Wij Willem-Alexander,
Bij de gratie Gods,
Koning der Nederlanden,
Prins van Oranje-Nassau,
Enz. enz. enz.

Besluit van
tot vaststelling van een luchthavenbesluit
voor de militaire luchthaven Gilze-Rijen
(Luchthavenbesluit Gilze-Rijen)

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Defensie van 2018, nr. , Directie Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

Gelet op artikel 10.15 van de Wet luchtvaart;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 2018, no. W);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Defensie van 2018, nr. , Directie Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat);

Hebben goedgevonden en verstaan:

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1
In dit besluit wordt verstaan onder:
a. extramurale opslag of verwerking: opslag of verwerking anders dan in een volledig afgesloten gebouw;
b. gebruiksjaar: de periode van een jaar die loopt van 1 januari tot en met 31 december;
c. recreatief burgerluchtverkeer: luchthavenluchtverkeer in de vorm van zweefvliegen, sleepvliegen, motorsportvliegen of modelvliegen, als bedoeld in artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens;
d. uniforme daglichtperiode: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00' N en 05°00' O op zeeniveau;
e. vliegtuigbeweging: start of landing van een vliegtuig van of op de luchthaven;
f. wet: Wet luchtvaart.

Hoofdstuk 2 Het luchthavengebied en het beperkingengebied

Artikel 2.1

1. Het luchthavengebied is het gebied dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 1 bij dit besluit.
2. Het beperkingengebied is het gebied dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 2 bij dit besluit.
3. Het beperkingengebied is samengesteld uit:

a. het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden, dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit;
b. het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond zoals dat voortvloeit uit artikel 3.2.2, dat als zodanig is aangewezen op de kaarten in bijlagen 4 en 5 bij dit besluit;
c. het gebied waarbinnen bepaald grondgebruik of een bestemming binnen de in artikel 3.2.3 aangewezen categorieën niet is toegestaan, dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 6 bij dit besluit.

Hoofdstuk 3 Bestemming en gebruik van de grond

Paragraaf 3.1 Het luchthavengebied

Artikel 3.1.1

De gronden die zijn bestemd en worden gebruikt voor het banenstelsel van de luchthaven, de rolbanen, de vliegtuigopstelplaatsen, de hangars en vliegtuigshelters en de gronden die benodigd zijn voor de uitvoering van de taken en functies die zijn toegekend aan de militaire luchthaven Gilze-Rijen, zijn als zodanig aangewezen op de kaart in bijlage 1 bij dit besluit.

Paragraaf 3.2 Het beperkingengebied

Artikel 3.2.1

De artikelen 5 tot en met 14 van het Besluit militaire luchthavens zijn van toepassing ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de gronden zoals aangewezen op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit. Op deze kaart zijn tevens aangewezen de gebieden behorende bij de waarden van de geluidsbelasting hoger dan 40, 45 en 65 Kosteneenheden.

Artikel 3.2.2

Artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens is van toepassing ten aanzien van de maximaal toelaatbare hoogten van objecten in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer, onderscheidenlijk de veiligheid van het landen van luchtvaartuigen met behulp van een instrument landingssysteem, op de gronden zoals aangewezen op de kaarten in bijlagen 4 en 5 bij dit besluit.

Artikel 3.2.3

1. Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 6 bij dit besluit is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

a. oppervlaktewateren met een oppervlakte van meer dan 3 hectare;
b. natuurbeschermingsgebieden en vogelbeschermingsgebieden;
c. vishouderijen met extramurale bassins;
d. extramurale opslag of verwerking van organisch materiaal;
e. afvalwaterzuiveringsinstallaties.

2. In afwijking van het eerste lid is dit grondgebruik of deze bestemming toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 10.17, zesde lid, juncto artikel 8.9 van de wet.
3. De verklaring van geen bezwaar wordt slechts afgegeven indien aan de hand van een door de aanvrager in te dienen fauna-effectstudie kan worden aangetoond dat een grondgebruik of een bestemming niet leidt tot een toename van het risico op vogelaanvaringen voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven.
4. Aan de verklaring van geen bezwaar kunnen voorwaarden verbonden worden.

Hoofdstuk 4 Grenswaarden en regels voor het luchthavenluchtverkeer

Paragraaf 4.1 Grenswaarde en regels voor het militaire luchtverkeer

Artikel 4.1.1
Voor het militaire luchtverkeer geldt de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor militair luchtverkeer, waarvan de geografische ligging is aangewezen op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit.

Artikel 4.1.2
1. De luchthaven is voor militair luchtverkeer geopend op:
   a. maandag tot en met donderdag van 08.00 tot 00.00 uur,
   b. op vrijdag van 08.00 uur tot 18.00 uur,
   met uitzondering van nationale en christelijke feestdagen.
2. In afwijking van het eerste lid kan gedurende de nachtelijke uren van maandag tot vrijdag 08.00 uur door militair luchtverkeer worden gestart en geland ten behoeve van nationale of internationale oefeningen.
3. Buiten de in het eerste lid genoemde openstellingstijden kan door militair luchtverkeer worden gestart en geland in geval van dringende operationele noodzaak.

Paragraaf 4.2 Grenswaarde en regels voor het commercieel burgerluchtverkeer

Artikel 4.2.1
Voor het commercieel burgerluchtverkeer geldt als grenswaarde een maximum van 110 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar.

Artikel 4.2.2
De luchthaven is voor commercieel burgerluchtverkeer geopend op maandag tot en met vrijdag van 09.00 uur tot 16.30 uur.

Paragraaf 4.3 Grenswaarde en regels voor het recreatief burgerluchtverkeer en burgerluchtverkeer van algemeen maatschappelijk belang

Artikel 4.3.1
1. Voor het recreatief burgerluchtverkeer, met uitzondering van zweefvliegen en modelvliegen, geldt als grenswaarde een maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar.

2. Voor zweefvliegen geldt als grenswaarde een maximum van 9.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar.

Artikel 4.3.2

1. De luchthaven is voor recreatief burgerluchtverkeer geopend:
   a. voor motorsportvliegen op maandag tot en met zaterdag van 08.00 uur tot het einde van de uniforme daglichtperiode en op zondagen en nationale en christelijke feestdagen van 12.00 uur tot het einde van de uniforme daglichtperiode;
   b. voor zweefvliegen en sleepvliegen op maandag tot en met zaterdag van 08.00 uur tot het einde van de uniforme daglichtperiode en op zondag en nationale en christelijke feestdagen van 12.00 uur tot het einde van de uniforme daglichtperiode;
   c. voor modelvliegen op maandag tot en met vrijdag van 08.00 uur tot het einde van de uniforme daglichtperiode en op zaterdag, zondag en nationale en christelijke feestdagen van 09.00 uur tot het einde van de uniforme daglichtperiode.
2. De luchthaven is geopend voor het landen en starten van burgerluchtverkeer dat een algemeen maatschappelijk belang dient en dat volgens een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de wet daartoe gerechtigd is.

Paragraaf 4.4 Afwijking van regels in verband met evenementen

Artikel 4.4.1

1. De commandant van de militaire luchthaven kan ten behoeve van luchthavenluchtverkeer in het kader van een luchtvaartevenement op de luchthaven toestaan dat voor de duur van dat evenement wordt afgeweken van de dagen en het eindtijdstip 18.00 uur, genoemd in artikel 4.1.2, eerste lid.
2. Ten behoeve van een evenement als bedoeld in het eerste lid staat de luchthaven binnen de voor het militair luchtverkeer geldende openstellingstijden eveneens open voor burgerluchtverkeer dat onderdeel uitmaakt van het betrokken evenement.
3. Door de commandant van de luchthaven wordt mededeling gedaan aan de Commissie van Overleg en Voorlichting Milieu, bedoeld in artikel 10.25 van de wet, en in lokale bladen van de dagen en uren waarop het luchtvaartevenement plaatsvindt.

Hoofdstuk 5 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 5.1

Artikel 3.2.3, eerste lid, is niet van toepassing op een grondgebruik of een bestemming voor zover dit gebruik of die bestemming rechtmatig is op de dag voorafgaande aan de dag van inwerkingtreding van dit besluit.

Artikel 5.2

Evaluatie van de milieueffecten van dit luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 7.39 van de Wet milieubeheer vindt plaats op de wijze, omschreven in bijlage 7 behorende bij dit luchthavenbesluit.

Artikel 5.3

Op dit besluit is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Artikel 5.4
Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag van de kalendermaand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Artikel 5.5
Dit besluit wordt aangehaald als: Luchthavenbesluit Gilze-Rijen.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Defensie,

Beroep
Belanghebbenden kunnen tegen het Luchthavenbesluit Gilze-Rijen beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht kunnen alleen belanghebbenden die over het Ontwerp Luchthavenbesluit Gilze-Rijen zienswijzen naar voren hebben gebracht, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarover geen zienswijze naar voren hebben gebracht, beroep instellen.

De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken met ingang van de dag na de datum van bekendmaking van het Luchthavenbesluit Gilze-Rijen in het Staatsblad. De stukken kunnen digitaal worden geraadpleegd op www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties .

Een beroepschrift moet worden ingediend bij:
De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag
Het beroepschrift moet zijn ondertekend en moet tenminste het volgende bevatten:
a. naam en adres van de indiener;
b. de dagtekening;
c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
d. een opgave van redenen (beroepsgronden) waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt.

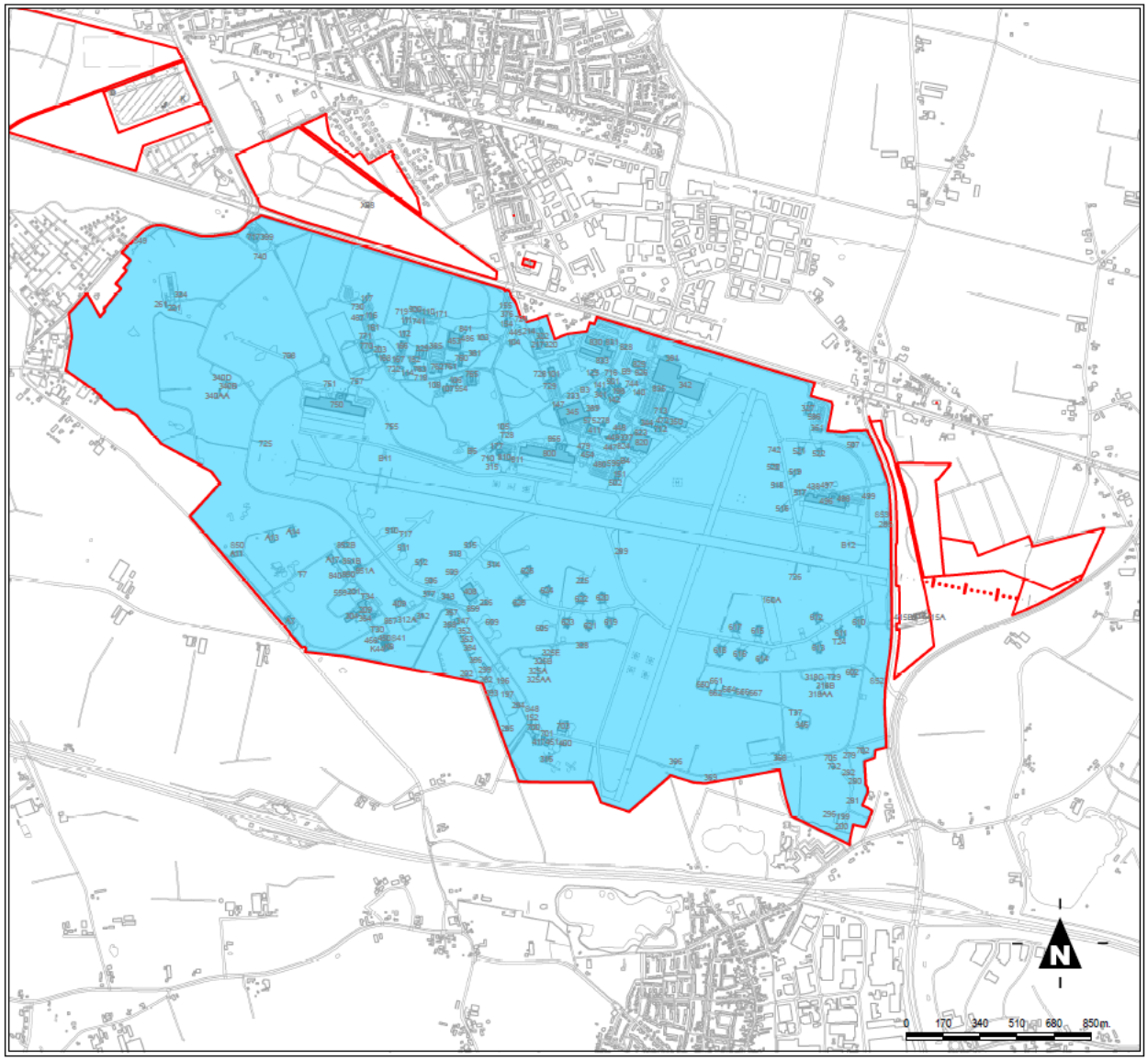
Voor de behandeling van een beroepschrift wordt een bedrag aan griffierecht geheven. Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het beroepschrift.

Gevolgen Crisis- en herstelwet
Op dit besluit is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift de beroepsgronden gericht tegen het besluit moet opnemen. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard indien de beroepsgronden niet binnen de beroepstermijn van zes weken zijn ingediend. Na afloop van de beroeps-termijn kunnen geen beroepsgronden worden ingediend. Voorts kan in afwijking van artikel 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht een niet tot de centrale overheid behorende rechtspersoon die krachtens publiekrecht is ingesteld of een niet tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan geen beroep instellen tegen het luchthavenbesluit Gilze-Rijen.

Voorlopige voorziening
Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.
Het verzoek dient ten minste het volgende te bevatten:
• naam en adres van de indiener;
• de dagtekening;
• vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
• de redenen (gronden) van beroep;
• handtekening (het verzoek moet ondertekend zijn);
• een afschrift van het beroepschrift.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzieningenrechter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Voor de behandeling bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van het beroep en voor het verzoek om een voorlopige voorziening is griffiegeld verschuldigd. Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld, en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener van het beroep- of verzoekschrift zorg te dragen voor een vertaling.

