraagt hoe cumulatie van verschillende bronnen en wetten wordt voorgesteld.

In de rapportages wordt uitsluitend uitgegaan van geluidhinder voor woningen. Ook bedrijven ondervinden geluidoverlast door helikopters. Ook aan bedrijfsgebouwen kan door trillingen schade ontstaan. Verzocht wordt om daar waar het woord woningen staat ook bedrijfsgebouwen te lezen.

De Staatssecretaris van Defensie heeft in de beroepsprocedure tegen het besluit van 9 november 1993 toegezegd dat zal worden onderzocht of de nieuwe belegging (met helikopters) kan leiden tot een verkleining van de vastgestelde geluidzone. Uit de CNR&D blijkt niet dat uitvoering wordt gegeven aan deze toezegging. Integendeel, NLR en TNO bevelen een correctie aan van 6 dB(A) vanwege rattle noise. Dit leidt tot een vergroting van de 40 Ke-contour waardoor meer woningen voor isolatie in aanmerking komen. Insprekers menen dat hun hotel(kamers) moeten worden aangemerkt als 'woning' en/of '(ander) geluidgevoelig gebouw' in de zin van de Wet geluidhinder.

Op de vliegbasis zijn voor helikopteroefeningen twee circuits ingericht. Uit veiligheidsoverwegingen strekken de circuits zich ook buiten de basis. Dit vliegen boven of in de nabijheid van woningen leidt tot klachten en schademeldingen. Mogelijk is de basis dus te klein voor twee oefencircuits.

Advies CieMER

De CieMER adviseert om de relatieve geluidbijdragen van de verschillende typen activiteiten als aparte contouren of als bijdragen op een aantal verschillende locaties te presenteren.

Reactie bevoegd gezag

In het MER zullen van de berekende geluidzone(s), geluidruimten en geluidcontouren de oppervlakte in km², het aantal bestaande woningen en andere geluidgevoelige objecten en het aantal ernstig geluidgehinderden worden gepresenteerd. Ingevolge de Wet geluidhinder zijn geluidgevoelige objecten onder meer woningen, onderwijsgebouwen en ziekenhuizen. Derhalve vallen niet alle soorten gebouwen onder deze definitie en daarmee onder de reikwijdte van de Wet geluidhinder. Daarom kan niet overal waar het woord "woning" staat het woord "bedrijfsgebouw" worden gelezen, zoals door inspreker is verzocht. Voorts geldt dat een hotel(kamer) niet als woning of ander geluidgevoelig gebouw in de zin van de Wet geluidhinder kan worden aangemerkt. In dit verband wordt gewezen op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 17 maart 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AO5659, rechtsoverweging 2.20.2.

Zoals de CieMER heeft geadviseerd, zullen in het MER de relatieve geluidbijdragen van de verschillende typen activiteiten als aparte contouren worden gepresenteerd. Het MER zal inzicht geven in bijvoorbeeld de bijdrage van de reserveveldfunctie en de returnveldfunctie. In paragraaf 3.2 is aangegeven dat voor enkele soorten vliegverkeer de omvang te gering is om te presenteren in een aparte contour.

Inspreker vraagt om inzicht in de representatieve bedrijfssituatie en het verschil met de situatie waarin de reserveveldfuncties worden ingevuld en legt een parallel tussen grondgebonden geluid en luchtgebonden geluid. De representatieve bedrijfssituatie is als term alleen van toepassing op grondgebonden activiteiten. De geluidbelasting vanwege de

grondgebonden activiteiten wordt inzichtelijk gemaakt. Voor de luchtgebonden activiteiten wordt uitgegaan van de alternatieven zoals beschreven. Hiernaast maakt het MER inzichtelijk wat de geluidbelasting is vanwege het reguliere dagelijkse vliegverkeer.

Het MER geeft inzicht in de cumulatie van geluid vanwege wegverkeer en grondgebonden bronnen.

Uit het MER zal blijken welke woningen eventueel voor sanering in aanmerking komen.

In het MER zullen ook de vliegtuigbewegingen met vliegtuigen lichter dan 6.000 kg, waaronder de Historische vlucht, worden meegenomen in de Ke-berekeningen.

Het MER maakt een vergelijking tussen de geluidcontouren vanwege de voorgenomen activiteit en alternatieven en de vigerende geluidzone.

4.1 Rattle noise

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een inspreker meent dat een onderzoek naar de dosis-effect relatie van rattle noise niet mag ontbreken in het MER. Ook moet in het MER meer ingezoomd worden op mogelijkheden om rattle noise te voorkomen, bijvoorbeeld door hoger vliegen, geen operationele oefeningen of niet circuitvliegen met Chinooks nabij woonwijken.

Een inspreker acht het onbegrijpelijk dat het rapport van het NLR en TNO betreffende rattle noise in het MER onderzoek wordt betrokken. Afgezien van het feit dat bij de rol/positie van het NLR vraagtekens kunnen worden geplaatst, aangezien het ministerie van Defensie opdrachtgever voor dit rapport is geweest, en het NLR voor een groot deel gefinancierd wordt door de overheid, vergelijkt het NLR decibel (dB) met Kosteneenheden (Ke). Alleen al om deze reden kan aan het rattle noise onderzoek van NLR en TNO geen waarde worden toegekend.

Het onderzoek van NLR en TNO dateert uit 2014 en daarom kan ook om die reden geen waarde aan dit onderzoek worden gehecht. Artikel 10.17 lid 7 Wet luchtvaart bepaalt dat bij de vaststelling van een luchthavenbesluit gebruik kan worden gemaakt van gegevens en rapporten die niet ouder zijn dan twee jaar. Het onderzoek van NLR en TNO dateert van 2014.

Rattle noise komt niet alleen bij Chinooks voor, maar bijvoorbeeld ook bij vrachtwagens. Als er een norm voor rattle noise 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. Rattle noise is een vorm van geluid. Vooralsnog moet het ervoor worden gehouden dat deze vorm van geluid is verdisconteerd in de systematiek van artikel 3 BML en

in de norm van artikel 4 BML. Zolang de wet(gever) geen andere systematiek of norm heeft vastgesteld, is dit het toetsingskader voor het luchthavenbesluit.

Het onderzoek van NLR/TNO heeft geen enkele wetenschappelijke basis of status. Een panel van 120 proefpersonen heeft ook geen representativiteit.

Het afspelen van helikoptergeluid via luidsprekers kan niet als representatief worden aangemerkt. Elke informatie over de gebruikte luidsprekers ontbreekt. Derhalve is niet controleerbaar of deze luidsprekers een waarheidsgetrouw geluid produceren.

De gekozen locaties en woningen kunnen evenmin als representatief worden aangemerkt. Inspreker vraagt zich af of de locaties en woningen overeenstemmen met de locaties en woningen in Gilze, Rijen en Tilburg en waarom woningen in Den Haag en Den Helder zijn gekozen. Ook vraagt inspreker zich af waarom voor relatief oude woningen is gekozen.

Hetzelfde geldt voor de gekozen geluiden, geluidsniveaus en projectie. Volgens een inspreker is het twijfelachtig of deze als representatief gekwalificeerd moeten worden.

De voorgestelde 6 dB is gebaseerd op subjectieve ervaringen van een beperkte groep. En dan nog eens alleen in een gedateerde villa uit 1930 in Den Helder, gefundeerd op staal. Met een schuin pannendak en enkel glas in houten sponningen. Dit is niet representatief.

Een inspreker vraagt zich af hoe de voorgestelde correctie van 6 dB vertaald moet worden naar een geluidzone van 35 Ke. Dit zeker nu het ministerie zelf aangeeft dat er geen geschikt berekeningsvoorschrift is. Het lijkt erop dat Defensie voor zichzelf een ruimere zone wil creëren.

Op basis van het NLR/TNO rapport wordt aanbevolen een maximale correctie van 6 decibel toe te passen. Inspreker vraagt zich af wanneer duidelijk wordt of deze aanbeveling door het ministerie wordt overgenomen en welke correctiefactor in welke situaties wordt toegepast. Inspreker ziet graag in het MER terug welke gevolgen en effecten het heeft als de maximale correctie wordt toegepast.

Een inspreker verzoekt in het MER aandacht te besteden aan alle mogelijkheden om het optreden van rattle noise zoveel mogelijk te beperken. Ook nadere informatie over de dosis-effect relatie van deze vorm van hinder is gewenst.

Verzocht wordt om te bezien of en hoe ook voor ander helikopterverkeer een correctiefactor op de Ke-systematiek of een andere geluidbelastings-systematiek (Lden) kan worden toegepast.

Een inspreker maakt bezwaar tegen de verhoging van het geluidniveau met 6 dB(A) in verband met rattle noise. De 6 dB(A) verhoging betreft niet het geluid maar laagfrequente trillingen die Chinooks voortbrengen. De extra verhoging van de geluidzone staat toe meer geluid te produceren op die plaatsen, zowel door de Chinooks alsook door andere typen. Huidige geluidisolatie helpt werkt niet goed voor de laagfrequente trillingen van de Chinooks.

Uit het rapport NLR/TNO 'Een onderzoek naar de rol van "rattle noise" bij hinder door helikoptergeluid, NLR-CR-2014-392 – april 2015' blijkt dat in de VS een toeslag van 10 dB door rattle noise wordt gehanteerd. Het advies uit het rapport geeft aan dat voor de Nederlandse situatie een lagere toeslag van 6 dB kan worden gehanteerd. Inspreker heeft opmerkingen over de gehanteerde methode. Inspreker vraagt zich af of de proefpersonen wel representatief zijn. Een eenmalige geluid/trillingbelasting is onvergelykbaar met een belasting over een langere periode. De hindergrens wijzigt met de blootstellingsperiode. Dit kan leiden tot lagere hinderbeleving bij de proefpersonen. Voorts merkt inspreker op dat geluid/trillinghinder onvergelykbaar is met de echte geluidemissie van een helikopter. Bovendien is immissie van geluid op het dakvlak en doorgifte aan de gehele constructie van het pand anders dan de reactie van het pand als de gevel wordt aangestraald. Verder meent inspreker dat de drie onderzochte gebouwtypen onvoldoende representatief zijn voor de belaste bebouwing in de omgeving van de basis. Als voorbeeld worden genoemd boerderijen ten oosten van de basis. In het onderzoek was de blootstellingstijd van de gevel aan geluid slechts beperkt tot 41-45 seconden. In de praktijk kan dat langer zijn. Trilling treedt ook pas na een langdurigere blootstelling op. Dat effect is niet in de studie meegenomen. Op basis hiervan verzoekt inspreker een toeslag van ten minste 6-10 dB voor de Chinook helikopters te hanteren.

