

MEMO

Openbaar

Aan Commissie Ruimte
Van College
Onderwerp proces Luchthavenbesluit vliegbasis Gilze-Rijen
Datum 22 oktober 2020
Corsanr 20int09907

1. Reactie op de brieven d.d. 23 september 2020 en d.d. 12 oktober 2020 van de Stichting geen contouren over Gilze.

Naar aanleiding van het concept-Luchthavenbesluit vliegbasis Gilze-Rijen hebben wij van Stichting Geen Contouren over Gilze twee brieven ontvangen (gedateerd 23 september 2020 en 12 oktober 2020). Beide brieven zijn ook aan de gemeenteraad gericht. Hieronder geven wij een reactie op de ingekomen brieven.

Brief van 23 september 2020

Op 24 september 2020 hebben wij een afschrift van de brief van de heer Van Poppel en de heer Wagemakers van de Stichting Geen contouren over Gilze ontvangen. De brief is gericht aan de gemeenteraad van Gilze en Rijen (zie bijlage 1).

In deze brief wordt de raad gevraagd om in een motie vast te leggen waaraan een gedragen luchthavenbesluit moet gaan voldoen.

Door de heer Van Poppel en Wagemakers van de Stichting worden daarbij de volgende items genoemd:

- Contouren aan oost- en westzijde worden kleiner, contouren aan zuid- en noordzijde komen geen meter dicht bij de kernen van Gilze en Rijen.
- Door de omzetting van Ke naar Lden worden de contouren wellicht groter. Ook hiervoor geldt hetgeen onder het eerste item is genoemd.
- Het aantal vluchten is een resultante van de hierboven genoemde contour.
- Geen uitbreiding van avondvluchten.
- Handhaving van het meetnet.

Verder wordt in het schrijven uitgebreid ingegaan op de transitie van Ke naar Lden, de gevolgen van de nieuwe Omgevingswet en de compensatie van stikstof.

Motie

Allereerst willen wij een reactie geven op het verzoek aan de raad om een motie aan te nemen waarin, zoals de stichting deze noemt, "piketpalen worden vastgelegd". Daar wordt nog aan toegevoegd: "Het niet vastleggen van deze piketpalen in een motie door uw raad zal door onze bewoners van de gemeente niet begrepen worden"



Wethouder Diepstraten heeft op maandag 21 september 2020 een overleg met de bewonersgroep gehouden. Ook de ingekomen brief van de Stichting is daarbij besproken. Bij dit overleg waren ook de heren Wagemakers en Van Poppel aanwezig.

Wij hebben naar aanleiding van dit overleg een ander beeld van de bewonersgroep terug gekregen dan hier wordt gesteld. We hebben een constructief overleg met de bewonersgroep gevoerd waarbij we de beoogd procesbegeleider hebben voorgesteld. Een ieder heeft vertrouwen in deze beoogd procesbegeleider. Door de bewonersgroep is voorgesteld om in kleine groepen de diverse items die nog ter discussie staan met defensie te bespreken. Dat is ook de wijze die ons voorstaat. Het zou een onverstandige beslissing zijn als dit proces doorkruist wordt door een opdracht van uw raad die geen ruimte biedt aan dit proces.

Staatssecretaris Visser heeft tijdens haar bezoek een aantal toezeggingen gedaan waardoor we al een flinke stap hebben kunnen zetten. Door defensie wordt onderkend dat dit niet het eindplaatje is. Zij geven zelf aan dat er nog ruimte is voor onderhandeling. Door nu een motie aan te nemen conform het voorstel van de stichting, doorkruisen we dit proces.. Na vaststelling van het luchthavenbesluit dat niet in verder overleg tot stand is gekomen, rest de bewoners dan niet anders dan beroep aan te tekenen bij de Raad van State. Als daarbij blijkt dat de gemeente niet langer mee heeft willen werken om te komen tot een "gedragen besluit" bemoeilijkt dit de rechtsgang voor de bewoners.

Transitie Ke naar Lden

Defensie heeft onderkend dat zij niet langer aan de (sterk verouderde) Ke systematiek kan vasthouden. Alle Luchthavenbesluiten die voor militaire luchthavens worden vastgesteld worden niet langer in Ke uitgedrukt, maar in Lden. Daarbij hebben we al eerder geconstateerd dat de Ke systematiek niet geschikt is voor onze luchthaven. Deze systematiek voorziet immers alleen in het landen en opstijgen van vliegtuigen met vaste vleugels. Deze systematiek kan de duur en vlieghoogte van een helikopter op een bepaalde plek niet verwerken. De keuze over te stappen naar Lden is ook in lijn met uw eerdere zienswijze.

De omzetting van Ke naar Lden is één van de onderwerpen waarover we met defensie in gesprek zijn. Met name de maximale grenswaarde die voor onze luchthaven wordt vastgesteld, is van belang. Het is niet zo dat de overlast met de introductie van Lden wordt vergroot. Wel weten we dan wat de werkelijke overlast is doordat nu wel op een juiste wijze de geluidsbelasting in beeld wordt gebracht. Voordat we hierop kunnen anticiperen, moeten we eerst weten waar de Lden contouren komen te liggen. Dit is weer afhankelijk van het uiteindelijk aantal (avond)vluchten.

Isolatie woningen Rattle

Aansluitend op de conversie van Ke naar Lden wordt in de brief ingegaan op het isoleren van woningen tegen rattle-noise. Hierbij wordt door de Stichting gesteld dat *"bewoners van gesaneerde woningen binnen de 35 Ke contour geen rechtsgrond meer hebben om te klagen tegen overlast van overvliegende helikopters en dienen dit voortaan te dulden"*.

Deze beredenering is naar oordeel van ons college onjuist. In feite zegt de Stichting dat bewoners uit Molenschot, waar een groot aantal woningen door defensie zijn gesaneerd, geen rechtsgrond meer hebben om te klagen. We zien geen enkel verband in het saneren van woningen en het vervallen van enige rechtsgrond om te klagen over overlast en zijn dan, in tegenstelling tot de Stichting, **niet** van oordeel dat de sanering van woningen pas moet worden uitgevoerd zodra het Luchthavenbesluit definitief is. De bewoners van deze woningen ervaren op dit moment overlast. Langdurig uitstel totdat het luchthavenbesluit is vastgesteld, lijkt ons niet gepast in deze situatie.

Omgevingswet

Als bijlage van de brief aan de raad is een krantenartikel uit de Telegraaf toegevoegd. In dit artikel wordt gewezen op het aanpassen van de rekenregels voor geluid bij het in werking treden van de omgevingswet.