Bijlage 1 Kaart luchthavengebied



Legenda

Objectgrens

Luchthavengebied

Luchthavenbesluit Vliegbasis Gilze-Rijen

Luchthavengebied

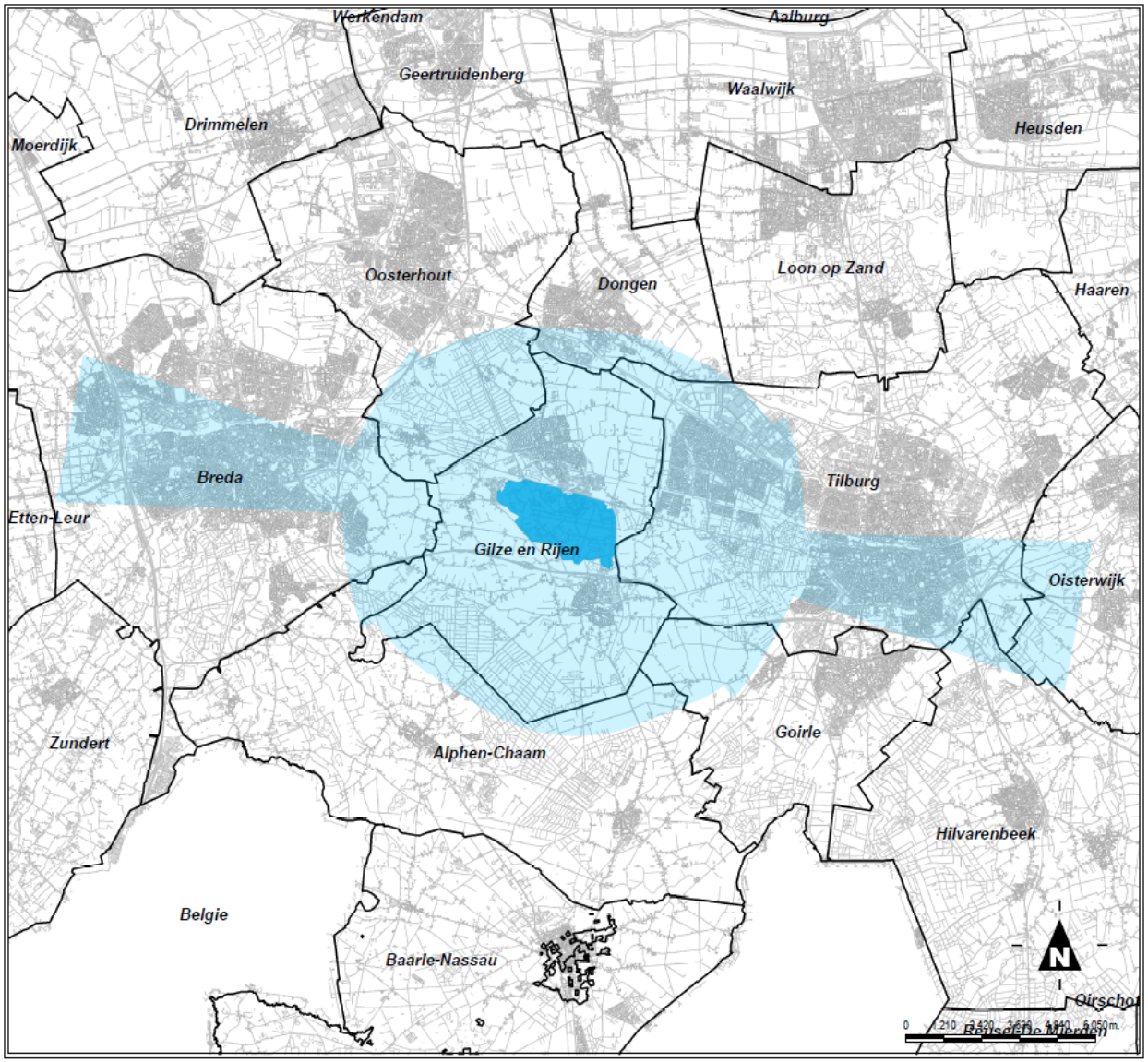
50E03 VLIEGBASIS GILZE-RIJEN

Schaal: 1:17500 (A3)
Datum: 4 januari 2018

Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Rijksvastgoedbedrijf
Hoewel aan de totstandkoming van deze vastgoedgegevens de uiterste zorg is besteed, aanvaardt het Rijksvastgoedbedrijf geen enkele aansprakelijkheid voor eventuele fouten, onduidelijkheden of onvolkomenheden, noch voor de gevolgen hiervan. Aan deze gegevens kunnen geen rechten worden ontleend.
© Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Bijlage 2 Kaart beperkingengebied



Legenda

- Luchthavengebied
- Beperkingengebied
- Gemeentegrens

Luchthavenbesluit Vliegbasis Gilze-Rijen

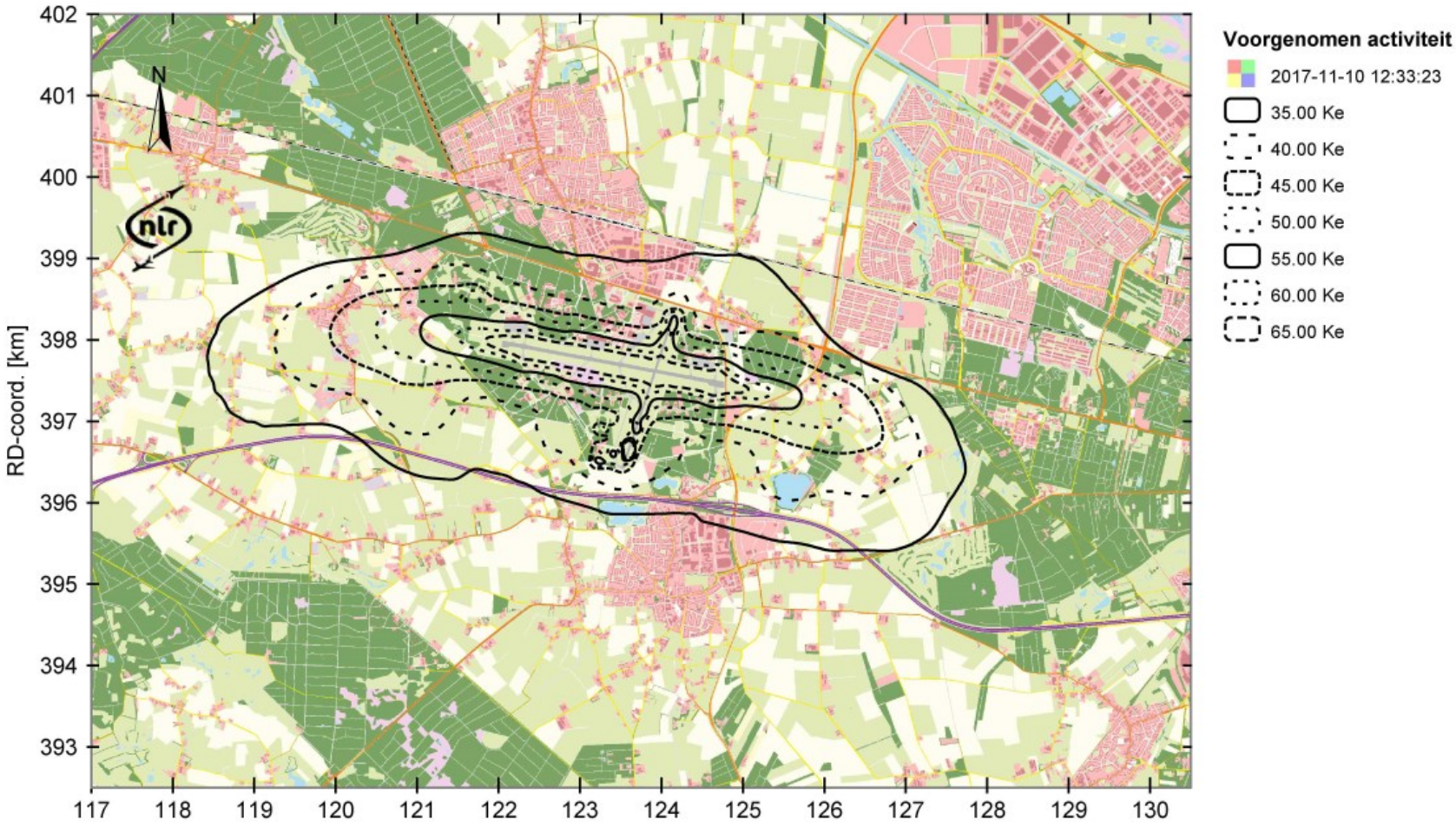
Beperkingengebied

50E03 VLIEGBASIS GILZE-RIJEN

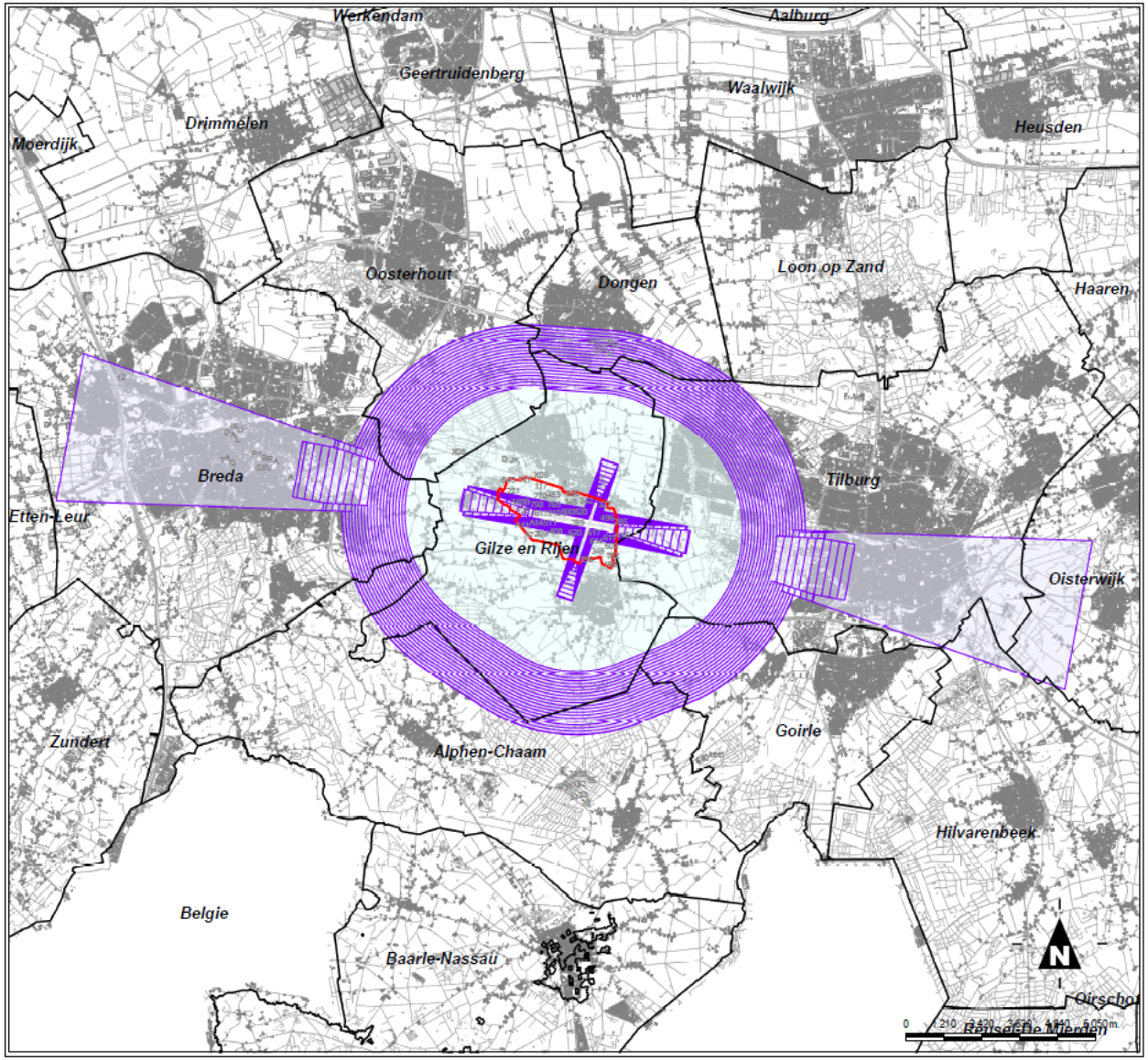
Schaal: 1:121000 (A3)
Datum: 4 januari 2018

Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Bijlage 3 Kaart geluidszone



Bijlage 4 Kaart obstakelbeheergebied vliegfunnel en IHCS



Legenda

- Obstakelvrije hoogtes in meters t.o.v. NAP
- Bebouwingsvrije zone
- Funnel en conical surface
- Horizontaal vlak 56 m t.o.v. NAP
- Luchthavengebied
- Gemeentegrens

Luchthavenbesluit Vliegbasis Gilze-Rijen

Obstakelbeheergebied Funnel en IHCS

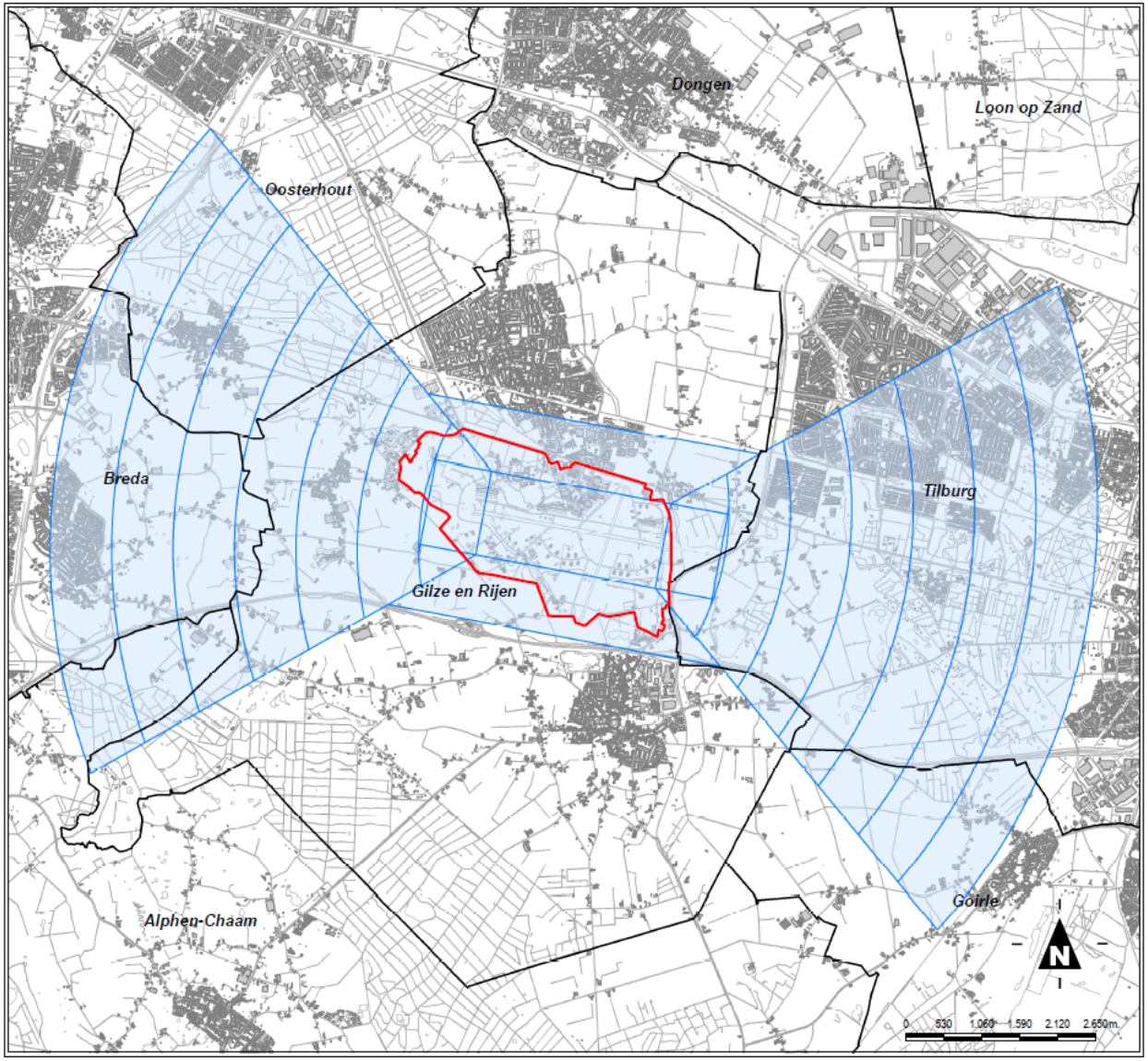
50E03 VLIEGBASIS GILZE-RIJEN

Schaal: 1:121000 (A3)
Datum: 4 januari 2018

Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Rijksvastgoedbedrijf
Hoewel aan de totstandkoming van deze vastgoedgegevens de uiterste zorg is besteed, aanvaardt het Rijksvastgoedbedrijf geen enkele aansprakelijkheid voor eventuele fouten, onduidelijkheden of onvolkomenheden, noch voor de gevolgen hiervan. Aan deze gegevens kunnen geen rechten worden ontleend.
© Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Bijlage 5 Kaart obstakelgebied instrument landingssysteem



Legenda

- Obstakelvrije hoogtes in meters t.o.v. NAP
- ILS-verstoringsgebied
- Luchthavengebied
- Gemeentegrens

Luchthavenbesluit Vliegbasis Gilze-Rijen

Obstakelbeheergebied Instrument Landingssysteem (ILS)