Inspreker verzoekt voorts de geluidtoeslag te baseren op (meer) realistische uitgangspunten qua locatie, geluidemissie, gebouwtype, en blootstellingstijd.

Inspreker vraagt zich af in hoeverre de straffactor van 6 dB voldoende onderbouwd is als maximum. Gezien de grote samenhang die er kennelijk bestaat tussen de toegepaste bouwmethode van woningen en rattle noise is het de vraag of de onderzochte woningen representatief zijn. Tot nu toe is er 'slechts' experimenteel onderzoek uitgevoerd. De straffactor van 6 dB kan eerst aanvaardbaar zijn als basis voor beleid op het moment dat de juistheid ervan duidelijk is vastgesteld.

Inspreker verwijst naar het rapport van DGMR van 27 maart 2015. Daarin wordt nader ingegaan op het laagfrequent geluid dat door de Chinook helikopter wordt veroorzaakt. In dat rapport wordt aangegeven dat het geluid van een Chinook heel duidelijk een tonaal karakter heeft. Om die reden moet een straffactor van 5 dB in rekening worden gebracht overeenkomstig de DIN 45645-2 en ISO 1196-2 bijlage D. Dus naast de straffactor van 6 dB

voor het rammelen van huisraad e.d. moet op de berekende niveaus nog een straffactor van 5 dB worden toegevoegd.

Inspreker vraagt voelbare trillingen die door de Chinooks worden veroorzaakt ook te toetsen aan de SBR-richtlijn 'hinder voor personen'.

Op basis van het TNO/NLR rapport staat nu definitief vast, dat de Chinook laagfrequent geluid veroorzaakt waardoor trillingen kunnen ontstaan. Volgens TNO/NLR betreft het vooral oudere woningen. Het is opmerkelijk dat die keuze niet is onderbouwd vanuit beoordeling van het woningbestand in de gemeente Gilze en Rijen. De gemeente Gilze en Rijen kent veel oudere woningen maar het is onduidelijk of die woningen qua type en bouwtechniek overeenkomen met de onderzochte woningen. Geadviseerd wordt op dit punt nader onderzoek te doen en de onderbouwing toe te voegen.

Er is helemaal geen rekening gehouden met het feit dat ook jongere woningen als gevolg van het nieuwe luchthavenbesluit en rattle noise extra geïsoleerd moeten worden.

Op dit moment is nog niet onderzocht en bekend op welke wijze woningen tegen rattle noise geïsoleerd kunnen worden. Op dit moment staat dus ook nog niet vast of dergelijke isolatie ook daadwerkelijk mogelijk is. Zolang die kennis ontbreekt, mag de zone niet zodanig worden vastgesteld dat extra woningen moeten worden geïsoleerd respectievelijk reeds geïsoleerde woningen in aanmerking komen voor extra isolatie.

Het onderzoek van TNO/NLR betreft alleen rattle noise van de Chinook helikopter. Inwoners klagen ook over trillingen van de (laag overvliegende) Apache.

Op de informatieavond is aangegeven dat bij de berekening wordt gerekend met het geluid van één Chinook. In de praktijk zijn vaak meerdere helikopters tegelijk in de lucht. Met cumulatie van helikoptergeluid moet ook rekening worden gehouden.

Uit het DGMR rapport van 17 december 2015 blijkt dat Inwoners van Gilze-noord en Rijen – zuid niet incidenteel maar geregeld en langdurig blootgesteld worden aan zeer hoge geluidwaarden. Het effect van zodanige herhaalde en langdurige blootstelling is niet of onvoldoende (en niet zichtbaar) meegenomen in het NLR onderzoek rattle noise. Het onderzoek sluit dus niet aan op de werkelijke situatie en de werkelijk door inwoners ondervonden geluidbelasting. Geadviseerd wordt daar ook onderzoek naar te laten doen.

Het onderzoek is gedaan via geluidboxen. Dit is niet representatief. Helikopters vliegen immers boven de woningen en het geluid wordt dus niet alleen via de gevel maar mede en vooral ook door het dak of in de slaapkamer ervaren.

Rattle is afhankelijk van de hoek van de rotorbladen. Met dat aspect is in het onderzoek geen rekening gehouden.

Ook wordt verzocht onderzoek te doen naar de effecten van geluid bij woningen met openstaande ramen en deuren, alsmede in de tuin. Deze situaties zijn bepalend voor de mate van geluidhinder, aldus inspreker.

Naar de mening van inspreker rammelt het rattle noise onderzoek. Er wordt alleen antwoord gegeven op de meest enge uitleg van de onderzoeksvraag. Echter het vliegen met helikopters (dus niet alleen de Chinook) heeft in werkelijkheid (dus niet via geluidprekers) veel meer nadelige effecten (dus niet alleen het rammelen). Nu is alleen bekend dat een straffactor van 6 dB (hoeveel Ke is dat?) in de onderzochte situaties zorgt voor voldoende correctie van het helikoptergeluid ten opzichte van vliegtuiggeluid in de geluidbeleving. Inspreker verzoekt om aanvullend onderzoek te doen naar de representativiteit van het uitgevoerde onderzoek ten opzichte van de aanwezige woningen en inwoners met hinder en ten aanzien van een werkelijke helikoptervlucht waarbij de geluidgolven en luchtdrukverschillen op een totaal andere manier en met meer inhoudelijk volume (m^3) mensen en objecten raken.

Tevens verzoekt inspreker om de gevolgen van het laag frequente geluid op woningen/gebouwen te onderzoeken. De trillingen laten huizen bewegen en dit leidt op termijn zeker tot schade. Er zijn door Defensie al schadeclaims van deze aard geaccepteerd. Inspreker neemt aan dat de overheid in midden-Brabant geen situatie wil creëren zoals in Groningen, waar tegen de aanbevelingen in is gehandeld en nu een voor alle betrokken partijen ongewenste situatie is ontstaan. In midden-Brabant kan Defensie alle scenario's nog afwegen, maar dan moeten wel alle nadelige consequenties van die scenario's onderzocht zijn, waaronder het effect op woningen/gebouwen. Ook hier kan het vliegen op grotere hoogte al een eenvoudige oplossing zijn tegen de laag frequente trillingen en druk verschillen.

"Rattle noise" is een aantoonbaar hinderlijke component in de geluidbeleving, waaraan een strafcorrectie is te koppelen. Het zou volgens inspreker nog niet duidelijk zijn hoe die component vorm wordt gegeven en of deze is te vertalen in een Ke-contour.

Een inspreker is teleurgesteld over de inhoud en omvang van het 'rattle noise onderzoek'. In een brief van minister Hillen van 11 september 2012 (kenmerk BS/2012027924) reageert hij op een brief van de Belangenvereniging De Grote Spie van 16 juli 2012. De minister schreef: "In maart 2012 heb ik een algemeen onderzoek aangekondigd naar trillingen door helikopters en mogelijke maatregelen om het optreden van trillingen en geluidoverlast verder te verminderen of te voorkomen. Ik verwacht de uitkomsten van dit onderzoek voor het einde van het jaar bekend te kunnen maken."

Het onderzoek is maar liefst vier jaar vertraagd. Minister Hennis-Plasschaert heeft inspreker op 8 januari 2013 geïnformeerd over de vertraging. In februari 2013 verscheen het literatuuronderzoek van onder andere TNO. Op 3 april 2013 schreef minister Hennis-Plasschaert aan inspreker dat rattle noise door zware helikopters voortaan zal worden meegewogen in de bepaling van de hinderscore en de nieuw vast te stellen geluidzone en de 'hieruit voortvloeiende bescherming van omwonenden tegen geluidoverlast van de vliegbasis. Als zich mogelijkheden tot nog verdere hinderbeperking voordoen, hoe marginaal ook, dan zullen die zeker worden benut.' In de COVM van 25 september 2013 werd door vertegenwoordigers van het ministerie van Defensie aangegeven dat is gestart met voorbereiding van de geluidmetingen ten behoeve van de inpassing van het rattle noise. Er zou vervolgonderzoek komen naar de bijdrage van rattle noise op de hinderbeleving met proefpersonen, zo werd tijdens de COVM van 21 mei 2014 duidelijk. Nu blijkt dat de insteek zeer beperkt is geweest (vraagstelling paragraaf 1.2). Er zijn metingen gedaan voor 3 typen woningen, waarvan geen van de woningen vergelijkbaar is met de woningen zoals die voorkomen in de wijk De Grote Spie (bouwjaar 1996 tot 1999). Ook is het onderzoek beperkt gebleven tot Chinooks, terwijl ook andere toestellen voor overlast kunnen zorgen. Onduidelijk hoe de overlast uitpakt als er meerdere toestellen tegelijk vliegen. Tot slot wordt een 'differentiatie' naar verschillende typen situaties gemist. Bijvoorbeeld wordt in paragraaf 2.5 vermeld dat voor helikoptergeluiden twee verschillende opgenomen fragmenten zijn gebruikt, namelijk één van een over de woning vliegende Chinook en één van een aanvliegende Chinook, die met een bocht langs het huis vliegt. Onduidelijk is of de ene situatie als meer hinderlijk wordt ervaren dan de andere. Tijdens de informatieavond van 9 juni 2016 werd op een vraag van inspreker opgemerkt dat de steekproef voor een dergelijke differentiatie te beperkt was. Dit soort situaties zijn juist interessant in een zoektocht naar een nieuwe zonering. Inspreker meent dat de uitkomsten van het onderzoek nu te zeer zijn 'toegeschreven' naar het komen tot een 'straffactor', omdat inmiddels wel erkend wordt dat Chinook-geluid meer hinder veroorzaakt dan vliegtuiglawaai. Inspreker wacht nog steeds op de in september 2012 toegezegde "maatregelen" om "het optreden van trillingen en geluidoverlast verder te verminderen of te voorkomen". Uit voorliggend publieksrapport blijkt (nog) geen zoektocht naar passende maatregelen.