Het klopt dat de rekenregels voor geluid in de Omgevingswet worden aangepast. Het gaat hierbij om de rekenmethode om het gecumuleerde geluid van de diverse geluidsbronnen op te tellen. In de Omgevingswet wordt vliegtuiggeluid strenger beoordeeld dan momenteel het geval is.

Ook nu wordt bij planvorming al rekening gehouden met cumulatie, dit is niet iets wat nieuw is. Echter, cumulatie van geluid zegt iets over de kwaliteit van een gebied. Dit kan als goed tot (zeer) slecht worden geclassificeerd. Aan cumulatie zijn geen maximale grenswaarden gesteld waarbij een plan geen doorgang kan vinden. In het zelfde artikel wordt het volgende aangehaald:

Advocaten Pieter van der Woerd en Pim Oremans van NewGround Law denken niet dat de rechter bouwplannen van tafel veegt. „De nieuwe regeling legt geen bindende regels op waaraan rechters vergunningen of bestemmingsplannen kunnen toetsen”, schrijven de twee deskundigen in hun weblog. Ook rond keuzes van gemeenten verwachten ze niet op voorhand een probleem.

Ook in de memorie van toelichting van de aanvullingswet geluid van de Omgevingswet wordt aangehaald dat ook in gebieden die op basis van cumulatie van geluid als zeer slecht worden geclassificeerd woningbouw mogelijk is. Hierbij wordt met name het aspect leefbaarheid genoemd dat als argument kan worden gebruikt bij de afweging om woningbouw mogelijk te maken in een dergelijk gebied.

Stikstof

Ten slotte wordt in de brief van de Stichting nog het Programma Aanpak Stikstof (PAS) benoemd.

Door defensie is aangehaald dat door de uitspraak van de RVS in mei 2019 de toename van de uitstoot van stikstof moet worden gecompenseerd. Tot op heden is niet duidelijk hoe defensie dit wil gaan doen. Defensie is bezig met de voorbereiding van een aanvraag vergunning op basis van de Wet natuurbescherming. De Stichting is van mening dat de compensatie niet van agrarische bedrijven uit de omgeving mag worden gehaald. Zij zien meer in het minder gaan vliegen en ter compensatie bomen in de omgeving planten. De stichting prevaleert “koeien in de wei” boven “helikopers in de lucht”. De Stichting verzoekt de raad om defensie er toe te bewegen de oplossing voor het stikstofprobleem te zoeken in minder vliegen of ter compensatie het planten van bomen.

De gemeenteraad heeft geen invloed op de manier waarop defensie stikstof wil compenseren. Wij zien wel een oplossing om stikstof bij de agrarische sector weg te halen, maar dan wel bij bedrijven die zelf aangeven te willen stoppen. Ook milieuhinderlijk veehouderijen zouden hierbij in aanmerking kunnen komen om te saneren.

2. Brief van 12 oktober 2020

Op 15 oktober hebben we een tweede brief van de Stichting geen contouren over Gilze ontvangen (zie bijlage 2).

In deze brief geeft de Stichting aan dat tot een gedragen luchthavenbesluit kan worden gekomen als defensie een extra concessie wil doen met betrekking tot het aantal vliegbewegingen. In de brief wordt een uitvoerige analyse gegeven van het aantal vliegbewegingen die nu en in het voorgenomen gebruik van de basis worden gevolgd. De vluchten zijn per type helikopter geanalyseerd.

Het idee van de Stichting is om alle gevraagde helikoptervluchten toe te staan die na de toezeggingen van de Staatssecretaris resteren, **met uitzondering van de vluchten met Chinook helikopers**. Voor deze helikopters moet defensie op zoek gaan naar een andere vliegbasis. Volgens de stichting wordt op deze wijze de overlast voor de omgeving terug gebracht naar een acceptabel niveau.

Het college waardeert dat de Stichting mee denkt in oplossingen om de overlast van het vliegverkeer zo ver als mogelijk te beperken. **Het voorstel om alleen de Chinook helikopers elders te stationeren acht defensie echter niet realistisch. Defensie heeft aangegeven dat naast de enorme investering die deze verplaatsing vraagt, ook uit oogpunt van bedrijfsvoering dit voorstel niet tot de mogelijkheden behoort.**

Als laatste merken wij op dat met deze brieven de Stichting een onderliggende thema ter discussie stelt, namelijk de vraag of er in een dicht bevolkt gebied zoals de regio Midden-Brabant wel ruimte is voor uitbreiding van de activiteiten zoals die nu worden voorgesteld door Defensie. Door dezelfde rijksoverheid wordt in de Nationale omgevingsvisie (NOVI) aangegeven dat er circa een miljoen woningen moeten worden bij gebouwd, vooral nabij stationslocaties en wordt een beroep gedaan op deze regio om verder te verdichten. Wij zijn als lokale overheid en stedelijke regio Breda-Tilburg ons doordrongen van dit spanningsveld en zullen ook bij de rijksoverheid aandacht hiervoor vragen.

Conclusie

Wij verwijzen u nogmaals naar de wijze waarop wij samen met de bewoners van onze gemeente en defensie in dialoog willen blijven en adviseren. De komende tijd gebruiken we om samen met een externe procesbegeleider in onderhandeling te gaan met defensie over de diverse bespreekpunten (zoals het aantal vliegbewegingen). We houden daarbij vast aan de zienswijze die door de raad op 5 maart 2018 is ingediend.

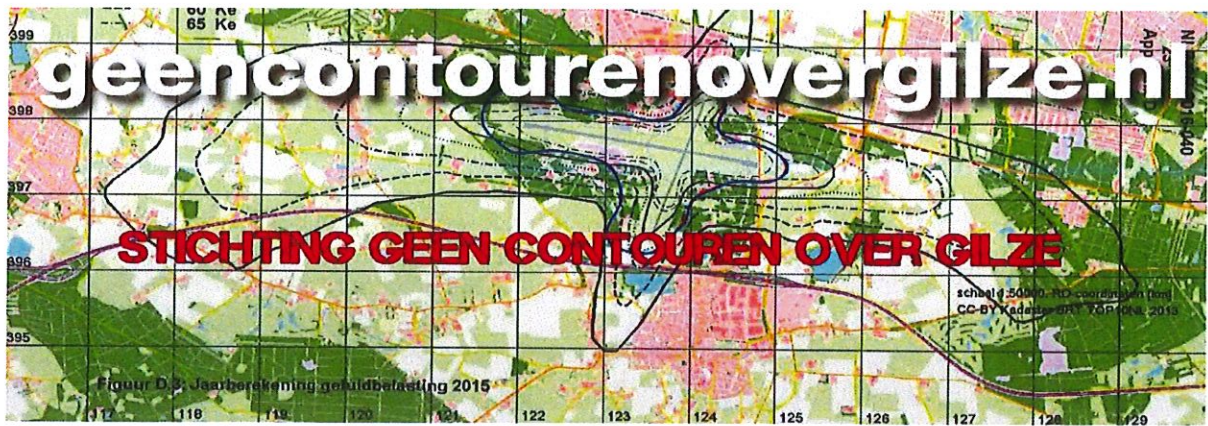
Wij informeren de Stichting nadat de commissie Ruimte haar mening kenbaar heeft gemaakt over de inhoud van de brieven.