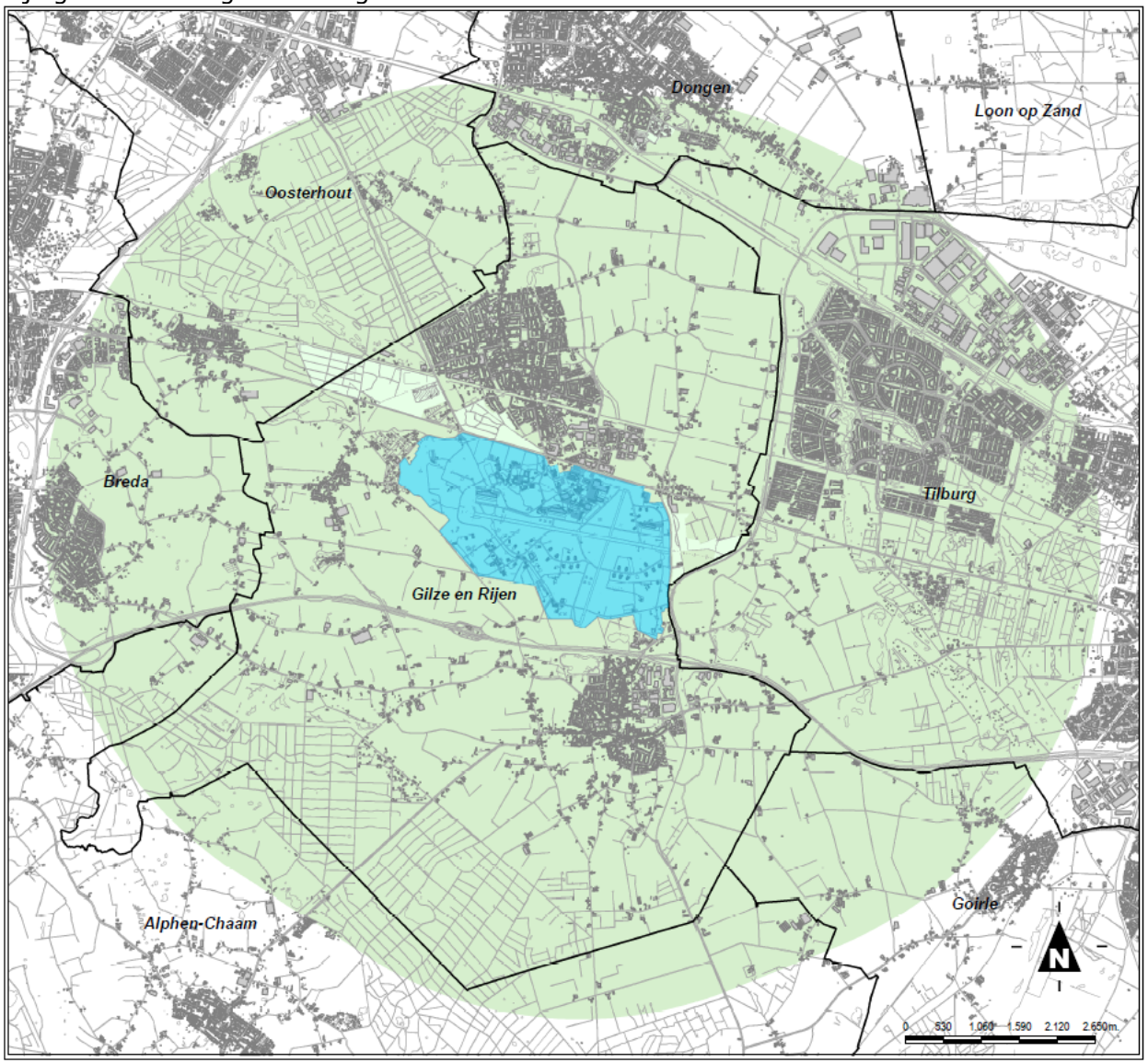
50E03 VLIEGBASIS GILZE-RIJEN

Schaal: 1:53000 (A3)
Datum: 4 januari 2018

Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Rijksvastgoedbedrijf
Hoewel aan de totstandkoming van deze vastgoedgegevens de uiterste zorg is besteed, aanvaardt het Rijksvastgoedbedrijf geen enkele aansprakelijkheid voor eventuele fouten, ondoelmatigheden of onvolkomenheden, noch voor de gevolgen hiervan. Aan deze gegevens kunnen geen rechten worden ontleend.
© Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Bijlage 6 Kaart vogelbeheersgebied



Legenda

Luchthavengebied

Vogelbeheergebied

Gemeentegrens

Luchthavenbesluit Vliegbasis Gilze-Rijen

Vogelbeheergebied

50E03 VLIEGBASIS GILZE-RIJEN

Schaal: 1:53000 (A3)
Datum: 4 januari 2018

Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Rijksvastgoedbedrijf
Hoewel aan de totstandkoming van deze vastgoedgegevens de uiterste zorg is besteed, aanvaardt het Rijksvastgoedbedrijf geen enkele aansprakelijkheid voor eventuele fouten, onduidelijkheden of onvolkomenheden, noch voor de gevolgen hiervan. Aan deze gegevens kunnen geen rechten worden ontleend.
© Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Bijlage 7 Evaluatie- en monitoringsprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer bepaalt dat de milieugevolgen van een besluit ten behoeve waarvan een Milieueffectrapport is opgesteld, geëvalueerd moeten worden. Deze bepaling geldt ook voor het Luchthavenbesluit Gilze-Rijen en is een verantwoordelijkheid van de Minister van Defensie en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Doel van de evaluatie is het bepalen van de daadwerkelijke effecten van de activiteit op het milieu door het verzamelen van gegevens over de feitelijke ontwikkeling van de milieubelasting van de luchthaven en de omgeving en het toetsen van de prognoses over de effecten van die activiteit in het milieueffectrapport, opdat zo nodig bijgestuurd kan worden.

De evaluatie zal onder de verantwoordelijkheid van het Commando luchtstrijdkrachten worden uitgevoerd, die over de resultaten daarvan rapporteert aan de Minister van Defensie.

De volgende punten dienen bij de evaluatie in kaart te worden gebracht:
- de bijdrage van het luchtverkeer aan de geluidsbelasting zal vergeleken dienen te worden met de in het MER opgenomen vooronderstelde geluidsbelasting en de in de aanwijzing opgenomen geluidszone;
- externe ontwikkelingen, maar ook nieuwe berekeningsmethodieken c.q. meetmethoden, welke relevant zijn voor de gekozen variant.

De volgende aspecten zullen in de evaluatie aan de orde dienen te komen.
- voortschrijdende inzichten en waar mogelijk effecten op het gebied van milieu, inclusief geluidsbelasting, hinderbeleving, externe veiligheid en flora en fauna, in relatie tot de luchthaven en startende en landende vliegtuigen;
- mogelijkheden om hinderbeleving in relatie tot ontwikkelingen in het vliegverkeer te monitoren door aan te sluiten bij de internationale standaard voor het meten van hinderbeleving conform ISO-15666:2002.

De evaluatie zal drie jaren na in werking treden van het besluit en aan de hand van actuele en beschikbare gegevens dienen plaats te vinden.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen 17
1. Inleiding 18
1.1. Wettelijk kader 18
1.2. De systematiek van het luchthavenbesluit 19
1.3. De procedure van totstandkoming 19
2. Voorgeschiedenis 21
3. Commando luchtstrijdkrachten 23
3.1. Nationale en internationale context 23
3.2. Taken van het Commando luchtstrijdkrachten 23
3.3. Luchthavens 24
3.3.1. Functies van luchthavens 24
3.3.2. Luchthavens en luchtvaartuigen 25
3.3.3. Vliegtuigbewegingen en geluidsruimte 26
3.4. Burgermedegebruik van militaire luchthavens 27
3.5. Ander medegebruik van militaire luchthavens 27
4. Gebruik van de luchthaven Gilze-Rijen 28
4.1. Inleiding 28
4.2. Militaire vliegtuigbewegingen 28
4.3. Burgervliegtuigbewegingen 28
5. Milieueffectrapport voor de militaire luchthaven Gilze-Rijen 30
5.1. Inleiding 30
5.2. Het in het MER onderzochte luchthavenluchtverkeer 30
5.2.1. Gilze-Rijen referentiesituatie 30
5.2.2. Gilze-Rijen voorgenomen activiteit 30
5.2.3. Beschouwde alternatieven Gilze-Rijen 31
5.3. De in het MER onderzochte milieueffecten 32
5.3.1. Geluidsbelasting 32
5.3.2. Externe veiligheid 39
5.3.3. Luchtkwaliteit en geur 40
5.3.4. Ecologie 42
5.3.5 Overige aspecten 42
6. Overwegingen en besluit 43
6.1. Inleiding 43
6.2. Overwegingen en besluit 43
7. Handhaving 47
8. Administratieve lasten 48
Toelichting - Artikelsgewijs 49

Lijst van gebruikte afkortingen

AWACS	Airborne Early Warning and Control System
BML	Besluit militaire luchthavens
DOB	Deployment Operating Base
IHCS	Inner Horizontal and Conical Surface
ILS	Instrument landingssysteem
Ke	Kosteneenheid
LOC	Lines of Communication
Lvw	Luchtvaartwet
MDF	Main Defence Force
MER	Milieueffectrapport
m.e.r.	Milieueffectrapportage (de procedure zoals bedoeld in de Wet milieubeheer)
MOB	Main Operating Base
Navo	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NO_x	Stikstofoxiden
$PM_{2,5}$	Fijn stof (particulate matter), deeltjes kleiner dan 2,5 µm
PM_{10}	Fijn stof (particulate matter), deeltjes kleiner dan 10 µm
PR	Plaatsgebonden risico
QRA	Quick Reaction Alert
SAI	Sea Air Interface
SAR	Search and Rescue
SKHV	Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht
SMT	Structuurschema Militaire Terreinen
Stb.	Staatsblad
Stcrt.	Staatscourant
TRG	Totaal Risico Gewicht
VOS	Vluchtige organische stoffen (zoals benzeen)

Algemeen

Deze toelichting bestaat uit een algemeen deel en een artikelsgewijze toelichting. In het algemene deel zal in de hoofdstukken 1 en 2 allereerst worden ingegaan op het wettelijk kader en de voorgeschiedenis van dit luchthavenbesluit. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van de taken van het Commando luchtstrijdkrachten als onderdeel van de krijgsmacht en de daarvoor beschikbare luchtvaartuigen en luchthavens. In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke rol de luchthaven Gilze-Rijen speelt en welke taken aan de luchthaven Gilze-Rijen zijn toebedeeld. Hoofdstuk 4 bevat een nadere uitwerking en onderbouwing van de militaire functies van de luchthaven Gilze-Rijen en de uitgangspunten die zijn gehanteerd voor de benodigde geluidsruimte om de aan de luchthaven Gilze-Rijen toebedeelde militaire taken te kunnen uitoefenen. Hoofdstuk 4 bevat ook de onderbouwing van het burgermedegebruik van de luchthaven. Hoofdstuk 5 bevat de bespreking van het milieueffectrapport. In hoofdstuk 6 worden de overwegingen weergegeven die aan dit luchthavenbesluit ten grondslag liggen. Hoofdstuk 7 heeft betrekking op de handhaving. Hoofdstuk 8 betreft de administratieve lasten. Ten slotte volgt een artikelsgewijze toelichting.

1. Inleiding

Het Luchthavenbesluit Gilze-Rijen geeft uitvoering aan de Wet luchtvaart zoals die is komen te luiden bij de wijzigingswet van 18 december 2008 (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561). Bij die wijzigingswet is de wettelijke regeling van luchthavens overgebracht van de Luchtvaartwet naar de Wet luchtvaart en op nieuwe juridische leest geschoeid. In dat kader is de ministeriële aanwijzing als luchtvaartterrein vervangen door een luchthavenbesluit op het niveau van algemene maatregel van bestuur en is de ontheffingsmogelijkheid voor burgermedegebruik vervangen door een vergunningstelsel voor medegebruik dat aansluit op de behoeften van de medegebruiker. De overgang van het regime van de Luchtvaartwet naar dat van de Wet luchtvaart brengt mee dat alle aanwijzingen van militaire luchtvaartterreinen worden vervangen door luchthavenbesluiten.
Het onderhavige luchthavenbesluit legt de gebruiksmogelijkheden van de militaire luchthaven Gilze-Rijen in één besluit vast en bevat de ruimtelijke beperkingen die daarmee samenhangen. Het vervangt het aanwijzingsbesluit van het militaire luchtvaartterrein Gilze-Rijen van 31 mei 1960, nr. 202.015/R (Stcrt. 1960, 112) en het besluit van de toenmalige Staatssecretaris van Defensie van 9 november 1993, nr. MG93089862, waarbij rond de luchthaven de geluidszone op grond van de Luchtvaartwet (geluidsbelasting door alle startende en landende vliegtuigen) is vastgesteld.

1.1. Wettelijk kader

Het luchtvaartterrein van de vliegbasis Gilze-Rijen is destijds op basis van de Luchtvaartwet door de Minister van Defensie aangewezen bij het hiervoor genoemde besluit van 31 mei 1960. Burgermedegebruik van het militaire luchtvaartterrein werd mogelijk gemaakt door middel van ontheffingen op grond van artikel 34 van de Luchtvaartwet.

In 2008 is de hiervoor genoemde wijziging van de Wet luchtvaart tot stand gekomen in welk kader de regeling van luchtvaartterreinen in de Luchtvaartwet is vervangen door een nieuw juridisch kader voor luchthavens in de Wet luchtvaart.
Onder het regime van de Wet luchtvaart vindt het onderhavige luchthavenbesluit Gilze-Rijen zijn basis in artikel 10.15, eerste lid, van die wet. Artikel 10.27 van die wet biedt de wettelijke basis voor burgermedegebruik van de militaire luchthaven Gilze-Rijen, hetgeen in het luchthavenbesluit uitwerking krijgt in de vorm van grenswaarden (gebruiksmogelijkheden) en openstellingstijden voor het commercieel en recreatief burgerluchtverkeer.

Op basis van artikel 10.12 is het Besluit militaire luchthavens (BML) vastgesteld. Het BML bevat in het bijzonder:
- uniforme grenswaarden voor de geluidsbelasting door opstijgende en landende luchtvaartuigen voor militaire luchthavens met een luchthavenbesluit; het gebied behorende bij de grenswaarde bepaalt de geluidszone;
- regels met betrekking tot de maximaal toelaatbare hoogten van objecten in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer; het gebied behorende bij de regels bepaalt het obstakelbeheergebied.

In het luchthavenbesluit komen deze grenswaarden en regels terug in de vorm van de diverse onderdelen van het beperkingengebied. Daarnaast bevat het BML gedragsregels met betrekking tot het gebruik van de militaire luchthavens door burgerluchtverkeer, waaronder recreatief burgerluchtverkeer.

De Wet luchtvaart en de Wet ruimtelijke ordening bevatten regels voor een vanuit geluidhinder en veiligheid duurzame ruimtelijke inpassing van een luchthaven in zijn (gebouwde) omgeving. In het luchthavenbesluit wordt deze ruimtelijke inpassing integraal én direct geregeld voor het luchthaven- en het beperkingengebied.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening bevatten regels die gemeenten verplichten bij de vaststelling of de herziening van een bestemmingsplan of een beheersverordening rekening te houden met de aanwezigheid van de militaire luchthaven, de geluidszone en het obstakelbeheergebied. Voor het gebied dat ligt binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied, waarvoor geen bestemmingsplan

geldt dat of beheersverordening geldt die in overeenstemming is met het luchthavenbesluit, geldt het besluit als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Met het handhaven van de gemeentelijke bestemmingsplannen wordt ook het besluit gehandhaafd, in ieder geval voor zover dat besluit in de bestemmingsplannen is verwerkt.

In het vervolg van deze toelichting zal de Wet luchtvaart worden aangeduid met "de wet" en het Luchthavenbesluit Gilze-Rijen met "het besluit".

1.2. De systematiek van het luchthavenbesluit

Op grond van artikel 10.15 van de wet worden in het besluit het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Voorts bevat het besluit voor het luchthavengebied regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven (artikel 10.16, tweede lid, van de wet). Voor het beperkingengebied bevat het besluit regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de geluidsbelasting en de vliegveiligheid in verband met de nabijheid van de luchthaven (artikel 10.17, derde lid, van de wet). Het besluit bevat tevens grenswaarden voor geluidsbelasting en regels voor het luchtverkeer. Aan de hier genoemde wettelijke bepalingen is in het besluit als volgt invulling gegeven.

