

Aan:

- De Gemeenteraad van de Gemeente Gilze en Rijen, p.a.
joep.timmermans@gilzerijen.nl

Cc:

- Het College van Burgemeester en Wethouders Van de Gemeente Gilze en Rijen, p.a.
Bestuurssecretariaat@gilzerijen.nl
- De leden van de COVM vliegbasis Gilze-Rijen, p.a: jelte.gier@rijksoverheid.nl

Gilze, 23 september 2020.

Geachte Leden van de Gemeenteraad,

In 1995 zijn op vliegbasis Gilze-Rijen de straaljagers vervangen door helikopters. De milieuvergunning die Defensie op dit moment heeft is van 1989. Deze vergunning is uitsluitend gebaseerd op het vliegen met straaljagers. De vergunning is tot op heden nog nooit aangepast. Op basis van de huidige referentiesituatie mag Defensie jaarlijks maximaal 18.247 starts en landingen doen met "geveugelde" vliegtuigen. Dit terwijl er nu reeds 25 jaar met helikopters gevlogen wordt. Helikopters, die in tegenstelling tot straaljagers, ook veel langer achtereen boven onze leefomgeving blijven hangen en daarbovenop, óók in tegenstelling tot vliegtuigen, rattlenoise en aanzienlijk meer geluidshinder veroorzaken.

Hoe lang kan bestuurlijk Nederland, inclusief ons provincie-, en gemeentebestuur, het nog toestaan dat één van de grootste helikopterbases in Europa functioneert zonder over een adequate vergunning te beschikken?

De commandant van de vliegbasis, Dhr. Adang, presenteerde op 27 november 2019 tijdens een bijeenkomst voor omwonenden op de vliegbasis een dia waaruit bleek dat Defensie in 2017 op de vliegbasis 30.029 starts en landingen met helikopters realiseerde (Zie [bijlage 1](#)). Dit afgezet tegen de bestaande vergunning voor 18.247 starts en landingen, vormt dus een forse overschrijding (165% van het aantal vliegbewegingen in de referentie-mer-situatie!).

Het aantal klachten is hierdoor in de loop van de tijd enorm toegenomen. Gilze-Rijen heeft dan ook de bedenkelijke eer om, landelijk gezien, de militaire basis met de meeste klachten binnen haar gemeentegrens te hebben.

Teneinde de activiteiten van de toen reeds 21 jaar op de vliegbasis aanwezige helikopters te legaliseren werkt Defensie sinds 2016 aan een luchthavenbesluit (hierna "LHB") voor vliegbasis Gilze-Rijen.

In het in januari 2018 gepubliceerde Ontwerp Luchthavenbesluit wordt melding gemaakt van een voorgenomen gebruik van 86.840 starts en landingen. Dit afgezet tegen de maximaal toegestane 18.247 stuks uit de bestaande vergunning (=376%) en de 30.029 feitelijke starts en landingen uit 2017 (=289%).

Op dit ontwerp Luchthavenbesluit zijn bijna 800 zienswijzen ingediend. Een ongekend aantal. De meeste bezwaren kwamen uit Gilze en Molenschot. Mede als gevolg hiervan werd op 5 juli 2018 in de Tweede Kamer de Motie Kerstens aangenomen waarin het kabinet verzocht werd, met betrekking tot het LHB Gilze-Rijen, in het kader van zorgvuldigheid, in overleg met betrokkenen te bezien op welke wijze tot een **gedragen luchthavenbesluit** kan worden gekomen. Sindsdien heeft het "omwonendenoverleg", waarin onze stichting ook actief participeert, een min of meer officiële status gekregen. De contacten met de nieuwe portefeuillehouder worden in dit kader door ons als constructief en prettig ervaren.