Het vervolgonderzoek van TNO wordt gericht op 'welke beschermende maatregelen aan woningen nodig zijn', zo leest inspreker in de brief van de minister van Defensie van 17 mei 2016 gericht aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (kenmerk BS2016007232). Zoals tijdens de hoorzitting is aangegeven zitten mensen ook buiten en ervaren dan hinder. Ook staan ramen open of op een kier. Dus oplossingen zouden ook gezocht moeten worden bij de bron, de inrichting van de luchthaven zelf. Zo is het wenselijk om aandacht te hebben voor geluidbeperkende maatregelen, zoals schermen, wallen en dergelijke. Ook zitten naar de mening van inspreker oplossingen in het aanpassen van vliegroutes en/of - hoogtes, het voorkomen van het maken van scherpe bochten, alternatieve locaties van slopes en dergelijke. In de MER zouden diverse alternatieven

moeten worden uitgewerkt, in eerste instantie op het luchthaventerrein, en in tweede instantie in het beperkingengebied.

Omdat het onderzoek zo lang op zich liet wachten heeft inspreker in haar overleg met commodore Westerbeek gekeken of er ook quick wins mogelijk zijn, om de geluidoverlast voor omwonenden verder te verminderen of te voorkomen. Inspreker sprak over metingen aan de geluidbron ter plaatse. In het COVM van 11 maart 2015 heeft Westerbeek de leden van het COVM hierover geïnformeerd. Onder punt 6 meldt Westerbeek het volgende: "De Commodore benoemt een overleg enkele maanden geleden met de belangenvereniging waarin door de belangenvereniging is gevraagd of er geluidbeperkende maatregelen mogelijk zouden zijn op de vliegbasis. De opdracht hiervoor is gegund aan het NLR en binnenkort zal met dit project worden aangevangen." (verslag COVM van 11 maart 2015) Als belangenvereniging hoopt inspreker snel te kunnen beschikken over de resultaten over het onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen op de vliegbasis zelf. Dit zou naar de mening van inspreker ook belangrijke input kunnen zijn bij het ontwikkelen van alternatieven in het kader van de MER.

In dezelfde COVM van maart 2015 heeft ook LTKOL Hardenbol melding gemaakt van twee lopende onderzoeken: "LTKOL Hardenbol benoemt twee onderzoeken uitgevoerd door TNO en NLR, te weten de geluidmetingen aan de Chinook tot het optreden van rattle noise en het hinderbelevingsonderzoek gestart met proefpersonen om uit te maken wanneer hinder optreedt met betrekking tot de Chinook. Deze rapporten worden definitief gemaakt om te kunnen delen met de COVM. Ook zal er een presentatie worden gegeven over de opzet en resultaten van het onderzoek en de manier waarop rattle noise wordt geïncorporeerd in het Luchthavenbesluit." (verslag COVM van 11 maart 2015) Als belangenvereniging gaat inspreker ervanuit dat het nu voorliggende rapport het zogenoemde hinderbelevingsonderzoek is en dat inspreker binnenkort ook over de resultaten van het andere onderzoek gericht op geluidmetingen aan de Chinook tot het optreden van rattle noise kunnen beschikken.

Als belangenvereniging heeft inspreker indertijd ook met Westerbeek een pilot afgesproken om voor de een periode van 29 juni tot en met 3 juli 2015 de radarbeelden in te kunnen zien om op basis daarvan te kunnen zien of en in welke mate wordt afgeweken van de vliegroutes. Commandeur Polet heeft de afspraken gecontinueerd en gesteld dat insprekers 'binnenkort' kunnen beschikken over de toegezegde informatie. Dit materiaal kan ook interessante input opleveren met het oog op de toekomstige zonering.

Verzocht wordt om meer inzicht te verschaffen in de effecten die ontstaan op basis van toepassing van de conclusies uit het onderzoeksrapport betreffende 'rattle noise'.

Advies CieMER

De CieMER adviseert om in het MER niet alleen de hoogte van de gekozen correctiefactor voor 'rattle noise' te onderbouwen, maar om het gevolg van de toepassing van die factor voor de geluidcontouren afzonderlijk in kaart te brengen, zodat duidelijk wordt welk ruimtebeslag ermee samenhangt.

Reactie bevoegd gezag

Op de vliegbasis Gilze Rijen zijn 20 Chinook helikopters gestationeerd. De Chinook helikopters veroorzaken rattle noise. Rattle noise is geluid dat wordt veroorzaakt door het in een woning in beweging komen van objecten, zoals meubilair of servies, en daarbij tegen een ander object aan trillen. Rattle noise kan onder meer veroorzaakt worden door hard en laag frequent geluid. Dit geluid kan voorwerpen in trilling brengen, wat op zich weer nieuwe geluiden veroorzaakt. Dit kan zich ook voordoen wanneer een helikopter, op lage hoogte, overvliegt.

Uit onderzoek in de Verenigde Staten is gebleken dat er aanwijzingen zijn dat helikoptergeluid vanwege de optredende trillingen en/of rattle als hinderlijker wordt ervaren dan referentiegeluid van hetzelfde geluidniveau zonder trillingen en/of rattle. Als dit zo is, dan heeft dat mogelijk consequenties voor de ervaren hinder door helikoptergeluid in de woonomgeving.

De geluidbelasting rond militaire luchthavens wordt uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke). Deze geluidsdosismaat (evenals overigens de geluidsdosismaat L_{den}) houdt geen rekening met het optreden van rattle noise.

In het onderzoek van TNO/NLR is (daarom) onderzocht of rattle noise voor extra hinder zorgt. Tevens had het onderzoek als doel te bepalen hoe deze extra hinder vanwege rattle noise kan worden meegenomen in de geluidberekeningen.

In hoofdstuk 2 van het rapport is aangegeven welke onderzoeksmethode is gebruikt en waarom. Gekozen is voor een onderzoek met proefpersonen die in een woonkamerachtige ruimte de hinder van helikoptergeluiden vergeleken met die van vliegtuiggeluiden. Aan het onderzoek deden 120 personen mee. In hoofdstuk 2.3 van het onderzoek is uiteengezet wie deze proefpersonen waren en hoe ze zijn geselecteerd. Ook is beschreven hoe, op basis van statistiek en eerdere onderzoeksresultaten, de benodigde steekproefgrootte van (minimaal) 40 personen per locatie is bepaald. Uit het onderzoek blijkt ook dat dit aantal personen voldoende is voor het type onderzoek dat is uitgevoerd. Hierbij wordt benadrukt dat het niet gaat om een type steekproef waaruit bijvoorbeeld geconcludeerd moet worden welke percentage van bewoners gehinderd is, maar dat het in het onderzoek gaat om een relatief effect. De vraag was of mensen helikoptergeluid in het algemeen hinderlijker vinden als daarbij rattle noise optreedt, en zo ja, hoeveel hinderlijker.

Voor het onderzoek zijn drie woningen geselecteerd die qua bouwtype in Nederland vaak voorkomen en die vanwege verschillen in bouwkenmerken naar verwachting uiteen zouden lopen in gevoeligheid voor het voortbrengen van rattle noise. Verwezen wordt naar hoofdstuk 2.4 van het rapport. Aldus kunnen de resultaten van het onderzoek worden gebruikt om uitspraken te kunnen doen over uiteenlopende typen van woningen die voorkomen in Nederland, waaronder woningen in de omgeving van Gilze Rijen. In het onderzoek is dus gewerkt met woningen die representatief zijn voor de rond de vliegbasis te verwachten rattle noise.

In hoofdstuk 2.5 is gemotiveerd uiteengezet welke geluiden zijn gebruikt en waarom. De gebruikte geluidniveaus zijn representatief voor de verschillende niveaus die in een echte situatie kunnen voorkomen tijdens het overvliegen van een Chinook. Uit het rapport blijkt dat de metingen buiten zijn gedaan op één meter afstand van de buitengevel en binnen op oorhoogte boven de tafel waaraan de proefpersonen zaten. De metingen buiten zijn gedaan om te controleren of de beoogde geluidniveaus aan de gevel inderdaad bereikt werden. De metingen binnen zijn gedaan om achteraf te kunnen nagaan welk geluidniveau (na demping door de gevel) de proefpersonen binnen te horen kregen.

Een aantal insprekers plaatst vraagtekens bij de representativiteit van het onderzoek. Zij stellen dat elke informatie over de gebruikte luidsprekers ontbreekt en dat derhalve niet controleerbaar is of deze luidsprekers een waarheidsgetrouw geluid produceren. Zoals is aangegeven betreft het rapport met nr. NLR-CR-2016-167 de vereenvoudigde versie van het rapport met nr. NLR-CR-2014-392. Dit rapport is via internet eenvoudig raadpleegbaar. Uit dit rapport blijkt van welke luidsprekers en versterkers gebruik is gemaakt. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3.4 van dit rapport. Bij het onderzoek stonden de luidsprekers loodrecht op en gericht naar de gevel die het makkelijkst laagfrequent geluid doorliet naar de ruimte waarin de proefpersonen zaten. De methode is zo gekozen, dat niet is te verwachten dat het op een andere manier opstellen van de luidsprekers meer trillingen en/of rattle zal veroorzaken. In zoverre kan dus gezegd worden, dat de worst case situatie is onderzocht.

Uit het onderzoek blijkt dat helikoptergeluid bij dezelfde geluidniveaus als geluid van vliegtuigen meer lage tonen dan vliegtuiggeluid bevat. Deze lage tonen kunnen mogelijk rattle noise en trillingen in een woning veroorzaken. Uit het onderzoek is ook gebleken dat helikoptergeluid minder wordt gedempt dan vliegtuiggeluid. Dit heeft gevolgen voor het geluidniveau dat binnen te horen is.