De vaststelling van het luchthavengebied en het beperkingengebied is opgenomen in hoofdstuk 2 van het besluit. Op kaarten in de bijlagen bij het besluit zijn deze gebieden aangewezen. Het beperkingengebied is samengesteld uit de geluidszone, het obstakelbeheergebied en het vogelbeheersgebied.
In hoofdstuk 3 van het besluit zijn de regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond binnen het luchthavengebied en het beperkingengebied opgenomen. De regels voor het beperkingengebied kennen verschillende regimes die gelden voor de gronden die op de desbetreffende kaarten zijn aangewezen.
Hoofdstuk 4 van dit besluit bevat grenswaarden en regels voor het luchthavenluchtverkeer en hoofdstuk 5 tenslotte bevat de overgangs- en slotbepalingen.

De kaarten voor het vaststellen van de gebieden worden ingevolge artikel 8.5 van de wet gemaakt op een schaal die zich niet leent voor opname in het besluit zelf, als gevolg waarvan in het besluit en de publicatie daarvan in het Staatsblad noodzakelijkerwijs een kleinere kaart wordt opgenomen. De wettelijk voorgeschreven kaarten kunnen evenwel desgewenst worden ingezien bij het Ministerie van Defensie in Den Haag.

1.3. De procedure van totstandkoming

Met ingang van 1 november 2009 is de in de Luchtvaartwet opgenomen procedure voor aanwijzing van luchtvaartterreinen vervangen door de in de Wet luchtvaart neergelegde procedure waarbij een luchthaven tot stand komt via een zogenaamd luchthavenbesluit. Het Luchthavenbesluit Gilze-Rijen wordt op grond van artikel 10.15 van de wet vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur.

Omdat op de luchthaven Gilze-Rijen veranderingen plaatsvinden in het gebruik en in de beoordeling van de geluidsbelasting, is in het kader van de totstandkoming van het luchthavenbesluit Gilze-Rijen de uitgebreide m.e.r.-procedure van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer gevolgd (Milieueffectrapport militaire luchthaven Gilze-Rijen (MER)).

De m.e.r.-procedure is in juni 2016 gestart met de openbare kennisgeving van terinzagelegging van de concept Notitie Reikwijdte en detailniveau Milieueffectrapport militaire luchthaven Gilze-Rijen (Stcrt. 2016, 29397). De Notitie heeft ter inzage gelegen van 3 juni 2016 tot en met 1 juli 2016 en is voor advies aangeboden aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage, het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en het Ministerie van Economische Zaken, alsmede aan het bestuur van de provincie Noord-Brabant en aan de gemeenten Alphen-Chaam, Breda, Dongen, Gilze en Rijen, Goirle, Hilvarenbeek, Oisterwijk, Oosterhout en Tilburg en de waterschappen Brabantse Delta en De Dommel. De Commissie

Overleg en Voorlichting Milieu Vliegbasis Gilze-Rijen heeft besloten dat de leden zelf zienswijzen indienen, voor zover zij daar behoefte aan hebben.
Binnen de gestelde termijn zijn 19 zienswijzen ontvangen. Twee later ontvangen zienswijzen zijn eveneens betrokken bij het opstellen van de definitieve Notitie Reikwijdte en detailniveau.
De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 6 september 2016 advies over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport uitgebracht (projectnr. 3050).
De Notitie Reikwijdte en detailniveau is op 15 december 2016 vastgesteld door het bevoegd gezag. De definitieve notitie en de reactie op de uitgebrachte zienswijzen en adviezen zijn bekend gemaakt op 16 december 2016 op www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties en zijn ook aan de indieners van zienswijzen toegezonden. De punten uit de reactienota die ingaan op het advies van de commissie m.e.r. en op de ingediende zienswijzen zijn ook verwerkt in het MER. Het opstellen van het MER militaire luchthaven Gilze-Rijen is parallel aan het verwerken van de op de notitie uitgebrachte zienswijzen ter hand genomen.
In hoofdstuk 5 van deze toelichting wordt nader ingegaan op het MER.

Het ontwerp-luchthavenbesluit Gilze-Rijen en het MER zijn onderwerp geweest van …PM... een vergadering van de Commissie Overleg en Voorlichting Milieu (COVM) Vliegbasis Gilze-Rijen en een ambtelijk (op 20 december 2017) overleg met de provincie Noord-Brabant en de betrokken gemeenten op grond van artikel 10.18 van de wet.

Momenteel is het ontwerpbesluit onderwerp van bespreking in het bestuurlijk overleg met provincie en gemeenten. Verwezen wordt naar het verslag van het bestuurlijk overleg zoals dat is gevoegd bij de terinzagelegging van het ontwerpluchthavenbesluit.

Daarna is het ontwerp-besluit, samen met het MER militaire luchthaven Gilze-Rijen, volgens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, vervat in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, ter inzage gelegd (Stcrt ……..) en is advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Tegelijkertijd met het MER is ook het TNO-rapport Inventarisatie van maatregelen tegen rattle noise door Chinook-helikopters voor woningen rond de vliegbasis Gilze-Rijen van december 2017 ter inzage gelegd. *(tzt aanvullen)*

2. Voorgeschiedenis

Al vele decennia vindt er luchtvaart plaats op de locatie Gilze-Rijen. Dit betreft vliegtuig-bewegingen door de militaire luchtvaart, een beperkt aantal vliegtuigbewegingen door de commerciële burgerluchtvaartindustrie, recreatief medegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang.

De militaire luchthaven Gilze-Rijen (vliegbasis Gilze-Rijen) is op de huidige locatie door de Minister van Defensie aangewezen bij het eerdergenoemde besluit van 31 mei 1960. Zoals in hoofdstuk 1, paragraaf 1, is vermeld, is een 35 Kosteneenheden (Ke)-geluidscontour als geluidszone van de vliegbasis Gilze-Rijen en weergave van de geluidsbelasting nabij het luchtvaartterrein door startende en landende vliegtuigen, bekendgemaakt samen met de uitgangspunten voor een te voeren planologisch interimbeleid. Op basis van deze geluidszone is een programma voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen uitgevoerd in het deel van de geluidszone met de hoogste geluidsbelasting.

In 1985 is het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) vastgesteld. In het SMT is bepaald dat de vliegbasis Gilze-Rijen op de bestaande locatie wordt gehandhaafd. Het militair luchtverkeer vloeit voort uit de militaire taken van de militaire luchthaven Gilze-Rijen zoals vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) uit 2005, waarin de nieuwe functie als helikopterbasis is vastgelegd. Gilze-Rijen is de thuisbasis van de gevechtshelikopters (Apaches), middelzware transporthelikopters (Chinooks) en lichte transporthelikopters (Cougars) van het Ministerie van Defensie. Veel oefeningen worden op de vliegbasis zelf gehouden. Van hieruit vertrekken de helikopters naar andere oefengebieden en naar missiegebieden. De luchthaven is voorts reservebasis voor jachtvliegtuigen.
De basis heeft een RF/AF functie. Dit houdt in dat squadrons van andere bases hier snel ingezet moeten kunnen worden (Reaction Force), dan wel op Gilze-Rijen kunnen worden gestationeerd als aanvulling op de Reaction Force, met een iets langere voorbereidingstijd voor inzet (Augmentation Force). Ook vervult Gilze-Rijen een rol in de verbinding van zee- en luchttransport, de Sea Air Interface.

Op incidentele basis vindt burgermedegebruik plaats op basis van beschikkingen ex artikel 34 Luchtvaartwet. Dit medegebruik kan worden onderverdeeld in beperkt commercieel burgerluchtverkeer, recreatief luchtverkeer en luchtverkeer voor het algemeen maatschappelijk belang. Het recreatieve burgermedegebruik bestaat uit motorsportvliegen, zweefvliegen, sleepvliegen voor het optrekken van zweefvliegtuigen en modelvliegen. Het burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang (amb) bestaat uit diverse soorten verkeer, zoals ambulancevluchten, donorvluchten, en de uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

Met de nota *in het belang van Nederland* van 17 september 2013 (Kamerstuk 33 763, nr. 1) en de aanvulling van 25 oktober 2013 (Kamerstuk 33 763, nr. 7) treden geen wezenlijke veranderingen op in deze functies en taken van deze vliegbasis.

Op initiatief van de gemeenten Gilze en Rijen en Tilburg is in 2012 gesproken over mogelijkheden tot intensivering van civiel medegebruik van de vliegbasis met als doel: de lokale economie is gebaat bij de ontwikkeling van (beperkt) burgerluchtverkeer en voor Defensie kan medegebruik bijdragen aan een doelmatiger gebruik van de luchthaven. Op 25 april 2012 is een intentieovereenkomst gesloten tussen de Minister van Defensie, de Staatssecretaris van Financiën en, namens Midpoint Brabant, de burgemeester van de gemeente Tilburg en de waarnemend burgemeester van de gemeente Gilze en Rijen, op 16 oktober 2012 gevolgd door een werkdocument ondertekend door dezelfde partijen. In het werkdocument wordt onder meer de mogelijkheid geboden tot civiel medegebruik van de luchthaven Gilze-Rijen voor onderhoud aan civiele helikopters en voor het beproevingsprogramma van de PAL-V (Personal Air and Land Vehicle) gyrocopter. Van de

destijds voor de PAL-V verleende ontheffing voor burgermedegebruik wordt inmiddels geen gebruik meer gemaakt.

3. Commando luchtstrijdkrachten

3.1. Nationale en internationale context

Het optreden van luchtstrijdkrachten vindt zowel in nationaal als internationaal verband plaats. Het Commando luchtstrijdkrachten heeft tot primaire taak om in Navo-verband het nationale luchtruim te bewaken, aanvallen te detecteren en op te treden tegen agressie. Met een beroep op artikel 5 van het Navo-verdrag kunnen Nederlandse luchtmachteenheden ook worden ingezet bij een gewapende aanval tegen een of meer Navo-bondgenoten door op te treden op de wijze die de Navo nodig oordeelt, met inbegrip van het gebruik van gewapend geweld om de veiligheid van het Noord-Atlantische gebied te herstellen en te handhaven.
De vereiste hoge kwaliteit van het optreden in het brede spectrum van taken staat centraal bij het opleiden en trainen, zowel in nationaal als internationaal verband en zowel binnen als buiten de Nederlandse landsgrenzen. Daarbij dient rekening te worden gehouden met onverwachte wendingen in de nationale en internationale veiligheidssituatie. De bedrijfsvoering van het Commando luchtstrijdkrachten is erop gericht met een minimale belasting de vereiste inzetgereedheid van de luchtstrijdkrachten te genereren en te borgen. De ontwikkelingen in de veiligheidssituatie aan de randen van Europa hebben gevolgen voor de capaciteiten, taken en taakuitvoering van Defensie. Omdat de gevolgen onberekenbaar zijn, is het van belang in de ontwikkeling van het vastgoed ruimte te houden voor nieuw beleid. Dit geldt onverminderd voor de militaire vliegbases, die in de toekomst nieuwe rollen moeten kunnen vervullen in de uitvoering van verdedigingsoperaties.
Het dagelijkse opereren op de Nederlandse militaire vliegbases vindt plaats binnen de kaders van nationale wet- en regelgeving. Daarnaast hanteert het Commando luchtstrijdkrachten normen en standaarden die in Navo-verband zijn gedefinieerd. Dit geheel bepaalt de context voor de bedrijfsvoering op de militaire vliegbases en de wijze waarop invulling moet worden gegeven aan het opleiden en trainen van personeel, de inzetbaarheid van militair materieel en de beschikbaarheid van infrastructurele faciliteiten.

3.2. Taken van het Commando luchtstrijdkrachten

De hiervoor genoemde taak in Navo-verband wordt aangeduid als *Main Defence Force* (MDF). Ten behoeve van deze taak beschikt het Commando luchtstrijdkrachten over een stelsel van vliegbases, (primaire) radarstations, verbonden met een eigen luchtverkeersleiding en gevechtsleidingcentrum, jacht- en transportvliegtuigen, helikopters en geleide wapens.
De MDF-taak houdt ook in dat de Navo-landen een collectief vermogen ontwikkelen en handhaven om agressie te weerstaan en elkaar hierbij hulp verlenen (artikel 3 van het Navo-verdrag). Om dit te verwezenlijken dienen de Navo-landen gezamenlijk te oefenen en dienen de Nederlandse militaire luchthavens te worden opengesteld voor bondgenootschappelijk medegebruik. Het gaat hierbij onder andere om medegebruik door jachtvliegtuigen, helikopters, AWACS-vliegtuigen en transportvliegtuigen. De MDF-taak is een hoofdtaak van het Commando luchtstrijdkrachten en het hiervoor ter beschikking staande militaire complex kan worden beschouwd als de ”ruggengraat” van het Commando luchtstrijdkrachten.

Naast de MDF-taak is de Nederlandse krijgsmacht zich sinds de val van de Muur meer gaan richten op het multinationaal expeditionair optreden ver buiten het Navo-grondgebied. Voor het Commando luchtstrijdkrachten betekende dit een uitbreiding van taken, in de eerste plaats in de vorm van ondersteuning met helikopters van het luchtmobiel optreden. Hiervoor is het Defensie Helikopter Commando (DHC) op de vliegbasis Gilze-Rijen geformeerd. Daarnaast heeft het commando ook een luchttransporttaak op de vliegbasis Eindhoven. Hiervoor is een luchttransportvloot beschikbaar. Ook de jachtvliegtuigsquadrons worden naast hun MDF-taak ingezet voor expeditionair optreden. Dit heeft geleid tot veranderingen in de operationele voorbereiding en het hiervoor benodigde oefenprogramma. Een belangrijk aspect van het expeditionair optreden is het snel kunnen verplaatsen van squadrons naar inzetgebieden. Hieraan worden binnen de Navo specifieke eisen gesteld. Deze eisen worden aangeduid als Reaction Force, Augmentation Force en High Readiness Forces.

In het kader van de MDF-taak, maar ook voor expeditionair optreden van de Navo, kan Nederland door de Navo worden gevraagd vliegbases beschikbaar te stellen voor internationale oefeningen of operaties, ook als Nederland daar zelf niet aan deelneemt. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het beschikbaar stellen van Nederlandse vliegbases voor transporten van het Amerikaanse continent naar het inzetgebied en vice versa. Vliegbases kunnen enerzijds fungeren als tussenstop voor strategische luchttransporten. Deze taak wordt aangeduid met Lines of Communication (LOC). Anderzijds kunnen Nederlandse vliegbases in verband met de strategische ligging en de aanwezigheid van de Rotterdamse en Antwerpse haven ook een taak als Sea Air Interface (SAI) hebben. Hierbij worden militaire goederen per schip vervoerd om vervolgens door middel van luchttransport naar de plaats van bestemming te worden gebracht of van hieruit te worden ingevlogen.

Op het gebied van opleidingen verzorgt het Commando luchtstrijdkrachten de Elementaire en de Voortgezette Militaire Vlieger Opleiding, de Vlieger Instructeurs Opleiding, de Fighter Weapons Instructor Course en de Helicopter Weapons Instructor Course.

Het onderhoud aan de vliegtuigen en helikopters van Defensie wordt voor zover dat niet op de eigen thuisbasis plaatsvindt, uitgevoerd op de vliegbasis Woensdrecht.

Naast de hiervoor aangegeven militaire taken heeft het Commando luchtstrijdkrachten ook een aantal civiele taken. Het betreft het verlenen van internationale noodhulp, bijvoorbeeld in de vorm van transportvliegtuigen, Search and Rescue-taken (SAR), kustwachttaken vanaf het Maritiem Vliegkamp De Kooy en Schiphol en brandbestrijding en militaire bijstand bij de bestrijding van rampen en zware ongevallen vanaf alle militaire vliegvelden.