Mede als uitvloeisel van voornoemde motie en het omwonendenoverleg heeft de Staatssecretaris van Defensie op 12 februari 2020 een bezoek gebracht aan Gilze-Rijen. Alhoewel Defensie tot op dat moment amper bereidheid toonde tot het doen van concessies bleek de staatssecretaris daartoe wel enigszins bereid. Zo gaf zij aan onder meer te overwegen:

- de reserveveldfunctie te laten vervallen (afhankelijk van een nieuwe Luchthavenbesluit voor vliegbasis "de Peel"),
- de returnveldfunctie te halveren,
- het aantal vliegbewegingen voor de Historische Vlucht te willen maximeren tot 4000 per jaar.
- de export van 10% van het aantal helikopter-vliegbewegingen naar andere vliegbases te willen bewerkstelligen.
- de oefenruimte op de vliegbasis Gilze-Rijen voor de NH-90 te willen schrappen.

Hiervan uitgaande kan het aantal starts en landingen worden teruggebracht van de 86.840 welke nog in het ontwerp LHB voorzien werden, tot 58.158 starts en landingen indien daartoe ook in het LHB van vliegbasis de Peel de nodige aanpassingen kunnen worden gerealiseerd.

Met name haar voornemens met betrekking tot de reserveveldfunctie en de returnveldfunctie zouden een zodanige verkleining van de bestaande contour rond Molenschot en Hulten met zich meebrengen dat in deze kernen weer beperkte mogelijkheden voor woningbouw zouden ontstaan.

Er van uitgaande dat de voornemens van de Staatssecretaris ook zouden worden gerealiseerd zou daarmee het aantal vliegbewegingen worden teruggebracht tot 58.158. Nog steeds dus bijna een verdubbeling van het feitelijk in 2017 gerealiseerde aantal vliegbewegingen (30.029) en nog steeds 317% van de het aantal conform de referentie-mer-situatie (Zie **bijlage 2**)!

De Staatssecretaris overhandigde ons bij haar bezoek een kaartje (zie **bijlage 3**) met daarop de "indicatieve 35 Ke-contour" indien haar beleidsvoornemens zouden worden gerealiseerd (resultierend in 58.158 vliegbewegingen!).

Uit dit kaartje werd duidelijk dat de 35 Ke-contour aan de zuidzijde zou worden opgerekt tot op de A58 en daarmee dicht tegen Gilze zou komen te liggen. Dit is voor ons onaanvaardbaar! Iedere meter dat de contour immers nog dicht tegen de kern Gilze komt aan te liggen zal er in Gilze ook nóg meer overlast ervaren worden van overvliegende helikopters. Vooral als er daarbij dan ook nog van moet worden uitgegaan dat het aantal vliegbewegingen bijna verdubbeld gaat worden.

Uit het feit dat ruim 31% van de bijna 800 ingediende zienswijzen afkomstig zijn uit Gilze (meer, dan uit welke andere plaats dan ook) mag geconcludeerd worden dat er in Gilze geen draagvlak is om nog meer helikopterlawaai te dulden als gevolg van een verdubbeling van het aantal vliegbewegingen. Dit is ook de reden voor het schrijven van deze brief aan u.

Behalve het onaanvaardbaar zijn van een verdubbeling van het aantal vliegbewegingen en het dichter tegen de kern Gilze aanleggen van de 35 Ke-, of een daarmee vergelijkbare Lden-contour, zijn er echter nog een aantal zaken, samenhangende met het LHB, welke van belang zijn en die u in uw overwegingen zou dienen te betrekken:

1. Transitie Ke-Lden en wijziging bestaande contour

In haar brief van 12 februari 2020 aan de COVM heeft de staatssecretaris van Defensie bekendgemaakt dat Defensie, in de voorbereiding van De Peel, verder werkt aan de transitie van Ke naar Lden. Dan kan ook voor het luchthavenbesluit Gilze-Rijen Lden als hindermaat worden gehanteerd.