3. Reactie op de Informatienota zienswijze ontwerp luchthavenbesluit Gilze-Rijen

Op 10 september 2020 hebben we een tussentijdse informatienota ontvangen waarin defensie een reactie geeft op ingediende zienswijzen naar aanleiding van het ontwerp luchthavenbesluit voor vliegbasis Gilze-Rijen. Naar aanleiding van deze nota hebben wij in een brief onze reactie hierop gegeven (zie bijgaande brief aan de staatssecretaris). Zoals u in de reactie kunt lezen, hangen de toezeggingen van de staatssecretaris voor een groot gedeelte af van de reactivering van vliegbasis De Peel. Daarom kan defensie op een aantal belangrijke aspecten nog geen concrete reactie geven. We vragen in de reactienota aandacht voor een aantal belangrijke items die in de MER nog niet goed zijn onderzocht, zoals gezondheid en leefbaarheid, externe veiligheid en het verminderen van het aantal vliegbewegingen door de inzet van extra simulatoren. Voor de reactie verwijzen wij u naar de inhoud van de brief. Ook deze brief versturen we na de commissievergadering van 24 november 2020, zodat we, indien nodig, uw input daarin nog kunnen verwerken.

Bijlagen:

1. Brief van 23 september 2020 met bijlagen
2. Brief van 12 oktober 2020
3. Brief reactie op de informatienota ontwerp luchthavenbesluit



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.



Een ‘gedragen’ Luchthavenbesluit voor vliegveld Gilze-Rijen

Inleiding

De **Stichting Geen Contouren over Gilze** is opgericht nadat in 2017 duidelijk werd, uit een NLR-rapport, dat Defensie voornemens was de activiteiten op de vliegbasis drastisch uit te breiden. In dit kader achtte men het noodzakelijk om de bestaande 35Ke-contour zodanig uit te breiden dat deze over een deel van de bebouwde kom van Gilze zou komen te liggen.

Een door ons uitgebrachte huis-aan-huis-folder deed de Gilzer bevolking wakker schrikken. Een overvolle zaal in de Hooikar bij een inderhaast door het gemeentebestuur georganiseerde informatiebijeenkomst was het resultaat. Het toenmalige gemeentebestuur nam onvoldoende stelling tegen deze uitbreiding van de bestaande contour.

Toen in januari 2018 het Ontwerp Luchthavenbesluit gepubliceerd werd, bleek dat Defensie dankbaar gebruik maakte van de door het gemeentebestuur uitgestoken hand door het aantal vliegbewegingen te verdrievoudigen (van ca 30.00 tot bijna 87.000) en de contour inderdaad meer naar het zuiden (tot over een deel van de kern Gilze) te verleggen. Dit ging ook het gemeentebestuur te ver.

Nooit eerder werden in Nederland 800 zienswijzen tegen een ontwerp luchthavenbesluit ingediend. De meesten daarvan kwamen uit Gilze en Molenschot. Mede op initiatief van het gemeentebestuur werd een “omwonendenoverleg” opgestart waarin organisaties en personen uit alle vier de kerkdorpen van onze gemeente participeerden. Ook onze stichting uiteraard.

Alhoewel ondertussen gezamenlijk al wel het nodige bereikt is (zie hierna) blijven de aantallen vliegbewegingen waarvan men nog steeds uitgaat, alsmede het voornemen om de bestaande 35Ke (of een daarmee vergelijkbare Lden-contour) nóg dichter naar Gilze te verleggen ons enorm veel zorgen baren. Wij vinden het dan ook van belang dat het tijd wordt dat we vanuit Gilze en Rijen met één standpunt het gesprek met Defensie voortzetten.

Wij hebben ons standpunt geformuleerd. Daarover informeren wij u middels deze notitie. Wij roepen u op dit standpunt ook tot het uwe te maken.

1. Werkelijk gevlogen aantallen

Uit pagina 11 van het NLR-rapport “De geluidsbelasting rond de vliegbasis Gilze-Rijen voor het jaar 2019” blijkt dat er in 2017, 2018 en 2019 jaarlijks zo’n 30.000 vliegbewegingen zijn op de vliegbasis, welke als volgt zijn samengesteld:

Werkelijk aantal vliegtuigbewegingen per representatief vliegtuigtype (excl. nachtstraffactor) Vliegbasis Gilze-Rijen <i>Bron: Blz. 11 van NLR-rapport 2019</i>			
	2017	2018	2019
Lichte helikopters	63	227	201
CHINOOK	11.731	9.458	10.842
Cougar	5.043	5.490	4.591
Apache	12.635	12.448	8.815
Overige helikopters	556	1.128	1.140
Subtotaal Helikopters	30.028	28.751	25.589
Jachtvliegtuigen	116	116	84
Licht vastvleugeligen	2.254	1.740	2.073
PC-7	1.664	986	502
Overige vliegtuigen	395	418	235
Subtotaal Vliegtuigen	4.429	3.260	2.894
Totaal	34.457	32.011	28.483

Uit voornoemd rapport blijkt ook dat men bij dit aantal vliegbewegingen **binnen** de thans geldende geluidscontouren blijft.

2. Huidige geluidscontouren

De milieuvergunning voor de vliegbasis is nog steeds gebaseerd op een vergunning uit 1989. De vergunning is tot op heden nog nooit aangepast. Dat beoogt men nu te doen met het luchthavenbesluit. Op basis van de huidige referentiesituatie mag Defensie jaarlijks maximaal 18.247 starts en landingen doen met “gevleugelde” vliegtuigen. De geluidscontouren die hierbij horen zijn met name aan oost- en westzijde (Hulten en Molenschot) zeer ruim vanwege het feit dat de vergunning nog uitgaat van het gebruik van straaljagers. Aan de noord- en zuidzijde ligt de contour op afstand van de kernen Rijen en Gilze.

Er wordt ondertussen al 25 jaar met helikopters gevlogen. 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.

Als ‘**Stichting Geen Contouren over Gilze**’ hebben wij altijd het standpunt gehuldigd dat in het nieuwe Luchthavenbesluit de contouren aan de oost- en westzijde veel kleiner en aan de noord- en zuidzijde iets kleiner kunnen worden. Met andere woorden: geen meter dichter bij de kernen van Gilze en Rijen!