Uit het onderzoek is ook naar voren gekomen dat rattle noise tot meer hinder door helikoptergeluid leidt en ten slotte dat helikoptergeluid met rattle noise als net zo hinderlijk wordt ervaren als helikoptergeluid zonder rattle noise dat 6 decibel harder is. TNO/NLR hebben aan het bevoegd gezag aanbevolen bij de te maken geluidberekeningen in het MER een correctie toe te passen van 6 decibel. Het bevoegd gezag heeft deze

aanbeveling overgenomen. Dit betekent dat bij de in het kader van het MER uit te voeren geluidberekeningen een correctie van 6 decibel zal worden toegepast.

Overigens zal in het MER ook een berekening worden uitgevoerd zonder dat deze 6 decibel wordt meegenomen. Aldus kan het verschil tussen het wel en het niet meenemen van deze correctie inzichtelijk worden gemaakt.

Zoals de CieMER adviseert, zal in het MER worden onderbouwd waarom deze factor is gekozen en wordt het gevolg van de toepassing van de factor in kaart gebracht.

Een aantal insprekers stelt dat een correctie van (minstens) 10 decibel zou moeten worden toegepast. Tot het toepassen van een dergelijke correctie geeft het rapport echter geen aanleiding. Dat in de Verenigde Staten een toeslag van minimaal 10 decibel nodig bleek om de extra hinder door rattle noise tot uitdrukking te brengen, brengt niet met zich mee dat dat in Nederland ook moet gebeuren. Het verschil zou kunnen zitten in het feit dat Amerikaanse huizen vaak lichter zijn gebouwd (hout in plaats van steen of beton). In ieder geval blijkt uit het onderzoek van TNO/NLR dat een correctie van 6 decibel in Nederland voldoende is om de meest hinderlijke situaties op te vangen. Uit het onderzoek blijkt immers dat de extra hinder door rattle noise en/of trillingen aan woning A 2,5 decibel is, en bij woning C geen rattle noise werd ervaren. Door een correctie van 6 decibel toe te passen wordt derhalve uitgegaan van een worst case situatie.

Het toepassen van een correctie van 6 decibel in de geluidberekeningen betekent overigens niet dat het bevoegd gezag meer vliegtuigbewegingen kan uitvoeren, dan zonder correctie het geval is, maar 'slechts' dat de 35 en dus ook de 40 Ke zone groter wordt met hetzelfde aantal vliegtuigbewegingen en dus dat er meer woningen in de zone komen te liggen op basis waarvan een verplichting tot isoleren bestaat. De correctie van 6 decibel wordt derhalve toegepast ter bescherming van de omwonenden en ter behartiging van de belangen van die omwonenden.

Woningen waar de berekende geluidbelasting hoger is dan 40 Ke zullen worden geïsoleerd. Deze isolatie zal rattle noise niet kunnen voorkomen, maar wel kunnen verminderen. TNO onderzoekt thans ook of er specifieke maatregelen aan de woningen kunnen worden getroffen om rattle noise te verminderen. Dat zal met name van belang zijn voor woningen die vanwege bepaalde bouwkenmerken gevoelig zijn voor rattle noise. De resultaten van dit onderzoek zullen worden betrokken bij de besluitvorming over het luchthavenbesluit.

Ten aanzien van de stelling dat het rapport van het NLR met nr. NLR-CR-2016-167 niet in de besluitvorming mag worden meegenomen omdat dit ouder zou zijn dan twee jaar wordt het volgende opgemerkt. Het rapport is een vereenvoudigde versie van het rapport met nr. NLR-

CR-2014-392. Dat rapport dateert van april 2015. Dat is minder dan twee jaar oud en mag derhalve worden betrokken.

Hieronder wordt nog ingegaan op een aantal specifieke stellingen/opmerkingen van insprekers.

Naar aanleiding van de stelling dat het effect van herhaalde en langdurige blootstelling aan zeer hoge geluidwaarden niet is onderzocht, wordt opgemerkt dat het onderzoek is uitgevoerd om de extra ondervonden hinder te bepalen. Het herhaaldelijk optreden van een bepaalde situatie (vlucht) wordt meegenomen in de Ke-systematiek. Deze effecten zullen dus onderdeel zijn van de geluidberekeningen die in het MER worden gemaakt.

Naar aanleiding van de stellingen van een aantal insprekers dat ook Apache's rattle noise veroorzaken, wordt opgemerkt dat uit eerder onderzoek is gebleken dat de Chinook maatgevend is wat betreft het veroorzaken van trillingen. Het is echter niet uit te sluiten dat Apache's ook rattle noise veroorzaken.

Ten aanzien van de stelling van een inspreker dat op de straffactor van 6 decibel nog een extra straffactor van 5 decibel moet worden toegevoegd, overeenkomstig de DIN 45645-2 en ISO 1196-2 bijlage D wordt opgemerkt dat luchtgebonden geluid niet valt onder de wettelijke regelgeving voor industrielawaai waarnaar inspreker verwijst. Bovendien blijkt, zoals hiervoor ook al is aangegeven, uit het door TNO/NLR uitgevoerde onderzoek nu juist dat toepassing van een straffactor van 6 decibel voldoende is om de meest hinderlijke situaties op te vangen.

Ten aanzien van het verzoek om de door de Chinooks veroorzaakte rattle noise te toetsen aan de SBR-richtlijn 'hinder voor personen' wordt opgemerkt dat deze richtlijn niet (zonder meer) van toepassing is. Uitgangspunt van deze richtlijn is namelijk dat trillingen via de bodem en de fundering het gebouw binnenkomen en vervolgens via een grilling in de vloeren doorgeven. Bij het onderzoek naar rattle noise is naar het totale plaatje gekeken: trillingen, rattle noise en laagfrequent geluid.

Ten aanzien van de stelling dat rattle noise afhankelijk is van de hoek van de rotorbladen en dat met dit aspect in het onderzoek geen rekening is gehouden, wordt opgemerkt dat rattle noise afhankelijk is van diverse factoren, waaronder de stand van de helikopter en de rotorbladeren. Dat is de reden dat er in het onderzoek twee verschillende fragmenten van de Chinook zijn gebruikt. Van beide fragmenten is bekend dat ze relatief veel trillingen en hinder veroorzaakt hebben bij de bewoner van het huis waar de opnames zijn gemaakt. Met dit aspect is derhalve in het onderzoek wel degelijk rekening gehouden.

4.2 Berekeningsmethodiek

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een groot aantal insprekers meent dat de Ke-methode is verouderd en niet geschikt is voor het weergeven van geluidoverlast door helikopters. Insprekers stellen dat er op de basis twee oefencircuits voor helikopters zijn gelegen. Verder stellen insprekers dat de passages van de helikopters maar beperkt mee tellen in de Ke-systematiek. Dit geeft een onderwaardering van de ervaren geluidhinder.

Dat de Ke-methode niet geschikt is voor het weergeven van geluidoverlast van helikopters is reeds vele malen in de COVM Gilze-Rijen besproken en wordt bevestigd in het rapport van DGMR. Wel staat in de CNR&D dat voor de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit tevens de geluidbelasting in dB L_{den} wordt gepresenteerd voor de waarden 40, 48, 56 en 70 dB. Dit wordt door insprekers ondersteund. Verzocht wordt om naast de wettelijk verplichte berekeningen op basis van de Ke-systematiek ook inzicht te geven in de geluidbelasting op basis van L_{den} en het inzicht mede te gebruiken voor het vaststellen van de geluidcontouren. Ook wordt verzocht de berekening van de geluidemissies van de helikopters te onderwerpen aan een onderzoek om tot een realistischere weging te komen binnen de Ke-systematiek.

Een inspreker acht het onbegrijpelijk dat in het MER tevens het gezamenlijke militaire en burgerluchtverkeer in L_{den} wordt gepresenteerd.

Volgens een aantal insprekers mag het hanteren van L_{den} er niet toe leiden dat in het gebied nieuwe saneringssituaties (wegbestemmen/amoveren van woningen en/of andere geluidgevoelige bestemmingen) ontstaan. Verzocht wordt om hier nader overleg over te voeren met inspreker en dit op te nemen in het MER.

Door een inspreker wordt verwacht dat de gewijzigde voorgeschreven berekeningswijze zal leiden tot grotere geluidcontouren, omdat ook kleine vliegtuigen van de Historische vlucht moeten worden meegenomen in de berekeningen en de drempelwaarde van 65 dB is komen te vervallen.

Voor het berekenen van de contouren worden de vliegtoestellen onder de 6.000 kg niet meegewogen. Deze emitteren wel geluid, waarover veelvuldig klachten worden geuit. Verzocht wordt alle vliegtoestellen in de geluidberekeningen mee te nemen, ongeacht het gewicht van het toestel.

Advies CieMER

De CieMER stelt dat de geluidmaat Ke minder geschikt is voor het berekenen van de geluidbelasting door (de circuitvluchten van) helikopters. De CieMER stelt dat, aangezien Ke nog steeds de wettelijk voorgeschreven geluidmaat is, het MER duidelijk moet omschrijven

hoe het geluid van een manoeuvrerende helikopter in een Ke-waarde wordt vastgelegd en onderbouwen waarop de gekozen aanpak is gebaseerd.

Reactie bevoegd gezag

In het MER luchthaven Gilze-Rijen wordt de geluidbelasting onderzocht. De geluidbelasting wordt conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart en het Besluit militaire luchthavens uitgedrukt in Ke. De 35 Ke-geluidcontour van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer wordt als onderdeel van het beperkingengebied gepresenteerd. Voorts worden de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 20 Ke tot en met 65 Ke. Voor zover mogelijk en bijdraagt aan inzicht en de besluitvorming worden contouren afzonderlijk gepresenteerd voor verschillende soorten luchtverkeer.