De aan het Commando luchtstrijdkrachten toegekende militaire taken zijn leidend voor haar omvang en samenstelling. Het bepaalt het aantal vliegers en de middelen zoals vliegtuigen en luchthavens. De opleidings- en trainingseisen van de vliegers zijn bepalend voor het jaarlijks oefenprogramma dat voor iedere vlieger-vliegtuigcombinatie is vastgesteld. Hieruit resulteert de jaarlijkse behoefte aan vlieguren en vliegtuigbewegingen, die in Nederland op de militaire vliegbases moeten kunnen worden uitgevoerd. Aan deze behoefte aan vliegtuigbewegingen dienen te worden toegevoegd de vliegtuigbewegingen die voor bondgenootschappelijk medegebruik voortvloeien uit internationale verplichtingen en die het gevolg zijn van afspraken over het wederkerig gebruik van faciliteiten tussen bondgenoten.

3.3. Luchthavens

3.3.1. Functies van luchthavens

Ten behoeve van de uitvoering van zijn taken heeft het Commando luchtstrijdkrachten de beschikking over luchthavens en luchtvaartuigen. Een luchthaven kan diverse functies hebben:
- Thuisbasis (Main Operating Base (MOB)): thuisbasis voor een bepaalde soort luchtvaartuigen;
- Deployable Operating Base (DOB): militair vliegveld waar infrastructuur aanwezig is om voor langere tijd een (nationale of internationale) jachtvliegeenheid te laten opereren;
- Oefenveld: een andere basis dan de thuisbasis, waar in het kader van het oefenprogramma een aantal oefennaderingen (inclusief landing en start) worden gemaakt;
- Uitwijkhaven: luchthaven waarvan gebruik kan worden gemaakt wanneer door onvoorzienbare en doorgaans kortstondige omstandigheden (bijv. slecht weer) de thuisbasis niet meer te gebruiken is;
- Overloopveld: luchthaven waarvan gebruik kan worden gemaakt om het deel van de vliegtuigbewegingen die de thuisbasis niet zelf kan faciliteren, op te vangen;
- Reserveveld: luchthaven waarvan gebruik kan worden gemaakt voor een planbare periode dat een thuisbasis niet toegankelijk is voor luchtverkeer (bijv. wegens groot baanonderhoud);
- Returnveld: luchthaven waar vliegtuigen worden geplaatst die terugkeren van plaatsing buiten Nederland.

3.3.2. Luchthavens en luchtvaartuigen

Vliegbasis Leeuwarden
Leeuwarden is de thuisbasis voor één squadron F-16's. Met de invoering van de F-35 vanaf 2019 zal een F-35 squadron jachtvliegtuigen vanaf Leeuwarden opereren. De vliegbasis verzorgt (inter)nationale opleidingen en trainingen, zoals Frisian Flag en de Fighter Weapon Instructor Course. De vliegbasis heeft afwisselend met vliegbasis Volkel de verplichting om twee jachtvliegtuigen gereed te hebben staan ten behoeve van de Quick Reaction Alert Intercept (QRA) in het kader van de bescherming van het Nederlandse en Navo-luchtruim. Leeuwarden accommodeert de helft van de vliegtuigbewegingen behorende bij de returnveldfunctie van de vliegbasis Volkel. De vliegbasis kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch luchttransport ontvangen en kan fungeren als uitwijkhaven. Daarnaast kan de vliegbasis als oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen van andere vliegbases. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het algemeen maatschappelijk belang (o.a. patiëntenvervoer door de ANWB) plaats.

Vliegbasis Volkel
Volkel fungeert als thuisbasis voor twee squadrons F-16's en is returnveld voor de opleidingseenheid van 10 F-16's in de Verenigde Staten. De helft van de aan de returnveldfunctie verbonden vliegtuigbewegingen wordt uitgevoerd op de vliegbasis Volkel, de andere helft op de vliegbasis Leeuwarden. De vliegbasis heeft afwisselend met de vliegbasis Leeuwarden de verplichting om twee jachtvliegtuigen gereed te houden ten behoeve van QRA. De vliegbasis kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch luchttransport ontvangen en kan fungeren als uitwijkhaven. Daarnaast kan de vliegbasis als oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen van andere vliegbases. Er vinden bondgenootschappelijk medegebruik, burgermedegebruik en vluchten in het algemeen maatschappelijk belang plaats. Na de invoering van de F-35, op Volkel vanaf 2021, wordt dit de tweede luchthaven ten behoeve van deze jachtvliegtuigen.

Vliegbasis Gilze-Rijen
Gilze-Rijen is de thuisbasis van het Defensie Helikopter Commando (DHC) en huisvest gevechtshelikopters (Apaches), middelzware transporthelikopters (Chinooks) en lichte transporthelikopters (Cougars). De vliegbasis kan fungeren als oefenveld, uitwijkhaven en overloopveld. Tevens kan de vliegbasis vliegtuigen ten behoeve van strategisch luchttransport ontvangen. De vliegbasis is het returnveld voor de acht Apaches en vier Chinook helikopters die op dit moment ten behoeve van opleidingen en trainingen in de Verenigde Staten op Fort Hood zijn gestationeerd. Op de vliegbasis vinden bondgenootschappelijk medegebruik, waaronder de genoemde SAI-taak, burgermedegebruik en vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats. Tenslotte dient de vliegbasis als reserveveld voor jachtvliegtuigen indien één van de thuisbases voor langere tijd niet beschikbaar is voor de eigen vliegtuigen.

Maritiem Vliegkamp De Kooy
De Kooy is de thuisbasis voor de NH-90-helikoptervloot en kan als uitwijkhaven en oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen voor onder andere strategisch luchttransport en helikopters van andere vliegbases. Op De Kooy vinden bondgenootschappelijk medegebruik en burgermedegebruik plaats, waaronder commercieel medegebruik voor de offshore industrie door tussenkomst van Den Helder Airport. Daarnaast vinden vluchten plaats in het kader van algemeen maatschappelijk belang. De Search and Rescue-taak die vanaf De Kooy wordt uitgevoerd is voor 5 jaar uitbesteed aan een civiele operator. Op De Kooy zullen tevens zowel door Defensie als door Den Helder Airport activiteiten met onbemande luchtvaartuigen (drones) worden ontplooid.

Militaire Luchthaven Deelen
Deelen is geen thuisbasis van vliegende eenheden, maar fungeert als oefenveld voor het DHC en als opstappunt voor 11 Luchtmobiele brigade vanuit de nabij gelegen Oranjekazerne in Schaarsbergen. Daarnaast is Deelen uitwijkhaven en overloopveld voor helikopters. Er vindt

burgermedegebruik plaats en er kunnen vluchten plaatsvinden in het kader van bondgenoot-schappelijk medegebruik en algemeen maatschappelijk belang.

Vliegbasis Eindhoven
Eindhoven is de thuisbasis voor strategische en tactische transportvliegtuigen en de Gulfstream G-IV en is de primaire militaire vliegbasis in Nederland voor wereldwijde vrachtvluchten, inclusief gevaarlijke stoffen en munitie, passagiersvluchten, medische evacuatievluchten en Air-to-Air refueling, zowel met de eigen transportvliegtuigen als met vliegtuigen en helikopters van internationale partnerlanden of ingehuurde vliegtuigen. Tevens worden tactische vluchten uitgevoerd waarbij airdroppings en paradroppings ter ondersteuning van 11 Luchtmobiele brigade en het Korps Commandotroepen worden uitgevoerd. De vliegbasis fungeert als uitwijkhaven, overloopveld, DOB en als reserveveld voor jachtvliegtuigen. Tevens kan de vliegbasis als oefenveld worden gebruikt door vliegtuigen van andere vliegbases. Voorts vinden bondgenootschappelijk medegebruik en burgermedegebruik, waaronder commercieel medegebruik door tussenkomst van Eindhoven Airport NV, plaats. Daarnaast vinden vluchten plaats in het kader van algemeen maatschappelijk belang.
De Navo heeft de Vliegbasis Eindhoven aangemerkt als primaire uitvalsbasis voor luchttransport en Air-to-Air refueling operaties. Eindhoven is tevens de thuisbasis van het European Air Transport Command (EATC) en het Movement Coordination Center Europe (MCCE). Tot slot is de vliegbasis Eindhoven door de deelnemende landen binnen het Europese Multi Role Tanker Transport (MRTT) project, waarover Nederland binnen de European Defence Agency (EDA) de leiding heeft, geselecteerd als toekomstige Main Operating Base.

Vliegbasis Woensdrecht
Woensdrecht is de thuisbasis voor een squadron PC-7 lesvliegtuigen voor de Elementaire Militaire Vliegeropleiding. Daarnaast fungeert de vliegbasis als oefenveld, uitwijkhaven en overloopveld. De vliegbasis dient als reserveveld voor jachtvliegtuigen en kan vliegtuigen ten behoeve van strategisch luchttransport ontvangen. Tevens faciliteert de vliegbasis de na onderhoud noodzakelijke proefvluchten van vliegtuigen en helikopters die in onderhoud zijn bij het op de vliegbasis aanwezige Logistiek Centrum Woensdrecht. Op de vliegbasis vindt bondgenootschappelijk medegebruik, waaronder de eerder genoemde LOC- en SAI-taak, en burgermedegebruik plaats. Tenslotte vinden vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang plaats.
Naast de vliegbasis is het Business Park Aviolanda gevestigd waarvan meerdere bedrijven gebruik maken van het start- en rolbanenstelsel van de vliegbasis.

Vliegbasis De Peel
De Peel is de thuislocatie van het Defensie Grondgebonden LuchtverdedigingsCommando (DGLC). Het start- en rolbanenstelsel van de luchthaven De Peel is gedeactiveerd voor vastvleugelige vliegtuigen. De luchthaven wordt gebruikt als oefenveld en als uitwijkhaven. Het luchtruim boven deze luchthaven biedt de mogelijkheid tot gezamenlijke oefeningen van F-16's, helikopters en niet-vliegende eenheden waaronder luchtverdedigingseenheden en de School voor Grond-Lucht Samenwerking. Er vindt bondgenootschappelijk medegebruik met helikopters en recreatief burgermedegebruik plaats. Daarnaast kan de luchthaven worden gebruikt voor vluchten met helikopters in het kader van algemeen maatschappelijk belang. De luchthaven kan als vliegbasis worden gereactiveerd en – na aanpassing – fungeren als overloopveld en reserveveld voor een squadron jachtvliegtuigen.

3.3.3. Vliegtuigbewegingen en geluidsruimte

Hiervoor zijn de taken en de middelen beschreven zoals die aan de militaire luchthavens zijn toebedeeld. Op basis van met name Navo-criteria, de jaarlijkse oefenprogramma's en afspraken met en toezegging aan de Navo over bondgenootschappelijk medegebruik resulteren de taken en middelen in de behoefte aan aantallen en soorten vliegtuigbewegingen op jaarbasis voor deze luchthavens. Conform de Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden worden op basis van de aantallen en soorten vliegtuigbewegingen in combinatie met luchthavengebonden gegevens, zoals de ligging van de start- en landingsbaan en vliegprocedures en -routes, de geluidsbelastingcontouren in

Kosteneenheden berekend. Ten behoeve van het uitvoeren van de diverse taken moeten de diverse luchthavens beschikken over voldoende geluidsruimte. In geval de grenzen van de geluidsruimte op de thuisbases worden bereikt, kan worden uitgeweken naar een vliegbasis die tevens de functie heeft van overloopveld. Bij het bepalen van de geluidsruimte speelt een aantal factoren een rol. Zo moet rekening worden gehouden met het uit- en terugplaatsen van luchtvaartuigen in het kader van opleiding en training in het buitenland. Luchthavens met een reserveveld- of overloopfunctie zullen moeten beschikken over voldoende geluidsruimte voor die functies.

3.4. Burgermedegebruik van militaire luchthavens

Op bijna alle militaire luchthavens vindt burgermedegebruik plaats. In hoofdlijnen zijn er drie categorieën te onderscheiden binnen dit gebruik: commercieel (structureel en incidenteel), recreatief en algemeen maatschappelijk belang.
Structureel commercieel burgermedegebruik vindt plaats op de luchthaven (het Maritiem Vliegkamp) De Kooy en de luchthaven (vliegbasis) Eindhoven door tussenkomst van een burgerexploitant. Al het commercieel burgermedegebruik maakt gebruik van de faciliteiten van de militaire luchthaven, zoals de start- en landingsbaan, verkeersleiding, etc.
Het recreatief burgermedegebruik gebeurt via een aanwezige vliegclub en kan bestaan uit vliegtuigbewegingen met motorsportvliegtuigen (waaronder vluchten van de Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische vlucht (SKHV), (motor)zweefvliegtuigen, sleepvliegtuigen en modelvliegtuigen.
Medegebruik voor het algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

3.5. Ander medegebruik van militaire luchthavens

Niet behorende tot een van de genoemde categorieën zijn niet-militaire vliegtuigen die op aanvraag, in opdracht of onder verantwoordelijkheid van Defensie een militaire luchthaven bezoeken. Dit zijn bijvoorbeeld ingehuurde transportvliegtuigen, regeringsvliegtuigen of calibratievliegtuigen. Tot slot vinden op de militaire vliegvelden evenementen plaats waar ook civiele vliegtuigen aan deelnemen.

4. Gebruik van de luchthaven Gilze-Rijen

4.1. Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een nadere uitwerking en onderbouwing van de militaire functies van de luchthaven Gilze-Rijen en van het burgermedegebruik van de luchthaven.

4.2. Militaire vliegtuigbewegingen

De militaire luchthaven Gilze-Rijen is de thuisbasis voor Apache gevechtshelikopters, Chinook transporthelikopters en Cougar-helikopters. De luchthaven kan fungeren als uitwijkhaven, oefenveld (oefennaderingen), overloopveld en reserveveld voor een squadron jachtvliegtuigen. De vliegbasis kan tevens vliegtuigen ten behoeve van strategisch transport ontvangen. Ook is de vliegbasis Gilze-Rijen het returnveld voor de acht Apaches die op dit moment in de Verenigde Staten zijn gestationeerd en vier Chinook-helikopters die medio 2012 op het vliegveld Fort Hood in de Verenigde Staten zijn gestationeerd.
Op de vliegbasis Gilze-Rijen vindt bondgenootschappelijk medegebruik plaats. Dit betreft medegebruik door vliegtuigen van Navo-bondgenoten in het kader van wederkerig gebruik van faciliteiten en gezamenlijke oefeningen. Het gaat hierbij onder andere om medegebruik door helikopters en oefennaderingen door jachtvliegtuigen, transportvliegtuigen en AWACS radarvliegtuigen.

De Luchtmachtdagen (de Open Dagen van het Commando luchtstrijdkrachten) rouleren over de diverse vliegbases. Dit geeft een piek in en rond het weekend van de Open Dagen. Het Commando luchtstrijdkrachten beschikt over het Apache Display Team en het F-16 Solo Display Team, die ook regelmatig hun vliegshow moeten oefenen, waaronder op de luchthaven Gilze-Rijen. Gemiddeld vindt dit tien keren per jaar plaats. Gemiddeld twee à drie keren per jaar vindt een zogenoemde basisoefening plaats met een intensief vliegprogramma.

De vliegtuigbewegingen die horen bij de taakstelling en de functies van de luchthaven Gilze-Rijen moeten kunnen worden uitgevoerd binnen de geluidszone. Niet alle functies worden in de volle omvang elk jaar gebruikt. Het gebruik voor opleiding en training van de bemanningen van de helikopters die op de luchthaven Gilze-Rijen zijn gestationeerd, is redelijk stabiel en voorspelbaar. Het gebruik en de aantallen en soorten vliegtuigbewegingen zijn een directe afgeleide van het aantal vliegtuigen, het aantal vliegers en het jaarlijkse oefenprogramma.

In de afgelopen jaren zijn de jaarcontouren van de luchthaven gepresenteerd die de geluidsbelasting weergeven van het feitelijk gebruik per kalenderjaar. De 35 Ke-jaarcontouren over de periode 2012-2016 vielen alle binnen de vigerende 35 Ke-zone.

In het luchthavenbesluit wordt de militaire geluidsruimte behorende bij de functies van de militaire luchthaven Gilze-Rijen opgenomen. De geluidsruimte is het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden voor het militaire luchtverkeer plus het grote burgerluchtverkeer dat gebruik maakt van dezelfde routes.