Op 26 september 2018 heeft het NLR over dit onderwerp ten gemeentehuize een presentatie gegeven. Daarin kwam naar voren dat, indien we ook in Gilze-Rijen zouden overgaan op Lden de 35Ke-contour vervangen zou gaan worden door de 55-63 db(A) Lden contour (Zie bijlage 4). Daarmee zou de geluidsbelasting rond onze vliegbasis vergelijkbaar worden met die *in het verlengde van de startbanen van Schiphol*. De norm daar voor het *Totale volume geluid Lden (TVG Lden)* per gebruiksjaar is daar immers ook maximaal 63,46 dB(A).

Die voor *de omgeving van Schiphol (buiten de startbanen)* bedraagt maximaal 58,35 db(A). (zie bijlage 5 - "*Handhavings-rapportage+Schiphol+2019*").

Met het binnenhalen van Lden dreigt onze gemeente dus een enorm paard van Troje binnen te halen! Wij willen hier immers geen geluidsoverlast die vergelijkbaar is met die in het verlengde van de startbanen van Schiphol!

Vooruitlopend op het nog te nemen LHB heeft Defensie in haar Informatienota van september 2020 laten weten dat zij in de komende jaren bouwkundige maatregelen in verband met rattle noise, zal gaan uitvoeren voor woningen waarvan zij verwacht dat die binnen de 35 Ke, of een daarmee vergelijkbare Lden-contour komen te liggen. Hiervoor heeft Defensie vanaf 2020 een bedrag van € 20 miljoen gereserveerd.

Wij hebben bezwaren tegen het aanvangen met deze saneringsmaatregelen zolang de besluitvorming over het LHB nog niet is afgerond. Dit zou voor ons uitsluitend acceptabel zijn indien door Defensie schriftelijk wordt bevestigd dat het gesaneerd zijn van deze ruim 200 woningen, voordat de besluitvorming over het LHB definitief is afgerond, niet als excuus mag worden gebruikt om de 35Ke-contour, of een daarmee vergelijkbare Lden-contour, over deze woningen heen te leggen. Wij zijn immers van oordeel dat, ook indien al deze woningen gesaneerd zijn, onderstaande bezwaargronden daarmee nog niet weggenomen zijn:

- Uitbreiding van contouren brengen ook meer belemmeringen met zich mee voor woningbouw en voor andere ruimtelijke ontwikkelingen. Op termijn zal hierdoor nog meer afbreuk worden gedaan aan de leefbaarheid in Gilze.
- Alleen woningen komen voor sanering in aanmerking. Bedrijfsgebouwen (inclusief alle werkplekken daarbinnen) zijn formeel geen geluidsgevoelige objecten, en komen niet voor sanering in aanmerking, terwijl die ook extra hinder zullen gaan ondervinden.
- Tuinen kunnen niet gesaneerd worden, en het leefgenot van onze inwoners mag niet gesaneerd worden.
- Meer geluidshinder, meer milieu-uitstoot en meer fijnstof doen afbreuk aan de gezondheid van onze inwoners.
- Bewoners van (gesaneerde) woningen binnen de 35 Ke-, of een daarmee vergelijkbare Lden-contour, hebben geen rechtsgrond meer om te klagen tegen overlast van overvliegende helikopters en dienen dit voortaan te dulden.

Bewoners aan wie Defensie nu een "saneringsaanbod" zal gaan doen zullen mogelijk gecharmeerd zijn van de bijdrage die Defensie zal doen aan de verbouwing van hun woning.

Ze zullen zich echter daarbij er niet altijd van bewust zijn welke consequenties de sanering van hun woning heeft voor henzelf op de langere termijn en voor andere bewoners van de gemeente welke net buiten de contour woonachtig zijn.

Om al deze redenen zijn wij van oordeel dat Defensie deze saneringsmaatregelen pas zou moeten gaan uitvoeren zodra de besluitvorming over het LHB definitief is geworden.