Ten aanzien van de stelling van een aantal insprekers dat de Ke-systematiek is verouderd en niet geschikt is voor het weergeven van geluidsoverlast door helikopters wordt opgemerkt dat op grond van de huidige wet- en regelgeving de Kosteneenheid (Ke) de wettelijke methode is om geluidbelasting van militaire luchthavens uit te drukken. De berekeningen worden uitgevoerd met inachtneming van de Regeling berekening geluidbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden (Staatscourant 2012, nr. 11403). Deze methode houdt in dat de totale geluidbelasting, over een jaar genomen veroorzaakt door startende en landende vliegtuigen, wordt uitgedrukt in één getal op zodanige wijze dat een goede correlatie wordt verkregen met de ondervonden geluidhinder. Daarbij wordt rekening gehouden met de maximaal optredende geluidniveaus van vliegtuigpassages, het tijdstip van de vliegtuigpassages en het aantal vliegtuigpassages in de periode van een jaar. In het Ke-rekenvoorschrift worden alle passages van helikopters, derhalve ook wanneer deze oefencircuits vliegen, meegenomen.

In het MER wordt de geluidbelasting voor de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de alternatieven – voor zover mogelijk – van het gezamenlijke militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer in dB L_{den} gepresenteerd voor de waarden 40 (indien sluitende contour), 48, 56 en 70 dB(A). Van de berekende geluidcontouren worden de oppervlakte in km^2 , het aantal bestaande woningen en andere geluidgevoelige gebouwen en het aantal ernstig geluidgehinderden gepresenteerd. De dB(A) L_{den} is niet de wettelijk voorgeschreven geluiddosismaat. Dat is de Ke. De L_{den} geluidcontouren dienen dan ook enkel ter informatie. De dB(A) L_{den} dosis maat wordt wel gebruikt voor de analyses over verstoring in het kader van natuur.

In het MER zal niet worden onderzocht of het hanteren van L_{den} ertoe leidt dat in het gebied nieuwe saneringssituaties ontstaan. De geldende geluiddosismaat is immers Ke. De L_{den} contouren worden (enkel) berekend ter indicatie. De L_{den} kan (op dit moment) nog niet worden gebruikt om te kijken naar eventuele saneringssituaties omdat er (nog) geen normering is.

Vliegtuigbewegingen met vliegtuigen lichter dan 6.000 kg zullen ook worden meegenomen in de Ke-berekeningen in het MER.

4.3 Grondgebonden geluid

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Voor het grondgebonden geluid wordt uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie. In de beantwoording van de vragen van Heliwerkgroep Grote Spie (Kenmerk: BS2016007232 van 17 mei 2016) heeft de minister aangegeven dat er de intentie is om in 2018 een omgevingsvergunning aan te vragen na invoering van de Omgevingswet. Die aanvraag is dan afgestemd op de actuele bedrijfsvoering. Aangezien de commandant van de basis al heeft aangegeven dat er geen plannen zijn om het huidige gebruik te veranderen, verzoekt inspreker om nu al voor het grondgebonden geluid uit te gaan van de huidige actuele bedrijfsvoering en de 50 dB(A) contour conform aan te passen, als deze zorgt voor een vermindering ten opzichte van de in 2013 vastgestelde zonering in het kader van het bestemmingsplan buitengebied. Inspreker verwacht dat hierdoor ook de al jaren niet meer gebruikte proefdraai installatie geschrapt wordt, aangezien deze geen onderdeel uit maakt van de actuele bedrijfsvoering. Bij een omgevings/Wabo-vergunning is het gebruikelijk dat de aanvrager maatregelen neemt om de overlast voor het milieu/de omgeving tot een minimum te beperken. Zo worden op een industrieterrein in Tilburg straalmotoren onderhouden en getest zonder dat dit tot overlast leidt bij de directe burens. Inspreker verzoekt om in die situaties dat de voorgenomen activiteit leidt tot meer grondgebonden geluid, hiertegen voorzieningen te plaatsen waardoor er geen extra overlast ontstaat buiten de inrichtingsgrenzen van de basis.

Advies CieMER

De CieMER adviseert om, in aanvulling op de CNR&D, ook de contour voor grondgebonden geluid te toetsen aan de zonegrens voor industrielawaai. Daarbij dient te worden aangegeven of en op welke wijze de feitelijke geluidbelasting wordt getoetst aan de geluidzone.

Reactie bevoegd gezag

De geluidbelasting van de grondgebonden geluidproducerende activiteiten wordt, conform de Handreiking Meten en Rekenen industrielawaai-Wabo, uitgedrukt in de etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau in dB(A). De 50 en 55 dB(A, L_{etm})-contouren van de representatieve bedrijfssituatie zullen in het MER worden gepresenteerd. Van de geluidcontour wordt het oppervlakte in km² en het aantal bestaande woningen en andere geluidgevoelige gebouwen gepresenteerd.

Zoals in de CNR&D al is aangegeven is op 1 juli 2013 het bestemmingsplan Buitengebied vastgesteld. In dit bestemmingsplan is een 50 dB(A) geluidzone voor industrielawaai vastgelegd. In het MER zal de cumulatieve geluidbelasting vanwege het militaire en civiele

gebruik in de voorgenomen activiteiten worden getoetst aan de in het op 1 juli 2013 vastgestelde Bestemmingsplan Buitengebied vastgelegde 50 dB(A) geluidzone voor industrielawaai. Daarbij zal worden aangegeven op welke wijze de feitelijke geluidbelasting wordt getoetst aan de geluidzone.

Het MER zal voorts in beschrijvende zin een gecumuleerd inzicht geven in de mate van geluidbelasting vanuit verschillende bronnen.

De huidige 50 dB(A) contour voor grondgebonden geluid zal thans niet worden aangepast, omdat deze contour niet aan de orde is in het vast te stellen luchthavenbesluit. In het kader van de Wabo-vergunning, dan wel een vergunning op grond van de in werking te treden Omgevingswet, zal te zijner tijd worden bezien of er maatregelen dienen te worden genomen om overlast te beperken.

4.4 Rapport DGMR

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Het rapport DGMR m.2013.1161.01.R001 geluidmetingen helikopters Gilze-Rijen Tilburg dec. 2015 suggereert dat de geluidmeting objectief en compleet is uitgevoerd, maar inspreker benadrukt dat er geen geluidmeting heeft plaatsgevonden in de directe omgeving van de woning en het bedrijf van inspreker, terwijl daar de geluidbelasting, de vliegintensiteit en de vlieghoogte het meest hinderlijk en schadelijk blijken te zijn. De geluidhinder manifesteert zich door onderbroken nachtrust door terugkerend/circuit vliegende helikopters, trillend glaswerk in kasten, deuren die in de sponningen klepperen, alarmsystemen die geactiveerd worden door trillingen, thermopane ruiten die lekken, erfbewakingshonden die op een leeftijd van twee jaar allen doof zijn, schade aan vee, gebouwen en installaties. Inspreker ziet de extreem zware geluidbelasting in zijn omgeving nergens in het rapport verwerkt.

In de CNR&D is opgenomen dat het DGMR-rapport bij het MER zal worden betrokken. Insprekers zijn hier blij mee, maar verzoeken wel om aan te geven op welke wijze dit zal gebeuren. Verzocht wordt om zichtbaar te maken wat de resultaten van de metingen zijn in het MER, hoe het rapport wordt gebruikt als feitelijke referentiemeting ten aanzien van de Ke-berekening en L_{den} -berekening, het gebruik van het rapport bij het onderzoek naar alternatieven en het gebruik ten behoeve van nader onderzoek naar herhaalde en langdurige blootstelling.

Advies CieMER

De CieMER heeft geen aanbevelingen op dit specifieke punt.

Reactie bevoegd gezag

Door een inspreker is naar voren gebracht dat hij de geluidbelasting in zijn omgeving niet in het DGMR-rapport ziet verwerkt. Defensie wijst erop dat dit onderzoek van DGMR is uitgevoerd in opdracht van de Gemeenten Gilze en Rijen en Tilburg.

Het rapport van DGMR zal in het MER worden betrokken en in het MER zal inzichtelijk worden gemaakt hoe en op welke wijze dat is gebeurd.

5 Geluidbeleving en gezondheid

Argumenten en belangen uit zienswijzen

In een zienswijze wordt gesteld dat ook de mate waarin geluid hinderlijk is en overlast geeft belangrijk is, omdat dit niet alleen afhangt van de hoeveelheid geluid, maar ook van de aard van dat geluid, het wel of niet herhaald blootgesteld zijn aan dat geluid, de tijdsduur van de blootstelling of het tijdstip. Dat is niet meegenomen in het onderzoek naar rattle noise. Verder is niet onderzocht hoe de omwonenden het geluid werkelijk ervaren. Ook is het verschil in beleving van het geluid van diverse vliegtuigtypen en helikopter niet onderzocht, terwijl deze informatie volgens inspreker essentieel is bij het bepalen van alternatieven. Verzocht wordt om lokaal een geluidbelevingsonderzoek uit te voeren als onderdeel van het MER.

Door een inspreker wordt gewezen op de uitkomsten van het onderzoek naar Lmax afkomstig van F-35 vliegtuigen. Inspreker vreest dat Lmax van een overvliegende F-35 kan leiden tot gehoorschade bij kinderen.

Een inspreker gaat er van uit dat ook naar zijn situatie wordt gekeken. Bij inspreker verblijven altijd veel personen.

In een zienswijze wordt gepleit voor een kwantitatieve benadering door medeneming van de milieugezondheidsrisico-methode (MGR) in plaats van de gezondheidseffect screening (GES) in de MER.

Advies CieMER

De CieMER vindt een gezondheidseffectscreening (GES) weinig zinvol, omdat het geen aanvullende informatie oplevert ten opzichte van de gedetailleerde analyses van de geluid- en luchtkwaliteitseffecten. De CieMER beveelt aan om een gezondheidsbelevings-onderzoek uit te voeren, los van het opstellen van het MER, en dat in de loop van de tijd te herhalen.

Ten aanzien van geur adviseert de CieMER om in het MER inzichtelijk te maken waar de belangrijkste emissies ontstaan als gevolg van proefdraaien, starten, tanken, hulpmotoren van het starten van straalmotoren etc., en welke koppeling er bestaat tussen de

geurbelasting en de aanwezige woningen en het aantal blootgestelden. Op basis hiervan dient te worden aangegeven of sprake is van geurhinder en hoe hiermee wordt omgegaan.