4.3. Burgervliegtuigbewegingen

Naast de militaire vliegactiviteiten biedt de luchthaven ook ruimte aan burgerluchtverkeer. Dit verkeer kan onderscheiden worden in commercieel verkeer, recreatief verkeer en verkeer met een algemeen maatschappelijk belang.

Als commercieel burgerluchtverkeer wordt – gezien de ontwikkelingen op het gebied van onbemand vliegen en de wensen van de nieuwe industrie die hierin aan het ontstaan is – voorzien het uitvoeren van test- en demonstratievluchten met onbemande toestellen (Remotely Piloted Aircraft/Unmanned Aerial Vehicles) vanaf de luchthaven Gilze-Rijen, mits dit verenigbaar is met het militair operationeel gebruik.

Het burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012. Dit burgerluchtverkeer wordt mogelijk gemaakt via een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de wet.

Voor recreatief burgermedegebruik zijn beschikkingen op basis van artikel 34 van de Luchtvaartwet verleend. Het betreft met name vliegtuigen die lichter zijn dan 6.000 kg, en die behoren tot de categorie kleine luchtvaart. Het recreatief burgerverkeer betreft vooral de vluchten van de SKHV; daarnaast maken ook andere motorsportvliegtuigen, sleepvliegtuigen en zweefvliegtuigen gebruik van de luchthaven.

In het luchthavenbesluit worden aantallen vliegtuigbewegingen per jaar vastgesteld. Het feitelijk gebruik door een of meer rechtspersonen wordt mogelijk gemaakt met een of meer vergunningen voor burgermedegebruik op grond van artikel 10.27 van de Wet luchtvaart. Met de vergunningen tezamen kan maximaal het in het luchthavenbesluit opgenomen maximum aantal vliegtuigbewegingen beschikbaar worden gesteld.

5. Milieueffectrapport voor de militaire luchthaven Gilze-Rijen

5.1. Inleiding

Het Ministerie van Defensie heeft het Milieueffectrapport (MER) Militaire Luchthaven Gilze-Rijen opgesteld.

5.2. Het in het MER onderzochte luchthavenluchtverkeer

In het MER zijn de milieueffecten beschreven van de voorgenomen activiteit van het militair luchtverkeer en het burgerluchtverkeer. De milieueffecten zijn vergeleken met de milieueffecten van de referentiesituatie behorende bij de geluidszone uit het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen.

5.2.1. Gilze-Rijen referentiesituatie

Het militair luchtverkeer in de referentiesituatie vloeit voort uit de militaire taken van de militaire luchthaven Gilze-Rijen zoals vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2). Gilze-Rijen is de thuisbasis voor de Apache gevechtshelikopters, de Chinook-transporthelikopters en de Cougar-helikopters van het Ministerie van Defensie. De luchthaven is voorts reserveveld, *Reaction Force/Augmentation Force* en *Sea Air Interface* en er vindt bondgenootschappelijk medegebruik plaats. De reguliere openstellingstijden zijn op maandag tot en met donderdag van 09.00 tot 16.30 uur en van 18.00 uur tot 00.00 uur, en op vrijdag van 09.00 uur tot 16.30 uur. Buiten deze openstellingstijden kan militair luchtverkeer plaatsvinden in geval van dringende operationele noodzaak, nationale of internationale oefeningen en kan burgerluchtverkeer vanuit algemeen maatschappelijk belang plaatsvinden. De geluidszone in Kosteneenheden is gebaseerd op militair gebruik (een squadron F-16 jachtvliegtuigen, oefennaderingen door andere vaste vleugelvliegtuigen van andere militaire luchthavens) en op bondgenootschappelijk medegebruik.

De luchthaven Gilze-Rijen beschikt over een parallel aan de korte noord-zuid-start/landingsbaan gelegen grasstrip, die wordt gebruikt door recreatief burgerluchtverkeer en door helikopters.
In de referentiesituatie vindt incidenteel burgerluchtverkeer plaats door recreatief luchtverkeer en burgermedegebruik met een algemeen maatschappelijk belang.
Voor recreatief burgermedegebruik zijn beschikkingen op basis van artikel 34 van de Luchtvaartwet verleend. Het betreft met name vliegtuigen die lichter zijn dan 6.000 kg, waarvan de vliegtuigbewegingen niet worden meegenomen in de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden.
Voor burgermedegebruik met een algemeen maatschappelijk belang (waaronder donorvluchten, ambulancevluchten en vluchten voor uitoefening van politietaken) zijn beschikkingen op basis van artikel 34 van de Luchtvaartwet verleend.
Daar waar het burgerluchtverkeer behoort tot de systematiek Kosteneenheden, wordt dit ten laste gebracht van de militaire geluidszone.

5.2.2. Gilze-Rijen voorgenomen activiteit

De luchthaven Gilze-Rijen is tegenwoordig de thuisbasis van een aantal squadrons helikopters die deel uit maken van het Defensie Helikopter Commando (DHC). Het DHC beschikt over een viertal helikoptertypen:

1. Apache (AH64), gevechtshelikopter
2. Chinook (CH47), medium transporthelikopter
3. Cougar (AS3B), lichte transporthelikopter
4. NH90, (maritieme) lichte transport- en opsporingshelikopter, gestationeerd op De Kooy.

Naast huisvesting van de eigen helikopters heeft de luchthaven nog meer taken en functies voortvloeiend uit de taakstelling. Zo heeft de vliegbasis Gilze-Rijen een reserveveldfunctie voor het huisvesten van één squadron jachtvliegtuigen voor zes maanden.

Een aantal helikopters is voor trainings- en opleidingsdoeleinden gestationeerd in de Verenigde Staten: acht Apaches en vier Chinook toestellen. Het gaat hierbij echter niet om een permanente stationering, maar om een situatie die regelmatig heroverwogen wordt en dus ook kan worden beëindigd. Daarom is het voor Defensie noodzakelijk om (geluids)ruimte beschikbaar te hebben voor deze toestellen in Nederland, de returnveldfunctie.

De 20 NH90 helikopters van DHC worden gestationeerd op Maritiem Vliegkamp De Kooy. Voor acht NH-90 helikopters blijft voor oefendoeleinden geluidsruimte op de vliegbasis Gilze-Rijen gereserveerd.

Tot slot moet de luchthaven ruimte bieden voor strategisch luchttransport, bondgenootschappelijk medegebruik en moeten ook andere eenheden van de luchtmacht Gilze-Rijen kunnen gebruiken als oefenveld, uitwijkhaven en overloopveld. Het gaat hierbij onder andere om medegebruik door helikopters en oefennaderingen door jachtvliegtuigen, transportvliegtuigen en AWACS radarvliegtuigen.

Bovengenoemde functies behoren tot de taakstelling van de militaire luchthaven. Hiernaast heeft de vliegbasis Gilze-Rijen een aantal nevenfuncties.

De gebruikte gegevens zijn toegepast om een zo realistisch mogelijke weergave te krijgen van de benodigde geluidsruimte die hoort bij de militaire taken en functies die aan de militaire luchthaven Gilze-Rijen zijn toebedeeld en die zo goed mogelijk aansluit bij het gecommitteerde gebruik, zoals beschreven in de hoofdstukken 3 en 4 van deze toelichting. Deze invoer betekent dat ook andere soorten en typen vliegtuigen gebruik kunnen maken van de luchthaven, zolang de geluidsbelasting past binnen de vastgestelde geluidsruimte.
De aantallen militaire vliegtuigbewegingen, evenals de vliegprofielen zijn militair gerubriceerd en zijn opgenomen in een aparte gerubriceerde bijlage behorende bij het MER. Speciaal voor dat doel gescreende ambtenaren van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben inzage in de gegevens.

Naast de militaire vliegactiviteiten biedt de luchthaven ook ruimte aan burgerluchtverkeer. Dit verkeer kan onderscheiden worden in commercieel verkeer, recreatief verkeer, verkeer met een algemeen maatschappelijk belang en het vliegen met onbemande vliegtuigen.

Het commercieel verkeer zal naar verwachting bestaan uit het uitvoeren van test- en demonstratievluchten met onbemande luchtvaartuigen. Voor dit medegebruik worden maximaal 110 vliegtuigbewegingen per jaar voorzien.

Het burgerluchtverkeer met een algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012. Dit burgerluchtverkeer wordt mogelijk gemaakt via een vrijstelling als bedoeld in artikel 10.13 van de wet.

Voor recreatief burgermedegebruik zijn beschikkingen op basis van artikel 34 van de Luchtvaartwet verleend. Het betreft met name vliegtuigen die lichter zijn dan 6.000 kg, en die behoren tot de categorie kleine luchtvaart. Het recreatief burgerverkeer betreft vooral de vluchten van de SKHV, daarnaast maken ook andere motorsportvliegtuigen, sleepvliegtuigen en zweefvliegtuigen gebruik van de luchthaven.

5.2.3. Beschouwde alternatieven Gilze-Rijen

In het MER zijn twee alternatieven[1] beschouwd voor de voorgenomen activiteit, namelijk voor de duur van de reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen. De voorgenomen activiteit gaat uit

[1] In de m.e.r. systematiek zijn de twee alternatieven feitelijk varianten omdat slechts één onderdeel van de voorgenomen activiteit is gewijzigd. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is de term alternatief gehanteerd. In het MER is dit gehandhaafd.

van een reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen van zes maanden. Zoals gevraagd in een van de zienswijzen ten tijde van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER is hiernaast de situatie voor nul en drie maanden reserveveldfunctie in het MER beschouwd. Alle andere onderdelen van de voorgenomen activiteit voor het militaire en civiele lucht- en grondgebruik zijn verder gelijk in de alternatieven.

5.3. De in het MER onderzochte milieueffecten

In het milieueffectrapport (MER) luchthaven Gilze-Rijen is het aspect geluidsbelasting door startende en landende vliegtuigen beoordeeld omdat in het onderhavige besluit, als onderdeel van het beperkingengebied, het gebied behorende bij de grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone) wordt vastgelegd. Daarnaast zijn de volgende milieueffecten beschreven: externe veiligheid en luchtkwaliteit vanwege vliegtuigbewegingen. Ook is aandacht besteed aan natuur, grondgebonden geluid, bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap, ecologie, ruimtelijke kwaliteit en wegverkeer. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de mogelijke effecten. Het MER geeft inzicht in de milieueffecten van de voorgenomen activiteit. De belangrijkste uitkomsten van het MER worden hieronder per thema weergegeven. Voor een meer uitgebreidere beschrijving van de effecten wordt verwezen naar het hoofdrapport van het MER en de bijbehorende rapporten.

5.3.1. Geluidsbelasting

Geluidsbelasting luchtverkeer in Ke

De geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer is, conform hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart en het Besluit militaire luchthavens (BML), uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) en berekend met meteomarge en zonder drempelwaarde. Voor het berekenen van de Lden- en Lnight-geluidbelasting voor militaire luchthavens bestaat op dit moment geen Nederlands berekeningsvoorschrift. Aangezien in de m.e.r. ten behoeve van het luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Eindhoven en voor de militaire luchthaven De Kooy ook Lden- en Lnight-berekeningen zijn uitgevoerd, is voor de Lden- en Lnight-berekeningen voor de MER Gilze-Rijen aangesloten bij de rekenmethoden die voor Eindhoven zijn toegepast. Dit betekent dat is uitgegaan van de rekenmethodiek die ook voor Schiphol is voorgeschreven. In opdracht van Defensie wordt door het NLR gewerkt aan een voor het militair vliegverkeer hanteerbaar systeem.
Als onderdeel van het beperkingengebied worden de 35 Ke-geluidszone gepresenteerd, alsmede de contouren in stappen van 5 Ke berekend vanaf 30 Ke tot en met 65 Ke. Van de geluidszone worden tevens de oppervlakte in km^2 en het aantal bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de geluidszone gepresenteerd (op basis van meest recent beschikbare woningbestand).

De aantallen en soorten vliegtuigbewegingen zijn verdeeld over de perioden van de dag en over de verschillende aan- en uitvliegroutes (nominale vliegpaden). Deze nominale vliegpaden zijn het resultaat van de afweging veiligheid, luchtruim, vliegeigenschappen en milieu. In de praktijk zullen de vliegtuigbewegingen gespreid liggen rondom deze nominale paden door diverse oorzaken, zoals verschillende snelheden, vliegeigenschappen van vliegtuigen, opdrachten van de verkeersleiding (om luchtverkeerstechnische redenen) en meteorologische omstandigheden. De nominale paden zijn uitsluitend bedoeld voor de invoergegevens waaraan geen rechten kunnen worden ontleend of waarmee geen verplichtingen kunnen worden gesteld. Bij de berekening van de geluidsbelasting wordt conform het berekeningsvoorschrift rekening gehouden met spreiding rondom de nominale vliegpaden. Daarnaast is de verdeling van het verkeer over de diverse routes behorende bij de twee baanrichtingen bepaald op basis van historische (meteorologische) gegevens. Teneinde jaarlijkse fluctuaties in de verdeling van de windrichtingen ten opzichte van de gemiddelde historische gegevens te kunnen opvangen, wordt bij de berekening een toeslag op het aantal vliegtuigbewegingen toegepast. Deze zogenoemde meteomarge bedraagt voor de militaire luchthavens 10 procent.

Op grond van artikel 10.17 van de Wet luchtvaart wordt in het luchthavenbesluit als onderdeel van het beperkingengebied rond het luchthavengebied een gebied vastgesteld behorende bij

de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens (BML) genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone), waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. In artikel 10.12 van de Wet luchtvaart is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is wat betreft de grote luchtvaart (vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg en die niet de routes of procedures van de grote luchtvaart volgen) uitvoering gegeven met het BML. De grenswaarde bedraagt 35 Kosteneenheden (Ke).

De Ke-geluidszone heeft drie hoofdfuncties:
- handhaving: met betrekking tot het luchtverkeer wordt de maximaal toegelaten geluidsbelasting door het luchtverkeer vastgesteld;
- doorwerking naar ruimtelijke ordening: binnen de geluidszone gelden beperkte mogelijkheden voor (ver)nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen;
- geluidsisolatie: aan de bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen (scholen en medische inrichtingen) worden geluidwerende voorzieningen aangebracht binnen de 40 respectievelijk 35 Ke-contour; binnen de 65 Ke-contour dient op termijn aan woningen de woonbestemming te worden onttrokken.

In onderstaande tabel staan voor de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit de geluidsbelaste oppervlakte, het aantal geluidsbelaste woningen, het aantal ernstig geluidgehinderden en het aantal andere geluidsgevoelige gebouwen weergegeven. De berekeningen zijn uitgevoerd zonder rattle noise toeslag.

Tabel 0.1. Rekenresultaten luchtverkeer geluid in Ke van de varianten voor de voorgenomen activiteit (zonder rattle noise), referentie MER voor gezamenlijk militair en civiel verkeer. De getallen hebben betrekking op de bestaande woningbouw. De getallen tussen haakjes betreffen de aantallen inclusief de geplande woningbouw.

Indicator/beschouwde situaties	Geluidbelastingwaarde in Ke			
	20*	35	40	55
Oppervlakte (km^2)				
Referentie MER	76,16	24,12	14,67	3,09
Reserveveldfunctie 6 maanden	116,80	23,62	12,95	2,60
Reserveveldfunctie 3 maanden	102,90	19,61	9,56	1,77
Reserveveldfunctie 0 maanden	86,35	15,40	5,90	0,83
Aantal woningen binnen contour				
Referentie MER	12307	565	378	4
Reserveveldfunctie 6 maanden	10302 (12587)	653 (737)	353 (355)	4
Reserveveldfunctie 3 maanden	6543 (8367)	557 (600)	150 (152)	0
Reserveveldfunctie 0 maanden	5390 (6936)	177 (194)	17	0
Ernstig gehinderden				
Referentie MER	4141	321	208	2
Reserveveldfunctie 6 maanden	3356 (4140)	376 (427)	194 (195)	2
Reserveveldfunctie 3 maanden	2252 (2873)	329 (354)	83 (84)	0
Reserveveldfunctie 0 maanden	1817 (2329)	106 (117)	9	0
Aantal geluidgevoelige gebouwen (niet zijnde woningen)**				
Referentie MER	78	8	7	1
Reserveveldfunctie 6 maanden	92 (106)	10	4	1
Reserveveldfunctie 3 maanden	54 (66)	9	2	0
Reserveveldfunctie 0 maanden	30 (44)	5	2	0

** Deze contour loopt tegen de rechterzijde van het rekengebied aan. Het aantal woningen etc. is dus groter dan vermeld*
*** Ingevolge de Wet geluidhinder zijn geluidgevoelige gebouwen onder meer woningen, onderwijsgebouwen en ziekenhuizen.*

De 35 en 40 Ke-contouren van de drie en zes maanden reserveveldfunctie zijn in oppervlak kleiner dan die van de referentiesituatie. De voorgenomen activiteit zes maanden reserveveldfunctie bevat wel meer woningen en geluidgevoelige gebouwen binnen de 35 Ke-contour. Dit heeft te maken met de ligging van de contouren. De contouren van de referentiesituatie zijn langwerpig terwijl die van de voorgenomen activiteit boller zijn en raken aan de woonbebouwing. Aan de noord- en zuidzijde liggen de contouren van de voorgenomen activiteit en de varianten buiten de vigerende zone en raken aan de woningbouw van Gilze en Rijen. Binnen de 40 Ke-contour neemt het aantal woningen en het aantal geluidgevoelige gebouwen af in de voorgenomen activiteit.