Ook het kabinet heeft hier in 2004 bij de publicatie van het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2 pag. 55) een duidelijke uitspraak gedaan:

‘Overigens heeft het kabinet besloten de transporthelikopters die nu op Soesterberg zijn gestationeerd te verplaatsen naar Gilze-Rijen. De uitbreiding van de belegging van deze vliegbasis zal niet leiden tot een wijziging in de omvang van de geluidzone.’

Uit de jaarlijkse geluidsrapporten die in opdracht van Defensie gemaakt worden door het NLR (Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum) blijkt dat men met de circa 30.000 jaarlijkse vliegbewegingen ook ruimschoots binnen de huidige geluidscontouren blijft.

3. Ontwerp Luchthavenbesluit

In het in januari 2018 gepubliceerde Ontwerp Luchthavenbesluit wordt melding gemaakt van een voorgenomen gebruik van 86.840 starts en landingen. Momenteel, op jaarbasis, vliegt men er ca. 30.000! Met ander woorden een stijging van 200%! Dit terwijl Vliegbasis Gilze-Rijen met haar huidige 30.000 vliegbewegingen al jarenlang binnen Nederland de vliegbasis is, die het meeste klachten van omwonenden oplevert (zie ook onder paragraaf 5).

Met het ontwerp luchthavenbesluit liet Defensie zien in het geheel geen oog te hebben voor het woon- en leefgenot van onze inwoners. Er kwamen dan ook meer dan 800 zienswijzen op het ontwerp-luchthavenbesluit: een record aantal!

Na menige discussie met Defensie de afgelopen jaren en, naar aanleiding van de 800 zienswijzen is op 5 juli 2018 in de Tweede Kamer de Motie Kerstens (zie hierna) aangenomen. Staatssecretaris van Defensie, Mevr. Visser, bracht op 12 februari 2020 een bezoek aan onze gemeente.

Bij die gelegenheid gaf ze aan, onder een aantal condities, bereid te zijn een aantal aanpassingen op het ontwerp-luchthavenbesluit te willen overwegen als gevolg waarvan het aantal vliegbewegingen zou worden teruggebracht van 86.840 tot 58.159 stuks. Altijd nog het dubbele van de ca 30.000 vliegbewegingen in de afgelopen jaren! Dit onder het voorbehoud dat de reserveveldfunctie voor straaljagers verplaatst kan worden naar vliegveld De Peel.

4. Gedragen Luchthavenbesluit

De Staatssecretaris heeft naar aanleiding van de motie Kerstens de Tweede Kamer moeten toezeggen te willen komen tot een 'gedragen' Luchthavenbesluit. Naar onze mening kan dit alleen bereikt worden in goed overleg met de inwoners van deze regio. We moeten hierbij niet vergeten dat vliegveld Gilze-Rijen in een zeer dicht bevolkt gebied ligt. Onderstaand een overzicht van de gemeenten die in de directe omgeving van het vliegveld liggen met daarbij de inwoneraantallen.

Op een gebied van 25 km doorsnee	
Locatie	inwoners
Breda	181.000
Tilburg	219.000
Gilze en Rijen	26.000
Dongen	26.000
Goirle	23.000
Oosterhout	55.000
Baarle-Nassau /Hertog	10.000
Alphen-Chaam	10.000
Totaal aantal inwoners	550.000

Dit overzicht laat zien dat er in deze dichtbevolkte regio van ca. 25 vierkante kilometer ruim een half miljoen mensen wonen. Een factor waarmee terdege rekening gehouden moet worden.

5. Klachten

Dat er met de omgeving rekening gehouden moet worden blijkt ook uit het aantal jaarlijkse klachten over geluidsoverlast en andere hinder van het vliegveld. Van de 7.453 overlastmeldingen in 2017 van militaire vliegtuigen en helikopters in heel Nederland bij Defensie/Luchtmacht, kwamen er 2.600 uit Gilze-Rijen. Dat betekent dat van alle militaire vliegvelden in Nederland alleen Gilze-Rijen ruim een derde van alle klachten veroorzaakt. Overigens zijn er ook nog andere kanalen van klachtmeldingen via provincie en gemeente. Die zijn in onderstaande cijfers niet eens meegenomen.

jaar	aantal
2015	667
2016	661
2017	2.600
2018	1.685
2019	1.634

Zoals wij in paragraaf 4 al hebben aangegeven kunnen we rustig stellen dat het vliegveld Gilze-Rijen centraal ligt in een stedelijk gebied. In het SMT-2 pag. 53 heeft het kabinet daarover de volgende uitspraak gedaan:

*'Het aantal Nederlandse F-16 jachtvliegtuigen wordt verkleind van 137 tot 108. Als gevolg daarvan kan één van de drie F-16 bases worden gesloten. Het kabinet heeft besloten de vliegbasis Twenthe uiterlijk 2007 te sluiten. Er is voor Twenthe gekozen omdat deze basis ingeklemd ligt tussen **stedelijke agglomeraties en industriële complexen** en er vergeleken met de andere bases minder uitbreidingsmogelijkheden zijn. Bovendien zijn er binnen de geluidcontour van Twenthe betrekkelijk veel woningen aanwezig.*

Wij zijn van mening dat de situatie hier in onze omgeving vergelijkbaar is met die van vliegveld Twenthe. Mogen wij daarom van het kabinet, van Defensie, en ook van onze lokale bestuurders verwachten dat zij ook oog hebben voor kwaliteit van **onze leefomgeving** als het gaat over de vaststelling van het luchthavenbesluit voor vliegbasis Gilze-Rijen?

6. Hoe verder?

Het zal duidelijk zijn dat de weg om te komen tot een 'gedragen' Luchthavenbesluit nog redelijk lang en moeizaam kan zijn met de status zoals hierboven beschreven.

Toch willen wij als **Stichting Geen Contouren over Gilze** bijdragen aan de vormgeving van een 'gedragen' Luchthavenbesluit!

7. Ons Voorstel

Kijkend naar het overzicht met de vliegbewegingen (**zie bijlage 1**), de geluidsoverlast, het aantal klachten, de rattlenoise van de Chinook, de kosten voor isolatie (*geen isolatie van het totale woongenot zoals de tuin*) en de ligging in een stedelijk gebied zijn wij gekomen tot het volgende voorstel:

Met het oog op de 'overlast-problematiek' kunnen wij vaststellen dat *de Chinook, welke de veroorzaker is van rattlenoise en enorme geluidshinder*, niet past in onze stedelijke regio. Van de 58.158 vliegbewegingen die er zouden komen als de voorstellen van de staatssecretaris in het luchthavenbesluit zouden worden vastgelegd, worden er 20.502 gerealiseerd met de Chinook (nagenoeg een verdubbeling van het huidige aantal!)