2. Nieuwe omgevingswet:

Op 1 januari 2022 treedt de nieuwe omgevingswet in werking. Staatssecretaris Stientje van Veldhoven heeft in een aanvulling op de wet besloten om regels voor het berekenen van geluid aan te passen. De precieze invulling van de nieuwe rekensom hoeft niet door het Parlement te worden goedgekeurd. Op dit moment zijn er aparte rekenregels voor windmolens, industrie, spoorwegen, snelwegen en de luchtvaart. Straks worden deze herriemakers in één nieuwe som bij elkaar opgeteld. De nieuwe rekensom leidt tot een totaal andere uitkomst ten opzichte van nu, waardoor met name de woningbouw in de directe omgeving van luchthavens ernstig in de knel dreigt te komen (**Zie bijlage 6**).

Nu strijden we om woningbouw in Molenschot en Hulten mogelijk te maken. Vanaf 2022 kan de woningbouw in de gehele regio mogelijk hierdoor “op slot” gaan!

De nieuwe omgevingswet is in het kader van het luchthavenbesluit noch door Defensie, noch door de gemeente ter sprake gebracht; ondanks het feit dat deze voor onze gemeente (en wellicht ook voor omliggende gemeentes) desastreus dreigt uit te pakken! Wij zijn van oordeel dat u de consequenties van de nieuwe omgevingswet in uw overwegingen dient te betrekken teneinde te voorkomen dat de voorgenomen substantiële toename van het aantal vliegbewegingen, vanaf 2022, woningbouw in de regio nog verder gaat belemmeren.

3. Stikstof

Naar aanleiding van de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof, dient Defensie voor de vliegbasis Gilze-Rijen voor de in het LHB voorgenomen activiteiten een vergunningaanvraag op grond van de Wet natuurbescherming in te dienen voor de totale stikstofuitstoot van de luchtgebonden en de grondgebonden activiteiten.

De informatienota van september 2020 geeft geen inzicht over de wijze waarop Defensie denkt aan de eisen te kunnen gaan voldoen. Naar onze overtuiging heeft zij daartoe drie mogelijkheden:

- Minder gaan vliegen.
- Ter compensatie Stikstofrechten opkopen in de omgeving
- Ter compensatie bomen planten in de omgeving.

Onze omgeving wordt van oudsher gekenmerkt door een omvangrijke en gezonde agrarische bedrijvigheid. Wij zouden het dan ook niet acceptabel vinden indien agrariërs in dit verband stikstofrechten zouden moeten gaan inleveren teneinde helikopters meer te kunnen laten uitstoten. Wij zijn er van overtuigd dat de inwoners van onze gemeente, indien zij voor de keuze worden gesteld tussen “koeien in de wei” of “helikopters in de lucht” heel nadrukkelijk voor het eerste zullen kiezen. Daarom verzoeken wij u ook Defensie er toe te bewegen de oplossing voor het stikstofprobleem te gaan zoeken in “minder vliegen” of het “ter compensatie planten van bomen”.

We zijn ons bewust van het belang van een goed opgeleide en geoutilleerde luchtmacht. We zijn ons ook bewust van de aanwezigheid van een vliegbasis binnen de gemeentegrenzen.

De huidige situatie brengt echter enorm veel geluidsoverlast met zich mee. Het leef- en woonklimaat wordt al fors verstoord. Van uitbreiding kan geen sprake zijn. Gezien de overlast moet er sprake zijn van reductie van geluidproductie. Onze gemeente heeft toch al te maken met een cumulatie van geluid door de aanwezigheid van de spoorlijn, de rijksweg A58, de oude rijksweg N282 en straks met de komst van bedrijventerrein Wijkevoort toenemend verkeer op de N260 (18.000 extra vrachtwagen-bewegingen).