De onderlinge verschillen tussen de voorgenomen activiteit en de alternatieven worden uitsluitend bepaald door de periode waarin de reserveveldfunctie wordt ingevuld (0, 3 of 6 maanden). In tegenstelling tot jachtvliegtuigen, opereren helikopters meer in de directe omgeving van de vliegbasis. Het alternatief zonder reserveveldfunctie bestaat voornamelijk uit helikopterverkeer en laat zien dat dit verkeer leidt tot een compacte contour rond de vliegbasis. In de referentiesituatie waarin wordt uitgegaan van jachtvliegtuigen is deze contour juist langgerekt door de aanvliegroutes. De woningbouwdichtheid is laag aan het eind van de contouren.

Door de gewijzigde ligging van de geluidscontouren van de voorgenomen activiteit liggen ten opzichte van de geluidszone van de referentiesituatie (waarvoor een geluidsisolatieprogramma is uitgevoerd) 25 andere woningen en twee andere geluidsgevoelige gebouwen nieuw binnen de 40 Ke-geluidscontour. Hierdoor geeft de voorgenomen activiteit reden voor een nieuw programma voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen.

Geluidsbelasting luchtverkeer in Lden

Voor het luchtverkeer van de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit zijn berekeningen uitgevoerd van de geluidsbelasting in dB(L_{den}). Voor het aandeel daarin van het militaire luchtverkeer is geen gevalideerd berekeningsvoorschrift beschikbaar en bovendien zijn de prestatiegegevens nog niet volledig en nog niet gevalideerd. De gepresenteerde resultaten in dB(L_{den}) hebben daarmee een beperkte betrouwbaarheid, maar hebben wel nut voor de vergelijking van de verschillen tussen de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit. Het aantal bestaande woningen, aantal ernstig geluidgehinderden, aantal bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen en de oppervlakte binnen de geluidsbelastingcontouren met de waarden 40, 48, 56 en 70 dB(L_{den}) staan in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 0.2: Rekenresultaten vliegtuiggeluid in L_{den} van de varianten voor de voorgenomen activiteit en referentiesituatie voor gezamenlijk militair en civiel luchtverkeer. Getallen tussen haakjes zijn de waardes voor nieuwbouw.

Indicator/beschouwde situaties	Geluidbelastingwaarde L_{den} in dB(A)*			
	40	48	56	70
Oppervlakte in km^2				
Referentie MER*	170,25	108,83	42,27	3,79
Reserveveldfunctie 6 maanden	333,96	192,54	44,66	4,13
Reserveveldfunctie 3 maanden	318,70	170,08	35,72	2,83
Reserveveldfunctie 0 maanden	303,23	131,13	22,20	1,29

Indicator/beschouwde situaties	Geluidbelastingwaarde L_{den} in dB(A)*			
	40	48	56	70
Aantal woningen binnen contour				
Referentie MER*	49628	25010	2339	6
Reserveveldfunctie 6 maanden	144646 (160247)	55534 (61013)	2433 (3034)	21
Reserveveldfunctie 3 maanden	135660 (150580)	28920 (32712)	1248 (1566)	6
Reserveveldfunctie 0 maanden	118361 (132180)	11105 (13326)	798 (1017)	0
Ernstig gehinderden				
Referentie MER*	18947	13341	2318	8
Reserveveldfunctie 6 maanden	46153 (51599)	25686 (28561)	2298 (2836)	29
Reserveveldfunctie 3 maanden	38079 (42680)	13415 (15370)	1279 (1570)	8
Reserveveldfunctie 0 maanden	25852 (29203)	5485 (6635)	711 (907)	0
Aantal geluidgevoelige gebouwen (niet zijnde woningen)				
Referentie MER*	566	199	23	1
Reserveveldfunctie 6 maanden	1634 (1877)	456 (526)	22	2
Reserveveldfunctie 3 maanden	1531 (1757)	296 (348)	15	1
Reserveveldfunctie 0 maanden	1329 (1511)	83 (101)	12	0

** Voor Referentiesituatie MER lopen de 40 t/m 53 dB(A) L_{den}-contouren tegen de grens van het rekengebied. Dit geeft een onderschatting in de telresultaten voor de 40 en 48 dB(A) L_{den}-contouren. Het bereik van de berekening wordt beperkt door de beperkt beschikbare routegegevens. De routegegevens zijn destijds gemaakt met het oog op de, kleinere, Ke-contouren van de 35 Ke-zone. Voor de varianten van de Voorgenomen Activiteit liggen enkele L_{den}-contouren over de grens van het rekengebied; dit geeft een onderschatting in de telresultaten voor de 40 en 48 dB(A) L_{den}-contouren van de drie varianten en voor de 40, 48 en 56 dB(A) L_{den}-contouren.*
*** Ingevolge de Wet geluidhinder zijn geluidgevoelige gebouwen onder meer woningen, onderwijsgebouwen en ziekenhuizen.*

De 40 en 48 dB(A) Lden contouren hebben een beperkte waarde omdat de contouren buiten het berekeningsgebied nog doorlopen. Helikopterverkeer vertoont een lage geluidbelasting over het totale grondpad. De contouren lopen in principe door tot de eindbestemming van een vlucht. De 56 en 70 dB(A) Lden contouren zijn "gesloten" en kunnen onderling goed worden vergeleken. De voorgenomen activiteit vertoont veel gelijkenis met de referentiesituatie wat betreft aantal woningen en geluidgevoelige gebouwen binnen de 56 dB(A) Lden contour. De varianten met drie en nul maanden reserveveldfunctie geven (veel) lagere waarden. Binnen de 70 dB(A) Lden contouren geeft de voorgenomen activiteit hogere waarden dan de referentiesituatie.

Geluidsbelasting luchtverkeer in Lnight
In de voorgenomen activiteit zijn ook vliegtuigbewegingen voorzien die plaatsvinden na 23:00 uur. Dit betreft geen structureel nachtverkeer. Het aantal nachtvluchten is voor alle alternatieven gelijk . Er is daarom één Lnight berekening uitgevoerd waarin het verkeer dat vliegt tussen 23:00-0:700 uur is meegenomen. Net als bij Lden geldt bij Lnight dat het om indicatieve resultaten gaat

Voor de referentie MER is geen Lnight berekening uitgevoerd. Hiervoor zijn twee redenen aan te wijzen:
1. Er zijn voor de referentie MER geen gegevens bekend over verkeer na 23:00 uur.
2. Voor een operationeel squadron werd geen vliegverkeer na 23:00 uur gepland.

Het resultaat van deze berekening is weergegeven in tabel 0.3. Het niveau van 70 dB(A) wordt niet bereikt.

Tabel 0.3: Aantal woningen, bewoners, ernstig slaapverstoorden, overige geluidgevoelige gebouwen en oppervlakte binnen de 30, 42, 48, 56 en 70 dB(A)-Lnight-contouren behorende bij de Voorgenomen activiteiten en alternatieven (bestaande bouwsituatie, d.w.z. zonder nieuwbouw)

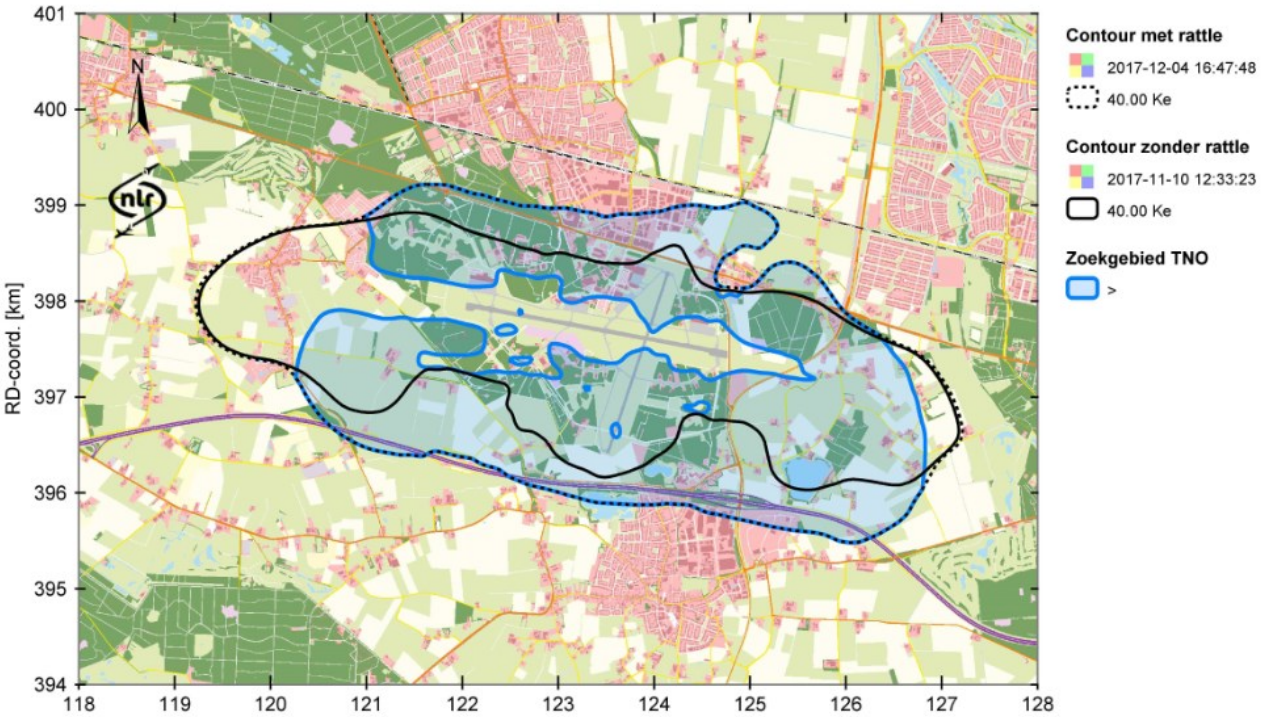
Alternatief	Lnight-contour	Woningen	Bewoners	Ernstig slaap-verstoorden	Overige geluidg. gebouwen	Oppervlakte [km^2]
Voorgenomen activiteit en varianten	30 dB(A)*	22456	49403	2281	140	157,79
	42 dB(A)*	129	284	29	7	13,12
	48 dB(A)	0	0	0	0	0,84
	56 dB(A)	0	0	0	0	0,05
	70 dB(A)	-	-	-	-	-

*: Voor de voorgenomen activiteit liggen enkele Lnight-contouren over de grens van het rekengebied; dit geeft een onderschatting in de telresultaten voor de 30 en 42 dB(A) Lnight-contouren.

Rattle noise

Het laagfrequente geluid van de Chinook helikopters die vanaf Gilze Rijen opereren, veroorzaakt in diverse woningen 'rattle' geluid. Rattle is het 'rammelend' geluid dat in woningen optreedt als gevolg van trillingen of lage tonen. Voorbeelden zijn het trillen van ramen of deuren en het rammelen van kopjes in een kast.

Uit onderzoek van NLR en TNO zijn aanbevelingen geformuleerd op welke wijze het effect van rattle op de hinderbeleving bij de berekening zou kunnen worden meegenomen. Het desbetreffende onderzoek geeft, afhankelijk van het type woning, inzicht in de mate waarin deze woningen gevoelig zijn voor rattle. Voor de woningen die het meest gevoelig zijn voor rattle wordt aanbevolen om een toeslag van 6 dB toe te passen op het geluidniveau van de Chinook.
Rattle noise treedt op bij woningen met een geluidbelasting op de gevel van 75 dB(A) of meer. Binnen de 40 Ke-contour doet zich niet overal hinder als gevolg van rattle voor. De door het NLR aanbevolen toeslag van 6 dB wordt door Defensie toegepast door de 40 Ke-contour te gebruiken als zoekgebied om te bepalen waar binnen en buiten de 40 ke-contour de hinder als gevolg van rattle zodanig is, dat maatregelen geboden zijn. Onderstaand figuur geeft aan waar, binnen en grenzend aan de 40 Ke contour, de hinder als gevolg van rattle zodanig is, dat rattlegevoelige woningen voor extra beschermende maatregelen in aanmerking komen.



Op basis van het onderzoek van TNO komen 201 woningen in aanmerking voor beschermende maatregelen tegen rattle noise. Het TNO-rapport benoemt ook de te nemen maatregelen en becijfert de kosten hiervan op gemiddeld € 60.000 per woning, excl. BTW. Naar het voorbeeld van de werkwijze die eerder is gevolgd voor de uitvoering van de isolatieprogramma's rond de verschillende vliegbases, zal lokaal een stichting worden opgericht die op grond van de TNO-inventarisatie van in aanmerking komende woningen en de door TNO omschreven maatregelen, in overleg met eigenaars/bewoners als opdrachtgever optreedt voor de bouwkundige aanpassing van de woningen. Het Ministerie van Defensie stelt hiervoor geld ter beschikking van die stichting en blijft eindverantwoordelijk voor de aanpak van de rattle noise.

Bijdragen van verkeersgroepen aan geluidsbelasting

Voor de voorgenomen activiteit is inzichtelijk gemaakt wat per verkeersgroep de bijdrage is aan de totale geluidbelasting. Bij de keuze voor de verkeersgroepen is een indeling gemaakt naar de belangrijkste groepen. Vanuit het startpunt (de VA), wordt telkens één verkeersgroep niet in de berekening meegenomen, zodat duidelijk wordt wat deze specifieke verkeersgroep bijdraagt aan de totale geluidbelasting. De vergelijking vindt plaats op basis van Ke-contouren.

Met deze werkwijze zijn contouren gemaakt voor de volgende situaties:

- Voorgenomen activiteit zonder reserveveldfunctie (= het 0-maanden alternatief);
- Voorgenomen activiteit zonder returnveldfunctie;
- Voorgenomen activiteit zonder civiel verkeer.

Tabel 0.4 laat zien in welke mate het reserveveldverkeer, het returnveldverkeer en het civiele verkeer van invloed is op de totale oppervlakte van de 35 en 40 Ke-contouren van de voorgenomen activiteit.