Wij hebben ons in dit voorstel derhalve gefocust op dit toestel. Als eerste hebben we ons de vraag gesteld hoeveel vliegbewegingen er nu op jaarbasis met dit toestel worden gemaakt. Verwijzend naar de tabel op pagina 2 (paragraaf 1) blijkt dat er in 2019 10.842 vliegbewegingen met de Chinook zijn geweest. Ruwweg een derde van alle vliegbewegingen in 2019. Als we dit toestel naar een alternatieve locatie kunnen overplaatsen (vliegveld De Kooy, vliegbases Leeuwarden, Volkel, Eindhoven, Woensdrecht, De Peel of Deelen) zou het aantal vliegbewegingen in 2019 daarmee zijn teruggebracht van 28.483 tot 17.641 en er als volgt uitgezien hebben:

Werkelijk aantal vliegtuigbewegingen per representatief vliegtuigtype (excl. nachtstrafactor)			
Vliegbasis Gilze-Rijen			
Zonder Chinook			
	2017	2018	2019
Lichte helikopters	63	227	201
Cougar	5.043	5.490	4.591
Apache	12.635	12.448	8.815
Overige helikopters	556	1.128	1.140
Subtotaal Helikopters	18.297	19.293	14.747
Jachtvliegtuigen	116	116	84
Licht vastvleugeligen	2.254	1.740	2.073
PC-7	1.664	986	502
Overige vliegtuigen	395	418	235
Subtotaal Vliegtuigen	4.429	3.260	2.894
Totaal	22.726	22.553	17.641

Indien we nu uitgaan van het door staatssecretaris Visser gedane voorstel zoals genoemd in paragraaf 3 van 58.159 vliegbewegingen per jaar, en daarop het aantal daarin meegenomen vliegbewegingen met de Chinook (20.502) in mindering brengen, komen we uit op een netto aantal vliegbewegingen van 37.656. Als we daar dan ook nog de onnodige stijging van het aantal vliegbewegingen met vliegtuigen van aftrekken met 6.929 vliegbewegingen (van 2.894 vliegbewegingen in 2019 tot 9.823 in het voorstel van de staatssecretaris) komen we uit op 30.727 vliegbewegingen per jaar (ongeveer het gemiddelde van de afgelopen jaren).

Ter verduidelijking van alle hiervoor genoemde aantallen, zetten we ze hieronder letterlijk nog eens op een rij:

Vliegbewegingen van Helikopters Chinooks & overige	Referentie-Mer (nu vergund)	Ontwerp Luchthavenbesluit	Werkelijk aantal in 2019	Voorstel Staatssecretaris	Voorstel Staatssecretaris zonder Chinook	Ons voorstel zonder Chinook
Chinooks	0	25.310	10.842	20.503	0	0
Overige helikopters	0	42.550	14.747	27.833	27.833	27.833
Totaal helikopterbewegingen	0	67.860	25.589	48.336	27.833	27.833
Vliegbewegingen verdeeld over heli's en vliegtuigen	Referentie-Mer (nu vergund)	Ontwerp Luchthavenbesluit	Werkelijk aantal in 2019	Voorstel Staatssecretaris	Voorstel Staatssecretaris zonder Chinook	Ons voorstel zonder Chinook
Helikopters	0	67.860	25.589	48.336	27.833	27.833
Vliegtuigen	18.247	18.980	2.894	9.823	9.823	2.894
Totaal vliegbewegingen	18.247	86.840	28.483	58.159	37.656	30.727

Zoals reeds door Defensie aangegeven wordt er fors geïnvesteerd in het inzetten van flight simulatoren. Met deze techniek kunnen een groot aantal situaties nagebootst worden. Hierdoor zal het aantal 'live' gevlogene oefenvluchten gereduceerd kunnen worden. Uitspraken hierover zijn reeds in een eerder stadium door Defensie gedaan. We kunnen ons voorstellen dat door de inzet van deze techniek het aantal effectieve vluchten op vliegveld Gilze-Rijen nog verder zal kunnen dalen tot ca 25.000 jaarlijks.

Hiermee kunnen dan alle overige plannen van de Staatssecretaris, voor zowel helikopters als vliegtuigen, op de vliegbasis worden uitgevoerd, zonder dat er een noodzaak is daarvoor het aantal vliegbewegingen drastisch te laten stijgen en de bestaande contouren dichter tegen onze dorpskernen aan te leggen!

8. Gevolgen voor de omgeving

Wij denken dat op basis van bovenstaand voorstel zowel de belangen van Defensie als die van de inwoners van de gemeente Gilze en Rijen en de regio gediend worden. De geluidscontouren aan de noord- en zuidzijde behoeven niet uitgebreid te worden en kunnen op dezelfde plek blijven liggen. Voorts kan de contour bij Hulten en Molenschot fors kleiner worden, waarmee woningbouw in deze kernen mogelijk wordt, en zal er geen verdere aantasting van **ons leefmilieu** behoeven plaats te vinden (nóg meer lawaai, trillingen, uitstoot van fijnstof en stikstof, gezondheid, etc.) In dit kader wijzen wij ook naar de doelstellingen van het Schone Lucht Akkoord (SLA), een convenant tussen het rijk en de lagere overheden. In het SLA worden de volgende doelen nagestreefd:

1. Een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof in 2030.
2. Om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te behalen voor de negatieve gezondheidseffecten afkomstig van binnenlandse bronnen.
3. Om in de sectoren (weg)verkeer, inclusief mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens een dalende trend in te zetten van emissies van stikstofdioxide en fijn stof naar de lucht.

De gemeenteraden van de gemeenten Alphen-Chaam en Gilze en Rijen hebben de colleges verzocht te onderzoeken op welke wijze de ABG gemeenten gezamenlijk uitvoering kunnen geven aan het Schone Lucht Akkoord. Wij ondersteunen deze oproep, maar zouden het onbegrijpelijk vinden indien onze gemeenteraad enerzijds burgers en bedrijven zou gaan oproepen alle mogelijke acties te ondernemen om de luchtkwaliteit te verbeteren, en anderzijds Defensie geen halt zou toeroepen bij haar streven om het aantal vliegbewegingen binnen onze gemeente te verdubbelen.

Voor vragen en opmerkingen naar aanleiding van deze notitie kunt u uiteraard altijd contact met ons opnemen via info@geencontourenovergilze.nl.

Gilze, 12 oktober 2020.