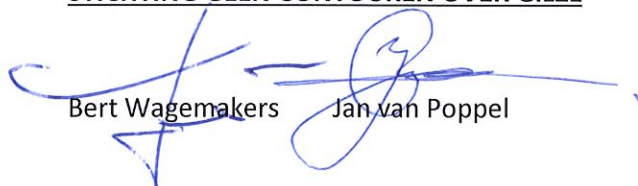
De Staatssecretaris heeft de leden van de Tweede Kamer moeten toezeggen te komen tot een 'gedragen besluit'. Om tot een gedragen besluit te komen verzoeken wij u alles in het werk te stellen om het LHB te laten voldoen aan onderstaande uitgangspunten:

- A. Contouren
Aan de west en oostzijde veel kleiner om Molenschot en Hulten mogelijkheden te bieden. Aan de noord en zuidzijde binnen de huidige 35 ke contour. Geen meter dichterbij de kernen van Rijen en Gilze. Overwegende dat uit nagenoeg alle NLR-rapportages in de afgelopen jaren gebleken is dat Defensie met haar ca 30.000 starts- en landingen altijd binnen de bestaande 35 Ke-contour gebleven is, kan ook gemakkelijk aan dit uitgangspunt worden voldaan indien het aantal starts- en landingen gehandhaafd blijft op het daadwerkelijk in 2017 gerealiseerde aantal starts en landingen.
- B. Transitie KE naar Lden
Wij vrezen dat door het gebruik van Lden de contour groter wordt. Ook bij deze berekening dient de nieuwe contour te voldoen aan hetgeen hiervoor omschreven is onder de kop 'Contouren'.
- C. Aantal vluchten
Het aantal vluchten is een resultante van de bovengenoemde contour.
- D. Avondvliegen
Geen uitbreiding van het avondvliegen.
- E. Meetnet
Handhaving van het meetnet.

De vliegbasis viert dit jaar het feit dat ze al 25 jaar binnen Gilze-Rijen zonder adequate vergunning met helikopters vliegen. Verwijzend naar de informatienota van september 2020 zal deze situatie nog minimaal 4 jaar langer gaan voortduren (tot 2024!). Wij verzoeken u dan ook in een motie vast te leggen waaraan naar uw opvatting een gedragen luchthavenbesluit moet gaan voldoen. Wat ons betreft zijn dat de items die hiervoor omschreven worden onder de letters A tot en met E. Mogen wij op uw medewerking rekenen? Het niet vastleggen van deze piketpalen in een motie door uw raad zal door de bewoners van de gemeente niet begrepen worden. Uiteraard zij wij graag bereid deze brief in een gesprek met u nader toe te lichten,

Met vriendelijke groet,

STICHTING GEEN CONTOUREN OVER GILZE



Bert Wagemakers Jan van Poppel

Bijlagen:

1. Een dia, gepresenteerd door Dhr. Adang, op 27 november 2019, waaruit bleek dat Defensie in 2017 op de vliegbasis 30.029 starts en landingen deed.
2. Berekening van het aantal vliegbewegingen conform Luchthavenbesluit, Hoofdlijnen reactienota en toezeggingen staatssecretaris.
3. Een kaartje, uitgereikt door de staatssecretaris van Defensie op 12 februari 2020 waarop door haar de "indicatieve 35 Ke-contour" is aangegeven indien haar beleidsvoornemens zouden worden gerealiseerd (resultierend in 58.158 vliegbewegingen!).
4. Een dia, op 26 september 2018 door het NLR ten gemeentehuize gepresenteerd, waarin naar voren komt dat, indien we ook in Gilze-Rijen zouden overgaan op Lden de 35Ke-contour vervangen zou gaan worden door de 55-63 db(A) Lden contour.
5. De "Handhavings-rapportage+Schiphol+2019", waaruit blijkt dat ook de geluidsbelasting in het verlengde van de startbanen van Schiphol per gebruiksjaar maximaal 63,46 dB(A) is.
6. Een artikel uit De Telegraaf van 1 augustus 2020 over de nieuwe omgevingswet.