Reactie bevoegd gezag

Vooropgesteld wordt dat in de Ke-systematiek al rekening is gehouden met het tijdstip waarop wordt gevlogen. Voorts wordt opgemerkt dat rattle noise altijd optreedt in combinatie met 'gewoon' geluid. Op een nader te bepalen tijdstip zal onderzoek gedaan worden naar de gezondheidsbeleving van omwonenden.

Gelet op het advies van de CieMER zal er geen GES worden uitgevoerd. Een gezondheidsbelevingsonderzoek zal op een nader te bepalen moment worden uitgevoerd. Tijdens het bezoek van twee F-35 jachtvliegtuigen aan Nederland in juni 2016 zijn geluidmetingen verricht tijdens starts en landingen. De resultaten van dit onderzoek zullen, indien deze tijdig beschikbaar komen, worden opgenomen in dit MER.

Voor wat betreft geur zal, zoals de CieMER adviseert, in het MER inzichtelijk worden gemaakt waar de belangrijkste emissies ontstaan en welke effecten worden verwacht.

6 Luchtkwaliteit

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een aantal insprekers verzoekt om goed onderzoek te doen naar de luchtkwaliteit rond de luchthaven in het MER. Verzocht wordt om in dit onderzoek de effecten van de A58 mee te nemen.

Een aantal insprekers gaat ervan uit dat de activiteiten op en rond de basis, inclusief de activiteiten van de helikopters en burgerluchtvaart in de lucht, worden getoetst aan Europese richtlijnen die gelden voor (lucht)verkeer, intensieve veehouderijen en industriële activiteiten. Aangegeven zou moeten worden of en zo ja welke aanpassingen van de bedrijfsvoering op basis van deze toetsing mogelijk zijn en welke worden doorgevoerd.

Verder vraagt een inspreker zich af aan welke normen de berekende immissiewaarden worden getoetst en of Defensie bereid is de consequenties van deze toetsing te accepteren en de emissies terug te brengen door aanpassing van de bedrijfsvoering.

Artikel 10.17 lid 2 Wet luchtvaart bevat de mogelijkheid om een of meer grenswaarden te stellen. Lid 4 van artikel 10.17 Wet luchtvaart bevat de mogelijkheid om voor het luchthavenluchtverkeer regels te stellen die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging. Een inspreker vraagt zich af waarom van deze bevoegdheid geen gebruik wordt gemaakt. Ook ontgaat het een inspreker waarom vanuit de Wm geen rekening hoeft te worden gehouden met de grenswaarden voor luchtkwaliteit, nu voor het luchthavenbesluit een MER wordt opgesteld.

Een inspreker acht het onderzoek naar luchtkwaliteit te beperkt. Met een verwijzing naar de uitspraak van de AbRvS van 7 december 2011 (200909551/1/R1) meent inspreker dat ook looddepositie moet worden onderzocht.

Advies CieMER

De CieMER adviseert om de effecten van de emissies van het weg- en luchtvaartverkeer op de luchtconcentraties te beschrijven, ook onder de grenswaarden. De berekening dient zo veel mogelijk te worden afgestemd op de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Bij afwijking daarvan dient de gehanteerde systematiek te worden beschreven. Voorts beveelt de CieMER aan om, indien de ontwikkeling in de concentraties van met name fijnstof daartoe aanleiding geeft, ook indicatief de effecten van het voornemen op de luchtconcentraties van elementair koolstof te beschrijven. Volgens de CieMER dienen de resultaten van de berekeningen in de vorm van kaarten met concentratiecontouren te worden gepresenteerd, waarbij per contour de hoeveelheid en ligging van gevoelige objecten en groepen wordt aangegeven. Ook dient te worden aangegeven of kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden.

Reactie bevoegd gezag

In het MER wordt de luchtkwaliteit onderzocht. Het luchthavenbesluit staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Dat betekent dat op grond van de wet bij het vaststellen van een luchthavenbesluit geen rekening behoeft te worden gehouden met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Op basis van artikel 10.17, tweede en vierde lid, van de Wet luchtvaart, is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk van regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging niet voorgeschreven. Er bestaat daartoe ook thans geen aanleiding.

Niettemin wordt de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven onderzocht voor de relevante stoffen genoemd in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer, Hoofdstuk 5 luchtkwaliteitseisen. Het betreft stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Aanvullend worden voor stikstofdeposities en vluchtige organische stoffen (VOS; geur) de immisiewaarden bepaald. Bij het bepalen van luchtverontreinigende immisies wordt rekening gehouden met de verwachte wijziging in de wegverkeersbewegingen in relatie tot de toename van het aantal burgervliegtuigbewegingen. Daarbij worden ook de effecten van de A58 meegenomen. De luchtkwaliteit wordt bepaald voor de zichtjaren 2015, 2020 en 2025.

Indien de ontwikkeling in de concentraties van met name fijnstof daartoe aanleiding geeft, zullen ook indicatief de effecten van het voornemen op de luchtconcentraties van elementair koolstof worden beschreven.

Waar mogelijk zal, zoals de CieMER heeft geadviseerd, de berekening worden afgestemd op de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Bij afwijking daarvan wordt de gehanteerde systematiek beschreven. De resultaten van de berekeningen worden in de vorm van kaarten met concentratiecontouren gepresenteerd, waarbij per contour de hoeveelheid en ligging van gevoelige objecten en groepen wordt aangegeven.

In de door een inspreker genoemde uitspraak van 7 december 2011 (ECLI:NL:RVS:2012:BU7100) oordeelde de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat voor de luchthaven Lelystad Airport onvoldoende onderzoek was gedaan naar de gevolgen van onder andere de emissie van lood op (biologische) landbouw. In het MER zal, indien de directe omgeving van de luchthaven biologische landbouw met vollegrondsteelten plaatsvindt, specifieke aandacht worden besteed aan mogelijke consequenties van uitstoot van lood.

7 Natuur

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een inspreker gaat er van uit dat er een passende beoordeling wordt opgesteld en dat in het MER de meest milieuvriendelijke variant zal worden beschreven.

Op pagina 17 van de CNR&D staat een passage over de effecten van stikstofdepositie; "deze worden bepaald". Dit moet volgens inspreker zijn: "deze worden bepaald ter plaatse van gevoelige gebieden (natuur)". Volgens inspreker hoort toetsing aan de normen hier evident ook bij, inclusief het afwegen van maatregelen om de depositie te minimaliseren.

Advies CieMER

De CieMER adviseert om het studiegebied te bepalen op basis van de maximale redelijkerwijs te verwachten effectafstand. De beschermde gebieden, waaronder ook eventuele relevante Vlaamse gebieden, dienen te worden aangegeven op een kaart, waarbij de grondslag van de bescherming wordt vermeld. Ten aanzien van de Natura 2000-gebieden "Ulverhoutse Bos", "Regte Heide & Riels Laag", "Loonse & Drunensche Duinen", "Kampina & Oisterwijkse Vennen" en de Belgische gebieden "Heesbossen" en "Turnhoutse Vennengebied" adviseert de CieMER om te onderzoeken hoe deze gebieden door het voornemen worden beïnvloed, waarbij rekening dient te worden gehouden met externe werking en cumulatie. Daarbij dient te worden aangegeven op grond waarvan zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet aantast. Voor gebieden behorende tot het Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur) dient te worden beschreven of en hoe het voornemen de 'wezenlijke kenmerken en waarden' kan beïnvloeden.

Voorts dienen volgens de CieMER de ingreep-effectrelaties in beeld te worden gebracht, waarbij de effecten van (mogelijke) verstoring (geluid, beweging, licht) van beschermde

soorten wordt beschreven. Indien aan de orde, dienen mitigerende maatregelen in beeld te worden gebracht. Ook dient volgens de CieMER inzichtelijk te worden gemaakt of voldoende ruimte beschikbaar is in het Programma Aanpak Stikstof voor de toename van stikstofdepositie. Geadviseerd wordt om een AERIUS-berekening op te nemen in het MER.

Reactie bevoegd gezag

In het MER worden de effecten van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de alternatieven op de natuur rondom de luchthaven onderzocht. In het MER wordt een inventarisatie opgenomen van Natura 2000-gebieden, (voormalig) beschermde natuurmonumenten, het "Natuurnetwerk Nederland" (voorheen de Ecologische Hoofdstructuur), door de Flora- en faunawet beschermde soorten en gebieden met een potentiële vogelaantrekkende werking die zich op en rondom de luchthaven bevinden. Hierbij zullen de Natura 2000-gebieden "Ulverhoutse Bos", "Regte Heide & Riels Laag", "Loonse & Drunensche Duinen", "Kampina & Oisterwijkse Vennen" en de Belgische gebieden "Heesbossen" en "Turnhoutse Vennengebied" worden onderzocht, zoals door de CieMER is geadviseerd. Daarbij zal worden aangegeven op grond waarvan zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken en bijbehorende instandhoudingsdoelstellingen van nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet aantast. Voor gebieden behorende tot het Natuurnetwerk Nederland zal worden beschreven of en hoe het voornemen de 'wezenlijke kenmerken en waarden' kan beïnvloeden. Ook worden in het MER de effecten van (mogelijke) verstoring (geluid, beweging, licht) van beschermde soorten beschreven en worden – indien aan de orde – mitigerende maatregelen in beeld gebracht. Voor de beschrijving van de vogels en de andere natuurwaarden ter plaatse van het vliegveld wordt gebruik gemaakt van inventarisatiegegevens van de luchtmacht. Er zal een passende beoordeling worden gemaakt indien de noodzaak hiertoe uit de voortoets blijkt.