STICHTING GEEN CONTOUREN OVER GILZE

Bijlage: Berekening van het aantal vliegbewegingen conform Luchthavenbesluit, Hoofdlijnen reactienota en toezeggingen staatssecretaris.

Kolom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
Aantal vliegbewegingen conform appendix C.2 in rapport NLR-CR-2016-612 m.b.t het concept luchthavenbesluit							Vliegbewegingen conform			Vliegbewegingen conform		Vliegbewegingen conform		Voorstel		Ons voorstel	
Regnr	Luchtvaartuig	Mil/civiel	Soort verkeer	Geluidcat	ICAO-code	Totaal	Hoofdlijnenreactienota	Voorstel	10% reductie	Voorstel	LHB	LHB-30.000	Staatsscr	St.secr. 30.000	St.secr. Zndr	Chinook	
1	Helikopter	Militair	Regulier	234	A53B Cougar	9.600	8.640	9.600	960	8.640	9.600	3.316	8.640	4.458	8.640		
2	Helikopter	Militair	Regulier		NH90	6.600	6.600	0	0	0	6.600	2.280	0	0	0		
3	Helikopter	Militair	Regulier	239	H64 PINE	12.300	11.070	12.300	1.230	11.070	12.300	4.249	11.070	5.711	11.070		
4	Helikopter	Militair	Regulier	800	H47 CHINOOK	13.800	12.420	13.800	1.380	12.420	13.800	4.767	12.420	6.408			
5	Helikopter	Militair	Regulier, handvaardigheid	12	A139/EC35 AGUSTAWESTLAND	390	351	390	39	351	390	135	351	182	351		
6	Helikopter	Militair	Regulier, handvaardigheid	234	AS32/NH90 PUMA	3.150	2.835	3.150	315	2.835	3.150	1.088	2.835	1.463	2.835		
7	Helikopter	Militair	Regulier, handvaardigheid		NH90	0	0	0	0	0	2.170	750	0	0	0		
8	Helikopter	Militair	Regulier, handvaardigheid	239	H64 PINE	2.010	1.809	2.010	201	1.809	2.010	694	1.809	934	1.809		
9	Helikopter	Militair	Regulier, handvaardigheid	800	H47 CHINOOK	6.450	5.805	6.450	645	5.805	6.450	2.228	5.805	2.995			
10	Helikopter	Militair	Returnveld	239	H64 PINE	4.900	4.410	2.450	245	2.205	4.900	1.693	2.205	1.138	2.205		
11	Helikopter	Militair	Returnveld	800	H47 CHINOOK	3.450	3.105	1.725	173	1.553	3.450	1.192	1.553	807			
12	Helikopter	Militair	Returnveld, handvaardigheid	239	H64 PINE	729	679	405	41	365	810	280	365	189	365		
13	Helikopter	Militair	Returnveld, handvaardigheid	800	H47 CHINOOK	1.610	1.449	805	81	725	1.610	556	725	375			
14	Helikopter	Militair	Overig militair	233	PUMA	110	99	110	11	99	110	38	99	52	99		
	Helikopter	Militair	Totaal			67.350	52.722	53.195	5.320	47.876	67.350	23.267	47.876	24.707	27.374		
15	Helikopter	Civiel	Overig civiel	12	A139 AGUSTAWESTLAND	280	252	280	28	252	280	97	252	131	252		
16	Helikopter	Civiel	Overig civiel	15	EC35 AIRBUS	230	207	230	23	207	230	79	207	108	207		
	Helikopter	Civiel	Totaal			510	459	510	51	459	510	176	459	239	459		
	Helikopter		Totaal			67.860	53.181	53.705	5.371	48.335	67.860	23.443	48.335	24.946	27.833		
17	Vliegtuig	Militair	F-35, reserveveld, 6 maanden	490	F35	2.510	2.259	0	0	0	2.510	867	0	0	0		
18	Vliegtuig	Militair	mil.transport, tactical approach	101	C130	520	468	520	52	468	520	180	468	242	468		
19	Vliegtuig	Militair	Overig militair	101	C130	420	378	420	42	378	420	145	378	196	378		
20	Vliegtuig	Militair	Overig militair	202	AJET	80	72	80	8	72	80	28	72	38	72		
21	Vliegtuig	Militair	Overig militair	225	E3TF	45	45	50	5	45	50	17	45	24	45		
22	Vliegtuig	Militair	Overig militair	490	F35	280	252	280	28	252	280	97	252	131	252		
23	Vliegtuig	Militair	Overig militair	503	PC7	1.070	963	1.070	107	963	1.070	370	963	498	963		
	Vliegtuig	Militair	Totaal			4.930	4.437	2.420	242	2.178	4.930	1.703	2.178	1.129	2.178		
19	Vliegtuig	Civiel	Klu Historische vlucht	1	BE18	500	225	200		200	500	173	200	104	200		
20	Vliegtuig	Civiel	Klu Historische vlucht		DHC2	600	270	240		240	600	207	240	125	240		
21	Vliegtuig	Civiel	Klu Historische vlucht		T6	1.900	855	760		760	1.900	656	760	393	760		
22	Vliegtuig	Civiel	Klu Historische vlucht	2	S11	1.700	765	680		680	1.700	587	680	352	680		
23	Vliegtuig	Civiel	Klu Historische vlucht	3	C172	800	360	320		320	800	276	320	166	320		
24	Vliegtuig	Civiel	Klu Historische vlucht	5	DH82	600	270	240		240	600	207	240	125	240		
25	Vliegtuig	Civiel	Klu Historische vlucht		PA18	3.100	1.395	1.240		1.240	3.100	1.071	1.240	641	1.240		
26	Vliegtuig	Civiel	Klu Historische vlucht	79	B25	500	225	200		200	500	173	200	104	200		
27	Vliegtuig	Civiel	Klu Historische vlucht	503	SPI1	300	135	120		120	300	104	120	63	120		
28	Vliegtuig	Civiel	slepen zweefvliegtuigen	3	B18	2.560	2.304	2.560	256	2.304	2.560	884	2.304	1.189	2.304		
29	Vliegtuig	Civiel	Overig civiel	3	C172	450	450	500	50	450	500	173	450	233	450		
30	Vliegtuig	Civiel	Overig civiel	5	PA18	500	450	500	50	450	500	173	450	233	450		
31	Vliegtuig	Civiel	Overig civiel	46	A124	10	9	10	1	9	10	3	9	6	9		
32	Vliegtuig	Civiel	Overig civiel	70	C550	40	36	40	4	36	40	14	36	20	36		
33	Vliegtuig	Civiel	Overig civiel	120	D228	370	333	370	37	333	370	128	333	173	333		
34	Vliegtuig	Civiel	Overig civiel	209	L39	70	63	70	7	63	70	24	63	33	63		
	Vliegtuig	Civiel	Totaal			14.050	8.145	8.050	405	7.645	14.050	4.854	7.645	3.960	7.645		
	Vliegtuig		Totaal			18.980	12.582	10.470	647	9.823	18.980	6.557	9.823	5.089	9.823		
	Totaal					86.840	65.763	64.175	6.018	58.158	86.840	30.000	58.158	30.035	37.656		

Chinook 20.502

Daadwerkelijk aantal helikopterbewegingen in 2017	30.029	30.029	30.029	30.029
Het aantal helikopterbewegingen zou worden	67.860	53.181	53.705	48.335
Stijging van het aantal helikopterbewegingen t.o.v 2017	Stijging 37.831 ###	23.152	23.676 79%	18.306 61%

Referentie-mer 1 squadron F16's	18.247	18.247	18.247	18.247
Het aantal vliegbewegingen zou worden	86.840	65.763	64.175	58.158
Stijging	68.593 ###	47.516	45.928 252%	39.911 219%

Daadwerkelijk aantal helikoptervluchten in 2017 conform opgave Adang	30.029
Aantal helikoptervluchten zou worden:	48.335
Stijging van het aantal vliegbewegingen met helikopters, bij 50% returnveld	18.306
Waarvan 50% returnveldfunctie	-4.847
Blijft: Toename t.o.v. 2017 met bestaande helikoptertypes (excl.NH90!)	13.459

Aan de staatssecretaris van Defensie,
Mevrouw B. Visser
Postbus 20701
2500 ES 'S-GRAVENHAGE

Behandelaar: *Johan Stabel*
Telefoonnummer: 088-3821151
Mail: johanstabel@abq.nl

Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 20uit06678
Zaaknummer: 18ZK00838

Verzonden op:

Onderwerp: Reactie op informatienota zienswijze ontwerp luchthavenbesluit Gilze-Rijen

Geachte staatssecretaris,

In januari 2018 is door Defensie het ontwerp-luchthavenbesluit en het ontwerp milieueffectrapport voor vliegbasis Gilze-Rijen ter visie gelegd.

Wij hebben, net als ongeveer 800 omwonenden, gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Op 10 september 2020 hebben we een tussentijdse informatienota ontvangen, waarin Defensie een reactie geeft op ingediende zienswijzen. Hoewel in de informatienota nog niet op alle ingediende zienswijzen een antwoord kan worden gegeven, stellen wij het op prijs dat we een eerste reactie op de zienswijzen hebben ontvangen. We geven met deze brief graag een reactie op het lopende proces en een eerste reactie op de informatienota.

1. Motie van Raan

Een delegatie van bewoners van onze gemeente heeft op 26 juni 2018 een petitie aan de Tweede Kamer aangeboden. Zij hebben daarbij hun zorgen geuit over het voorgenomen gebruik van de vliegbasis zoals deze in het ontwerp-luchthavenbesluit wordt voorgesteld. In de vergadering van de Tweede Kamer op 5 juli 2018 is vervolgens een motie ingediend en aangenomen (motie van de leden Kerstens en Van Raan). In deze motie wordt het kabinet verzocht om in overleg met betrokkenen te bezien op welke wijze tot een gedragen besluit kan worden gekomen. Op basis van de motie hebben we in de afgelopen periode goede eerste stappen gezet.

2. Bezoek aan onze gemeente

Mede op verzoek van de leden van de COVM Vliegbasis Gilze-Rijen heeft u op 12 februari van dit jaar een bezoek gebracht aan onze gemeente. U heeft daarbij de vier dorpen in onze gemeente bezocht en uitgebreid gesproken met bewoners, wat overigens zeer werd gewaardeerd door de bewoners. Zij hebben daarbij hun zorgen uitgesproken over de ernstige geluids- en trillingsoverlast die zij vanwege de helikopterbasis ervaren en de vrees dat bij het voorgenomen gebruik een onleefbare situatie ontstaat.

Postbus 73
5120 AB Rijen
Telefoon 14 0161
E-mail: info@gilzerijen.nl



Na afloop van de gesprekken met de bewoners heeft u een aantal toezeggingen gedaan om voor een deel tegemoet te komen aan de zienswijzen die zijn ingediend. Wij zien deze toezeggingen als een belangrijke eerste stap om te komen tot een goede dialoog met de omgeving.

Om de reserveveldfunctie van vliegbasis Gilze-Rijen te laten vervallen, moet eerst voorrang worden gegeven aan het luchthavenbesluit van vliegbasis De Peel. Als dit luchthavenbesluit is vastgesteld, kan de reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen voor vliegbasis Gilze-Rijen komen te vervallen. De procedure voor het luchthavenbesluit De Peel gaat naar verwachting een aantal jaren in beslag nemen. Aansluitend daarop wordt de (formele) procedure voor luchthavenbesluit Gilze-Rijen hervat.

Wij hechten eraan u te melden dat wij akkoord zijn met dit noodzakelijke uitstel, waarbij wij samen de belangrijke procesafpraak hebben gemaakt dat alle voorbereidende werkzaamheden in de tussentijd worden opgepakt.

In aanvulling hierop hebben wij recent bericht ontvangen over het concept wetsvoorstel waarbij de termijn waarbinnen tot een luchthavenbesluit moet worden gekomen, wordt uitgesteld tot een datum die samenhangt met de overgangswetgeving rondom de omgevingswet. Wij verzoeken u in het kader van de rechtszekerheid, en vooral ook in het kader van het bij de omgeving op te bouwen vertrouwen om een concrete datum voor te stellen in deze wetgeving. Dit is in onze ogen ook een stap die bijdraagt aan de motie om te komen tot een gedragen luchthavenbesluit.

3. Informatienota naar aanleiding van zienswijzen ontwerp-luchthavenbesluit.

In de informatienota wordt aangegeven dat op een groot aantal van de ingediende zienswijzen een reactie wordt gegeven. Het is helaas nog niet mogelijk op alle vragen antwoord te geven. Een deel van de beantwoording is bijvoorbeeld afhankelijk van de ontwikkelingen op vliegbasis De Peel of van het overleg dat nog met omwonenden van vliegbasis Gilze-Rijen gevoerd zal worden.

We hechten er waarde aan om een eerste reactie geven op de aspecten waarop in de informatienota nog geen volledige duidelijkheid geeft.