Zoals de CieMER adviseert, wordt in het MER inzichtelijk gemaakt of voldoende ruimte beschikbaar is in het Programma Aanpak Stikstof voor de toename van stikstofdepositie. Met AERIUS wordt berekend of de voorgenomen activiteit stikstofdepositie veroorzaakt op voor stikstof gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden. Met die berekening, die in de MER wordt opgenomen, geeft AERIUS aan of de depositie boven de grenswaarde komt of onder die grenswaarde blijft. Wanneer uit AERIUS blijkt dat de stikstofdepositie van de voorgenomen activiteit uitkomt boven de grenswaarde, dan wordt inzichtelijk gemaakt of er voor deze toename voldoende ruimte beschikbaar is in het Programma Aanpak stikstof.

Voor wat betreft de meest milieuvriendelijke variant wordt verwezen naar paragraaf 3.4.

8 Externe veiligheid

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een aantal insprekers acht het een groot gemis dat er voor externe veiligheid en militaire luchthavens nog geen beleidskader en normering is vastgesteld, vooral omdat het

oefenterrein van de helikopters zich niet beperkt tot de vliegbasis zelf. In een zienswijze wordt gepleit voor een groter aandachtsgebied voor externe veiligheid, waarbij de wijken Nerhoven en De Grote Spie expliciet worden betrokken tot het gebied van de vliegbasis waarvoor oefeningen directe implicaties hebben. Daarbij dient het voorzorgsbeginsel centraal te staan, aldus een inspreker. Mechanische en technische problemen kunnen leiden tot noodlandingen of het neerstorten van een helikopter.

Een inspreker gaat ervan uit dat bij het opstellen van de verschillende risico-indicatoren de luchtmachtdagen worden betrokken, gelet op het ongeluk met een stuntteam zoals bij Leeuwarden het geval was.

Een andere inspreker vraagt aandacht voor het feit dat in het buitengebied en zuidwesten de woningen niet voorzien zijn van aardgas. Bij iedere woning is een bovengrondse gastank aanwezig, variërend van 1000 tot 5000 liter. De woning van inspreker ligt in een doodlopende straat, waardoor er slechts één vluchtweg is.

Het hotel van inspreker is ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen aan te merken als 'woning' doch in elk geval als 'kwetsbaar object'. Dit aspect dient in ogenschouw te worden genomen.

Advies CieMER

De CieMER adviseert om voor het gebied waar het plaatsgebonden risico door neerstorten van vliegtuigen groter is dan 10^{-8} per jaar, te onderzoeken of er industrieën aanwezig zijn met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Ook dient te worden aangegeven hoe vliegtuigbrandstoffen en eventuele additieven worden aangevoerd en opgeslagen, alsmede in kaart te worden gebracht wat de externe veiligheidsrisico's van dit transport en de opslag zijn. Voorts dient te worden aangegeven of wijzigingen in het militaire gebruik gevolgen hebben voor de aard en de omvang van de opslag van explosieve stoffen en de risicozones van die opslag.

Reactie bevoegd gezag

Het luchthavenbesluit kan, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart, een grenswaarde en regels bevatten voor het externe veiligheidsrisico van het luchthavenluchtverkeer. De externe veiligheid van luchthavenluchtverkeer wordt uitgedrukt in het Plaatsgebonden Risico (PR), voor de waarden 10^{-8} , 10^{-7} , 10^{-6} , 10^{-5} en 5×10^{-5} PR, en het Totaal Risico Gewicht (TRG). Van de PR-contouren worden tevens de oppervlakte in km^2 en het aantal bestaande woningen en andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen binnen deze contouren gepresenteerd.

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 uitgevoerde luchthavenbesluiten van militaire luchthavens zullen de militaire helikopters, afhankelijk van het type, beschouwd worden als civiele helikopters of als militaire fixed wing vliegtuigen. Hierbij zal bezien worden in welke mate de resultaten van de alternatieve modellering beschouwd kunnen worden als een aanvaardbare representatie van het werkelijke militaire helikopterverkeer. Indien hieraan, op enige afstand van de luchthaven, niet meer wordt voldaan, kan overwogen worden de risicoanalyse te beperken tot hogere risicowaarden. Voor externe veiligheid bij militaire luchthavens is nog geen beleidskader en normering vastgesteld, daarom wordt in het MER volstaan met een kwalitatieve beschouwing van de berekende resultaten.

De luchtmachtdagen betreffen vliegtuigbewegingen. Deze vliegtuigbewegingen worden meegenomen in de berekeningen van het MER. Voor de vliegpaden wordt uitgegaan van standaard gemodelleerde vliegpaden. Ten overvloede wordt nog opgemerkt dat dergelijke demonstraties plaatsvinden binnen de kaders van de regelgeving en moeten voldoen aan die eisen die uit die regelgeving voortvloeien.

Zoals de CieMER adviseert, zal een inventarisatie worden opgenomen van de industrieën met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen in het gebied waar het plaatsgebonden risico door neerstorten van vliegtuigen significant bijdraagt aan de risico's van deze bedrijven. Ook zal in het MER worden aangegeven hoe vliegtuigbrandstoffen en eventuele additieven worden aangevoerd en opgeslagen, alsmede in kaart worden gebracht wat de externe veiligheidsrisico's van dit transport en de opslag zijn. Tevens zal worden aangegeven of wijzigingen in het militaire gebruik gevolgen hebben voor de aard en de omvang van de opslag van explosieve stoffen en de risicozones van die opslag.

Bij de berekening van het externe veiligheidsrisico vanwege grondgebonden bronnen worden de aanwezige bovengrondse gastanks betrokken.

9 Handhaving

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Volgens een inspreker ontbreekt in de CNR&D het toezicht en de handhaving op hetgeen wordt vastgelegd. Het wordt wenselijk geacht dat ook voor Defensie de taken toezicht en handhaving worden ondergebracht bij een onafhankelijke instantie. Geheimhouding kan volgens inspreker geen argument meer spelen, omdat Defensie artikel 34 van het Besluit militaire luchthavens zou willen laten vervallen eind 2016. Een andere inspreker adviseert de wijze van toezicht en handhaving op de activiteiten op en rond de luchthaven te brengen onder de verantwoordelijkheid van een onafhankelijke instelling/organisatie die rechtstreeks verslag uitbrengt aan de Tweede Kamer.

Voorts pleit inspreker voor de inrichting van een controle meetnet met ijkwaarden zoals dat ook operationeel is/wordt bij de vliegbasis Leeuwarden.

Een inspreker adviseert een permanent geluidmeetnet rondom de luchthaven te installeren waarmee de geluidbelasting wordt geregistreerd en daarover periodiek te rapporteren aan de COVM en andere betrokken instanties en belanghebbenden.

Advies CieMER

De CieMER adviseert om in het MER inzichtelijk te maken op welke wijze en wanneer de daadwerkelijke effecten van het voornemen en de effectiviteit van maatregelen wordt gecontroleerd en geëvalueerd. Daarbij dient het actuele monitoringsprogramma te worden beschreven, alsmede (de achtergronden van) de aanpassingen die worden voorzien of overwogen. Voorts wordt meegegeven om te vermelden welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als de in de praktijk voorgeschreven grenzen worden overschreden.

Reactie bevoegd gezag

Handhaving wordt niet in het kader van het MER onderzocht. Het MER zal een beschrijving bevatten van het huidige monitoringsysteem. Indien daartoe wordt besloten vóór publicatie van het MER, zal een eventueel controle meetnet met ijkwaarden worden opgenomen in het MER.

10 Klachtenregistratie

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een inspreker brengt naar voren dat het Ministerie van Defensie in 2016 voor het eerst een geografisch overzicht van 2015 heeft getoond, dat inzicht geeft in de locaties waar veel klachten ontstaan. Verzocht wordt de klachtenregistratie en het geografisch overzicht 2015 integraal op te nemen in het MER en te betrekken bij de nader te maken afwegingen en te onderzoeken alternatieven.

Bij de registratie van klachten hebben alle klachten een gelijke wegging. Verzocht wordt om klachten die zien op de avond- en nachtperiode een straffactor krijgen, waardoor zij zwaarder wegen dan klachten in de overige perioden.

Advies CieMER

De CieMER heeft geen aanbevelingen op dit specifieke onderwerp.

Reactie bevoegd gezag

De klachtenregistratie en het geografisch overzicht van 2015 worden in het MER meegenomen en betrokken bij het onderzoek naar mogelijke maatregelen om hinder te beperken. In het kader van het MER wordt thans niet bezien of klachten die op de avond- en nachtperiode zien een straffactor dienen te krijgen, omdat dit geen onderdeel uitmaakt van het MER.

11 Ruimtelijke ordening

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een inspreker meent dat de CNR&D niet voorziet in een compleet beeld van het beperkingengebied en de gevolgen ervan.

Door een andere inspreker wordt erop gewezen dat in de CNR&D wordt aangegeven dat in de diverse geluidcontouren het aantal bestaande woningen en andere geluidgevoelige gebouwen wordt gepresenteerd. Inspreker verzoekt om niet alleen de bestaande maar ook de geplande woningen en geluidgevoelige gebouwen in het MER en in de vaststelling van het luchthavenbesluit mee te nemen, zoals de twee woningbouwplannen in Hulten: Eikenveld en Ruimte voor Ruimte.

In de MER worden ook de gevolgen voor de externe veiligheid en het wegverkeer beschreven. In dit kader vraagt inspreker aandacht voor de Langenbergseweg dan wel de Burgemeester Ballingsweg. Deze weg loopt vlak langs het einde van de oost-westbaan aan de oostelijke kant. Er staan hier verkeerslichten die bediend worden vanuit de basis en op rood gaan zodra een luchtvaartuig via deze baan opstijgt of landt. Met de aanstaande aanpassing van de N282 zal ook de Langenbergseweg een twee maal tweebaansweg worden en de verkeerintensiteit sterk toenemen. Er is tot nu toe voor gekozen om de verkeerslichten te handhaven. In combinatie met de voorgenomen activiteit wordt uitgegaan van meer vliegtuigbewegingen waardoor er in potentie meer files zullen ontstaan, met meer doorrijders als het verkeerslicht op rood wordt gezet. Door dit extra oponthoud zal het sluipverkeer door Hulten toenemen. Inspreker verzoekt om in het MER ook de effecten op de doorstroming op de Langenbergseweg en op de externe veiligheid te onderzoeken en hierbij twee alternatieven voor de verkeerslichten tegen elkaar af te wegen; ondertunneling of verdiepte aanleg van de Langenbergseweg ter hoogte van de verkeerslichten.

Advies CieMER

De CieMER adviseert om op duidelijke topografische kaarten aan te duiden waar het vogelbeheergebied en de zones of contouren voor geluid, vliegveiligheid en externe veiligheid zijn aangegeven, waarbij wordt aangegeven wat de planologische status is van de gebieden. Daarbij dienen vastgestelde en goedgekeurde nieuwbouwplannen in beeld te worden gebracht, die vervolgens worden betrokken bij de berekening van de milieueffecten van het voornemen. Apart inzichtelijk dient te worden gemaakt welke veranderingen van de effecten komen door verandering in vliegverkeer en welke effecten door ruimtelijke ontwikkeling.

Reactie bevoegd gezag

De beperkingengebieden en de gevolgen daarvan worden inzichtelijk gemaakt in het MER. Ook wordt in het MER een beschrijving van (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover het gaat om vastgestelde plannen, opgenomen. Deze projecten worden betrokken bij

de berekening van de milieueffecten, waarbij apart wordt aangegeven welke effecten worden veroorzaakt door de verandering in het vliegverkeer en welke effecten het gevolg zijn van ruimtelijke ontwikkeling.

Het MER geeft inzicht in de effecten, waaronder geluidbelasting, vanwege het extra wegverkeer op de ontsluitingsweg naar de luchthaven. Daarbij worden de effecten op de doorstroming van wegen rondom de luchthaven, waaronder de Langenbergseweg en de Burgemeester Ballingsweg, onderzocht. Alternatieven voor de verkeerslichten op de Burgemeester Ballingsweg zullen echter niet worden onderzocht. Het MER ziet enkel op het voornemen voor de luchthaven Gilze-Rijen en betreft niet een eventuele aanpassing van de weg.

12 Procedureel

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

De CNR&D geeft niet aan of het luchthavenbesluit na vaststelling onherroepelijk is of dat belanghebbenden in beroep kunnen gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Een inspreker wenst hierover graag te worden geïnformeerd.

Een inspreker vindt dat aanvragen voor ontheffingen voor recreatief gebruik minimaal 12 weken voor aanvang van het evenement in een populair en gebruikelijk blad gepubliceerd moeten worden, of een periode die het mogelijk maakt dat een bezwaar het in de ontheffing genoemde evenement nog kan beïnvloeden. Er zouden voldoende mogelijkheden moeten zijn om bezwaar te maken en een relevant bezwaar moet het evenement kunnen beïnvloeden.

Advies CieMER

De CieMER heeft geen aanbevelingen op dit specifieke onderwerp.

Reactie bevoegd gezag

Op grond van artikel 8:6, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gelezen in verbinding met artikel 2 van de Bevoegdheidsregeling bestuursrechtspraak die als Bijlage 2 bij de Awb is opgenomen, kan tegen een luchthavenbesluit op grond van artikel 10.15, eerste lid, van de Wet luchtvaart beroep worden ingesteld bij de Afdeling, tenzij dit besluit de luchthavens Lelystad, Rotterdam of Eindhoven betreft. In het luchthavenbesluit zal een beroepsclausule worden opgenomen.

Er gelden op grond van de Wet luchtvaart of de Awb geen regels ten aanzien van de tijd die tussen het bekendmaken van een ontheffing voor recreatief gebruik (op grond van artikel 10.13 van de Wet luchtvaart) en de datum van het gebruik waarvoor de ontheffing is verleend moet zitten. Verleende ontheffingen worden gepubliceerd in de Staatscourant, die via www.overheid.nl raadpleegbaar is. Ten overvloede wordt er nog op gewezen dat een

belanghebbende, naast het instellen van bezwaar, een voorlopige voorziening aan de bestuursrechter kan vragen indien hij meent dat sprake is van een spoedeisend belang.

13 Varia

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Volgens een inspreker voorziet de CNR&D niet in de gevolgen op het milieu en de omgeving van grondgebonden, (geluid producerende) activiteiten die er wel zijn, zoals de hondenkennel, de schietbaan, de hydrazine opslag, de explosieven opruimingsdienst, de explosieven opslag (plofcirkels) en een oude Duitse omroepinstallatie.

Een inspreker meent dat de CNR&D het beeld schetst dat effecten van het vliegveld zich beperken tot de directe omgeving, maar er zijn buiten de Ke-contour wel degelijk (milieu-)effecten waarneembaar. De CNR&D heeft hierop aanvulling nodig volgens een inspreker.

De regionale effecten in de CNR&D zijn onderbelicht en een inspreker vraagt in het bijzonder aandacht voor:

- Radarverstoringsgebied
- Vliegfunneleffecten
- Milieueffecten door vliegtuigen die buiten de wettelijke kaders van de Wet milieubeheer of de Wet luchtvaart vallen

In aanvulling op de CNR&D zouden volgens een inspreker in het MER de effectbeschrijvingen moeten worden uitgebreid met de volgende aspecten:

- a. ruimtebeslag (bijvoorbeeld meer verhard oppervlak) door uitbreiding of nieuwe functies;
- b. lichthinder;
- c. verontreiniging (bijvoorbeeld door gladheidsbestrijding van de start- en landingsbanen en wegen);
- d. trillinghinder en laag frequent geluid (bijvoorbeeld door transformatoren);
- e. stikstofemissies;
- f. cumulatieve effecten van alle relevante activiteiten op en in de omgeving van de luchthaven.

Een inspreker acht het voorts raadzaam om ook de secundaire milieuaspecten, als toe- of afname van het wegverkeer (bijvoorbeeld woon-werkverkeer) en de bereikbaarheid van de luchthaven op termijn goed te onderzoeken.

Er zijn flankerende MER-procedures in voorbereiding met een bovengemeentelijke uitstraling. Het betreft hier Hoogspanning 380 kV en Windturbines nabij de infrabundel A16. Volgens een inspreker zit hier een mogelijke beïnvloeding van Vliegveld Gilze-Rijen.

Coördinatie in proces is volgens inspreker van belang, zodat voortijdig knelpunten in beeld komen.

Volgens een inspreker is één van de inhoudsvereisten van een MER het beschrijven van de maatregelen om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen. Inspreker stelt dat de CNR&D een te beperkte reikwijdte op dit onderdeel beschrijft. In de CNR&D staat volgens een inspreker enkel dat maatregelen voor rattle noise en chinooks afgewogen worden. In principe zou dit stadium te vroeg zijn om specifiek te bepalen welke maatregelen verkend moeten worden. Het zou immers nog niet duidelijk zijn waar problemen zich voordoen en binnen welk milieucompartiment. Volgens inspreker is aanvulling op deze onderdelen noodzakelijk. Volgens inspreker dienen niet enkel de effecten in kaart gebracht te worden, maar is ook het afwegen van maatregelen onderdeel van de MER. Inspreker vraagt hoe deze maatregelen vorm worden gegeven.

Een inspreker verzoekt om in het MER in te gaan op mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld isolatie of het duurzaam bouwen van gebouwen) die garanties bieden voor klimaatneutraliteit en CO₂-compensatie (bijvoorbeeld bosaanplant). In dat kader dient ook duidelijk te worden gemaakt, hoe met milieucomponenten als Nox, methaan, fluorverbindingen, HFK's en dergelijke wordt omgegaan.

Advies CieMER

De CieMER adviseert in het MER te onderbouwen wat de toepasbaarheid van rekenmodellen is indien er geen standaard rekenmethode is voorgeschreven. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de luchtkwaliteit en depositie, alsmede voor veiligheidsrisico's.

Voor wat betreft bodem en (grond)water adviseert de CieMER om in het MER op te nemen wat de kansen op en de omvang van een eventuele verontreiniging met brandstoffen of middelen voor ijsbestrijding. Indien relevant, dienen de gevolgen voor het provinciale Grondwaterbeschermingsgebied of gebieden gereserveerd voor waterwinning of waterberging te worden beschreven.

Reactie bevoegd gezag

In het MER wordt aandacht besteed aan natuur, gezondheid, geur, grondgebonden geluid, trillingen, bodem, grond- en oppervlakte water, landschap, ecologie, ruimtelijke kwaliteit en wegverkeer. De Wet milieubeheer en de Wet luchtvaart vormen het toetsingskader. Aan ruimtebeslag wordt geen aandacht besteed in het MER, nu deze zaken niet aan orde zijn, althans er geen verandering teweeg wordt gebracht door de voorgenomen activiteit. Van grondgebonden bronnen (de hondenkennel, de schietbaan, de hydrazine opslag, de explosieven opruimingsdienst, de explosieven opslag (plofcirkels) en de oude Duitse omroepinstallatie) zal in beschrijvende zin inzicht worden gegeven.

In het MER worden de milieueffecten van de geluidbelasting en de externe veiligheid van het luchtverkeer en de luchtkwaliteit beschreven.

Tevens wordt in het MER gekeken naar de effecten op bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap, ecologie en ruimtelijke kwaliteit. Ten aanzien van water zal het MER een beschrijving bevatten van de bestaande kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater binnen het plangebied. De kansen op en mogelijke omvang van verontreinigingen, door bijvoorbeeld brandstoffen en ijsbestrijdingsmiddelen, van bodem en water worden in het MER meegenomen alsmede een beschrijving van de aanwezige en eventueel extra aan te brengen milieubescherpende voorzieningen. Daarbij wordt bezien of er gevolgen zijn voor het provinciale Grondwaterbeschermingsgebied of andere gebieden gereserveerd voor waterwinning of waterberging.

Voorts zal het MER in beschrijvende zin een gecumuleerd inzicht geven in de mate van effecten van relevante activiteiten op en rondom de luchthaven. Ook wordt een beschrijving van (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen buiten de luchthaven in het MER opgenomen, voor zover daarover besluiten zijn genomen.

In het MER wordt verder een beschrijving van maatregelen om ongewenste milieugevolgen te beperken. Deze maatregelen zien niet enkel op de effecten van rattle noise maar op alle milieugevolgen.