3.1 gezondheid en leefbaarheid

In de eerdere nota van Toelichting op het ontwerp-luchthavenbesluit geeft u aan dat Defensie concludeert dat de effecten, die het gevolg zijn van het met het Luchthavenbesluit Gilze-Rijen mogelijk gemaakte luchthavenverkeer relatief beperkt zijn. Het vaststellen van dit besluit acht u op basis hiervan aanvaardbaar.

In onze zienswijze geven wij aan dat wij deze conclusie in het geheel niet delen. Ook de MER-commissie adviseert om een gezondheidsbelevingsonderzoek uit te voeren, los van het MER.

In het ontwerp-luchthavenbesluit is het advies van de MER-commissie niet overgenomen. Een gezondheidsbelevingsonderzoek ontbrak. U geeft in de informatienota aan alsnog een dergelijk onderzoek uit te laten voeren en bij de reactienota een antwoord op dit aspect te geven. Wij zijn blij met deze reactie.

Gezondheid en leefbaarheid rond de vliegbasis zijn voor ons het belangrijkste aandachtspunt. Het RIVM heeft in 2019 het rapport "Geluidhinder rond Nederlandse Luchthavens, monitoring, enquêtes en blootstelling-responsrelaties" uitgebracht. Dit rapport is aan de hand van de

gezondheidsmonitor van de GGD tot stand gekomen. In dit rapport werden militaire luchthavens echter nog niet meegenomen.

We hebben van het RIVM vernomen dat dit jaar het onderzoek opnieuw wordt uitgevoerd, waarbij ook de militaire vliegbases worden onderzocht. Dit onderzoek vindt plaats in overleg met de GGD en Defensie. Wij vragen u dit onderzoek te betrekken bij de afweging of de vliegbewegingen in het beoogd gebruik uit oogpunt van gezondheid en leefbaarheid aanvaardbaar zijn. Daarnaast vragen wij u om meer aandacht te geven aan de onderwerpen gezondheid en leefbaarheid en dit nadrukkelijk te betrekken in het proces om te komen tot een gedragen luchthavenbesluit vliegbasis Gilze-Rijen.

Tot slot vragen wij uw aandacht voor het beroep dat door de Rijksoverheid op onze regio heeft gedaan. In de Nationale omgevingsvisie (NOVI) wordt aangegeven dat er circa een miljoen nieuwe woningen moeten worden gebouwd, vooral nabij stationslocaties en wordt een beroep gedaan op onze regio om verder te verdichten. Anderzijds wil Defensie de vliegbewegingen op vliegbasis Gilze-Rijen fors uitbreiden. Wij zijn als lokale overheid en stedelijke regio Breda-Tilburg ons doordrongen van dit spanningsveld en vragen u dit ook op rijksniveau met elkaar te bespreken.

3.2 Onvoldoende inzicht in de mogelijkheden en effecten van geluid beperkende maatregelen

In hoofdstuk 2 van onze zienswijze geven wij aan dat het MER onvoldoende inzicht geeft in de mogelijkheden en effecten van geluidsbeperkende maatregelen .

In uw informatienota gaat u in paragraaf 4.1 t/m 4.14 weliswaar in op het weerleggen van alternatieven, echter dit zijn alternatieven die omwonenden met de zienswijzen hebben aangedragen. Dit is niet wat wij met onze zienswijze aangeven. In onze zienswijze geven we aan dat het gebruikelijk is dat in een MER alternatieven zijn benoemd door de opdrachtgever. En dat duidelijk is wat het minst milieubelastend alternatief is. In de MER vliegbasis Gilze-Rijen zijn door Defensie geen alternatieven benoemd.

Een van de geluidsbeperkende maatregelen kan zijn de inzet van simulatoren voor het zogenaamde circuitvliegen op en rondom de vliegbasis. In uw informatienota stelt u dat *live* vliegen en het beoefenen van circuitvliegen noodzakelijk is. Dit trekken we niet in twijfel, echter wij zijn nog steeds van mening dat deze vluchten gedeeltelijk in simulatoren kunnen worden geoefend. Ook zeer complexe oefeningen kunt u al in simulatoren oefenen, het ligt in de rede dat ook de minder complexe circuitvluchten gedeeltelijk in simulatoren kunnen worden geoefend.

3.3. Externe Veiligheid

In uw informatienota wordt aangegeven dat er geen beleidskader en normering is vastgesteld voor militaire luchthavens en dat daarom volstaan wordt met een kwalitatieve beschouwing van de risicomaten.

Door de minister is aangegeven dat er uiterlijk in 2012 extern veiligheidsbeleid zou zijn voor militaire vliegvelden. Acht jaar later is er nog geen beleid waardoor normstelling ontbreekt en toetsing niet mogelijk is. Het is van belang dat een valide toetsingskader wordt opgesteld waarmee de veiligheid rond militaire vliegbases inzichtelijk kan worden gemaakt. Wij verzoeken u dan ook om op korte termijn genoemd beleid op te stellen zodat bij het actualiseren van de MER rapportages voor de vliegbasis er wel beleid en normstelling voorhanden is.

In onze zienswijze vragen we waarom afgeweken wordt van het regulier kader inzake het begrip 'kwetsbaar object'. In de informatienota geeft u aan dat het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen) niet van toepassing is voor het luchthavenbesluit.

Ook hierover verzoeken wij u om op korte termijn beleid en een toetsingskader op te stellen, zodat de externe risico's rond de vliegbasis vanwege de opslag van gevaarlijke stoffen inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

4. Externe procesbegeleider

Wij zijn blij dat u invulling heeft willen geven aan onze vraag om een extern procesbegeleider te zoeken. Wij vragen u het mandaat en de taken van de procesbegeleider ruim voldoende te omschrijven en dit in samenspraak met onze gemeente te doen. Wij respecteren daarbij uiteraard dat u verantwoordelijk blijft voor het te nemen luchthavenbesluit en dat de procesbegeleider daarom geen zeggenschap heeft over de inhoud van dat besluit en hierover geen dwingende afspraken kan maken.

5. Tenslotte

Wij begrijpen dat op een aantal belangrijke aspecten nog geen reactie kan worden gegeven omdat eerst een aantal onderzoeken en procedures moeten worden gevolgd. Denk hierbij aan het Luchthavenbesluit voor vliegbasis De Peel, de transitie van Ke naar Lden, onderzoek naar Rattle-noise en de monitoring van geluid met het geluidmeetnet. Met uw toezeggingen eerder dit jaar is een belangrijke stap in de goede richting gezet. Wij hebben het vertrouwen dat we samen met omwonenden de komende tijd nog meer stappen kunnen zetten om uiteindelijk te komen tot een gedragen luchthavenbesluit.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Gilze en Rijen,

de secretaris

de burgemeester,

R.M. (René) Wiersema

D.A. (Derk) Alssema