Tabel 0.4: Invloed op contouroppervlakte

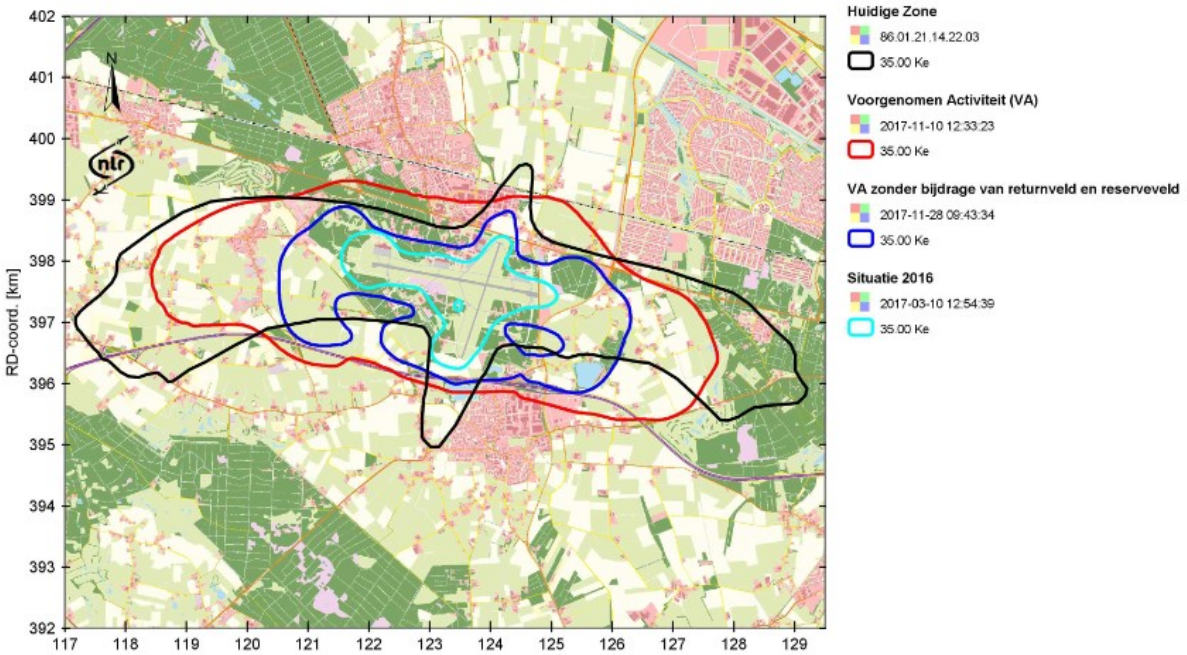
Scenario	Contour	Oppervlakte [km²]
Voorgenomen activiteit (VA)	35 Ke 40 Ke	23,63 12,96
Alternatief geen reserveveld (=0 maanden alternatief)	35 Ke 40 Ke	15,41 5,91
Voorgenomen activiteit (VA) Zonder returnveld functie	35 Ke 40 Ke	21,05 11,15
Voorgenomen activiteit (VA) Zonder civiel verkeer	35 Ke 40 Ke	23,35 12,68

Het verkeer dat valt onder de reserveveldfunctie is vooral bepalend voor de contour richting het oosten en het westen. Het verkeer dat valt onder de returnveldfunctie is vooral aan de noord- en zuidzijde van de luchthaven van invloed op de contouren. Het reserveveldverkeer is meer van invloed op de omvang van de contouren dan het returnveldverkeer. Het civiele verkeer draagt nauwelijks bij aan de totale geluidbelasting van de voorgnomen activiteit.

Geluidbelasting tijdens toekomstig dagelijks gebruik

De berekeningen voor de geluidbelasting vanwege luchtverkeer zijn uitgevoerd op basis van de volledige invulling van de taakstelling en functies van de vliegbasis. Een aantal van de taken en functies wordt echter niet jaarlijks of niet volledig ingevuld. Er zijn tal van factoren die mede bepalen hoe de toekomstige dagelijkse praktijk er uit gaat zien. Onder andere internationale ontwikkelingen die van invloed zijn op deelname aan missies in het buitenland, spelen daarbij een rol. Ook de beschikbaarheid en inzetbaarheid van helikopters en personeel en de taakstelling zijn van invloed op de realisatie van het dagelijkse vliegprogramma. Een andere belangrijke factor is de noodzaak om gebruik te maken van de reserveveldfunctie.

In het MER is inzicht gegeven in de te verwachten geluidbelasting vanwege luchtverkeer tijdens "toekomstig dagelijks gebruik". Hierbij zijn de functies reserveveldfunctie en returnveldfunctie niet meegenomen in de berekeningen. Voor het overige militaire en civiele luchtverkeer is een inschatting gemaakt van het redelijkerwijs te verwachten aantal vliegtuigbewegingen. Figuur 5.1 toont de inschatting van het dagelijks gebruik ten opzichte van de 35 Ke-contouren van de huidige zone en de voorgenomen activiteit, en de jaarcontour 2016. Uit de figuur valt te concluderen dat het toekomstig dagelijks gebruik groter is dan de jaarcontour 2016. De getoonde 35 Ke-contour betreft alleen een inschatting ter illustratie en maakt geen deel uit van het luchthavenbesluit.



Figuur 5.1: Inschatting 'toekomstige dagelijkse praktijk' ten opzichte van huidige geluidszone en realisatie 2016

5.3.2. Externe veiligheid

De Wet luchtvaart maakt het mogelijk om een grenswaarde voor het externe veiligheidsrisico op te nemen in het luchthavenbesluit. Voor militaire luchthavens is echter nog geen normering opgesteld die bij de vaststelling van een luchthavenbesluit tot uitgangspunt kan dienen.

Om de voorgenomen activiteit met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het externe veiligheidsrisico rondom de luchthaven als gevolg van startend en landend luchtverkeer wel onderzocht en zijn de plaatsgebonden risicocontouren[2] (PR-contouren) berekend voor de waarden $5x10^{-5}$, 10^{-5}, 10^{-6} en 10^{-7} PR. Van de PR-contouren worden tevens de oppervlakte in km^2 en het aantal woningen en andere kwetsbare gebouwen en bestemmingen gepresenteerd. Voorts is het Totaal Risico Gewicht (TRG) berekend. Het TRG presenteert in één getal het totale risico door luchtverkeer in een bepaalde periode. Het TRG is niet afhankelijk van vliegroutes.

In onderstaande tabel staan voor de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit de oppervlakte, het aantal woningen en het aantal andere kwetsbare objecten weergegeven (van de externe veiligheidszone, de militaire externe veiligheidsruimte en de burger externe veiligheidsruimte van het commercieel burgerluchtverkeer).

Tabel 0.5: Indicatoren plaatsgebonden risico (PR) van beschouwde situaties

Indicator/beschouwde situaties	Plaatsgebonden risico				
	5.10^{-5}	10^{-5}	10^{-6}	10^{-7}	10^{-8}
Oppervlakte in km^2					
Referentiesituatie	0,18	1,05	15,07	86,57	282,45
6 maanden reserveveld	0,14	0,56	4,58	35,14	127,37
3 maanden reseveveld	0,13	0,50	3,56	27,70	103,41
Geen reserveveld	0,11	0,44	2,72	18,50	68,11
Aantal woningen binnen contour					
Referentiesituatie	0	19	504	37509	148589
6 maanden reserveveld	0	1	120	1789 (2506)	79442 (89121)
3 maanden reseveveld	0	0	34	827 (1161)	54307 (60439)
Geen reserveveld	0	0	19	502 (528)	18458 (21231)
Aantal kwetsbare objecten (gezondheidszorg en onderwijsfuncties) binnen een contour					
Referentiesituatie	0	0	5	449	1679
6 maanden reserveveld	0	0	2	13	953 (1106)
3 maanden reseveveld	0	0	1	9	626 (722)
Geen reserveveld	0	0	1	6	176 (198)

[2] Het plaatsgebonden risico is de kans, per jaar, dat een denkbeeldig persoon die gedurende een jaar permanent op dezelfde locatie verblijft, komt te overlijden als direct gevolg van een vliegtuigongeluk. Plaatsgebonden risicocontouren zijn lijnen die plaatsen met dezelfde waarde van het plaatsgebonden risico verbinden.

Uit de tabel blijkt dat de voorgenomen activiteit en de twee alternatieven een kleiner oppervlak beslaan en veel minder woningen en kwetsbare objecten bevatten binnen een contour dan de referentiesituatie. Dit wordt veroorzaakt door het gebruik van de vliegbasis: de referentiesituatie gaat uit van een squadron jachtvliegtuigen en de voorgenomen activiteit van helikopters met een kleine functie voor jachtvliegtuigen.

In onderstaande tabel staat voor de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit het Totaal Risico Gewicht (TRG) uitgedrukt in ton.

Tabel 0.6: TRG van de beschouwde situaties

Beschouwde situatie	TRG (ton)
Referentiesituatie	1,202
6 maanden reserveveld (VA)	1,697
3 maanden reseveveld	1,488
Geen reserveveld	1,279

De voorgenomen activiteit en de alternatieven hebben de hoogste TRG waarde, aflopend in waarde met het aantal maanden reserveveldfunctie jachtvliegtuigen.

De lage TRG waarde voor de Referentiesituatie MER lijkt in tegenspraak met de resultaten van het plaatsgebonden risico en de tellingen waar dit scenario juist de grootste contouren en de hoogste aantallen oplevert. Hierbij is het belangrijk te weten dat in de berekening van het plaatsgebonden risico de risicobijdrage van een jachtvliegtuig onafhankelijk is van het gewicht en daarmee gelijk voor elk type. Echter bij het TRG draagt het gewicht lineair bij aan de waarde waardoor de zwaardere jachtvliegtuigen die zijn voorzien in de voorgenomen activiteit (en alternatieven) meer bijdragen dan de lichtere jachtvliegtuigen in de Referentiesituatie MER. In TRG overtreft het verschil in gewicht het verschil in aantal vliegtuigbewegingen van de jachtvliegtuigen.

5.3.3. Luchtkwaliteit en geur

Het luchthavenbesluit staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over het luchthavenbesluit geen rekening behoeft te worden gehouden met 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. 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 (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$). Aanvullend worden voor stikstofdeposities en vluchtige organische stoffen (VOS; geur) de immissiewaarden bepaald. De luchtkwaliteit is berekend voor het jaar 2016, 2020 en 2025 voor NO_2 en fijn stof PM_{10} en $PM_{2,5}$.

De Wet luchtvaart maakt het mogelijk om een of meer grenswaarden met het oog op de lokale luchtverontreiniging op te nemen in het luchthavenbesluit. Deze mogelijkheid is nog niet ingevuld. In dit besluit zijn geen grenswaarden opgenomen. Wel zijn in het MER voor de luchthaven Gilze-Rijen voor de beoordeling van de luchtkwaliteit de immissies (concentraties op leefmilieu) berekend van verschillende luchtverontreinigende stoffen. De immissies zijn berekend op basis van de emissies van het luchtverkeer, het wegverkeer, de grondgebonden emissiebronnen op de luchthaven en de achtergrondconcentraties.

In onderstaande tabel staat een overzicht van de normen voor de jaar- en uurgemiddelde concentraties NO_2, PM_{10}, PM $_{2,5}$. In de tabel zijn opgenomen de resultaten van de berekeningen van de immissies binnen het totale toetsgebied voor de jaren 2016 en 2025 voor NO_2, de jaargemiddelde concentraties en het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie, voor PM_{10} de jaargemiddelde concentraties en het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie en voor $PM_{2,5}$ de jaargemiddelde concentraties. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het drie maanden reserveveldfunctie alternatief, inclusief grondgebonden bronnen en wegverkeer dat direct is gerelateerd aan de vliegbasis.

Tabel 0.7 : Rekenresultaten luchtkwaliteit (jaargemiddelde maximale immissie en jaargemiddelde bronbijdrage op de inrichtingsgrens)

Component	Achtergrond concentratie [µg/m³]			Norm	Maximum op de inrichtingsgrens		
					Ref MER	6 mnd	3 mnd
	2016	2025	2030		2025	2025	2025
NO_2	20,17	15,25	10,50	40 µg/m³	17,15	17,19	17,19
PM_{10}	24,56	22,21	15,80	40 µg/m³	20,18	20,18	20,18
$PM_{2,5}$	13,96	12,00	9,50	25 µg/m³	11,77	11,77	11,77

Uit de tabel blijkt dat de voorgenomen activiteit en het drie maanden alternatief geen invloed hebben op de luchtkwaliteit. De verschillen in de luchtkwaliteit voor de toetsjaren wordt veroorzaakt door de verwachte afname van de achtergrondconcentraties.
De jaargemiddelde concentraties voor NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$ worden bijna geheel bepaald door de achtergrondconcentratie. De berekende bijdragen van zowel luchtvaart, grondgebonden bronnen als het wegverkeer dat direct aan de vliegbasis is gerelateerd, zijn verwaarloosbaar. Voor de stoffen NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$ geldt voor de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit in de jaren 2016 en 2025 geen overschrijding van de grenswaarden.

Voor geur bestaat geen landelijke norm, maar wordt de norm lokaal (door de provincie) bepaald. De waarde voor geur is bij de voorgenomen activiteit enigszins hoger dan bij de referentiesituatie. De referentiesituatie en de voorgenomen activiteit voldoen aan zowel de grenswaarde (2 ouE/m³) als aan de richtwaarde (1 ouE/m³) voor wonen bij bestaande activiteiten.

Tabel 0.8: emissiewaarden voor geur in de referentie situatie en de voorgenomen activiteit 2016

Geur (alleen jaargemiddelde bronbijdragen)				
	eenheid	Norm	Ref. 2016	6mnd 2016
98 perc. maximum op de grens van de vliegbasis	ouE/m³	0,5-1[1)]	0,04	0,39
98 perc. maximum in het studiegebied	ouE/m³	0,5-1[1)]	0,11	1,05
99,99 perc. maximum op de grens van de vliegbasis	ouE/m³	5-10[1)]	0,11	2,4
99,99 perc. maximum in het studiegebied	ouE/m³	5-10[1)]	0,23	4,41

De geurconcentratie is in de referentiesituatie maximaal 0,04 ouE/m3 en in het scenario voorgenomen activiteit 0,39 ouE/m3. Dit betreft de 98-percentiel berekend op de grens van de

luchthaven. De 99,99-percentiel waarden bedragen maximaal 0,11 ouE/m3 in de referentiesituatie en 2,4 ouE/m3 in het scenario voorgenomen activiteit. Dit grote verschil wordt vooral veroorzaakt door een toename van de emissies ten gevolge van het warmdraaien en het proefdraaien.

De (strengste) richtwaarde van 0,5 ouE/m3 (98-percentiel) is zodanig laag dat hierbij nauwelijks of geen geur meer waarneembaar is en geurhinder verwaarloosbaar is. De richtwaarden van 0,5 ouE/m3 (98-percentiel) en 5 ouE/m3 (99,99-percentiel) voor geurgevoelige objecten ingeval van nieuwe activiteiten worden nergens overschreden.

Stikstofdeposities zijn berekend voor een punt in elk van de Natura 2000-gebieden in de omgeving van de luchthaven Gilze-Rijen. De toename van de stikstofdepositie ten gevolge van de luchthaven Gilze-Rijen ter plaatse van de Natura 2000-gebieden is maximaal dan 0,11 mol/ha/jaar. Het is uitgesloten dat sprake is van negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied, dan wel negatieve effecten op het duurzaam behalen van voor enig Natura 2000-gebied geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen.

5.3.4. Ecologie

Het flora- en faunabeheer op de luchthaven is voornamelijk gericht op het vermijden van vogelaanvaringen en andere ongevallen met fauna. Het beheer zal in de toekomst niet wijzigen. Gezien het ongewijzigd beheer en de vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen wordt verwacht dat in de toekomst weinig veranderingen zullen plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie.

In het MER zijn de stikstofdepositie, geluidbelasting en visuele verstoring beoordeeld ter plaatse van Natura 2000-gebieden en gebieden die deel uitmaken van het Nationaal natuurnetwerk (NNN). De stikstofdepositie is zeer gering zoals boven geconcludeerd. De Natura 2000-gebieden en de gebieden die deel uitmaken van het NNN liggen op enige afstand van de vliegbasis. Ter plaatse van de Natura 2000-gebieden is de geluidbelasting in de voorgenomen activiteit dusdanig laag dat verstoring vanwege geluid kan worden uitgesloten. Ook de visuele verstoring is verwaarloosbaar omdat de vlieghoogte ter plaatse van de Natura 2000-gebieden en het NNN hoog is.
Het grondgebonden geluid neemt in de voorgenomen activiteit niet toe ten opzichte van de referentiesituatie.

5.3.5 Overige aspecten

Het MER beschouwt tevens andere aspecten als grondgebonden geluid, grondgebonden externe veiligheid, bodem, grond- en oppervlaktewater, landschap en cultuurhistorie en wegverkeer. Voor al deze aspecten geldt dat in de voorgenomen activiteit geen wijzigingen optreden in effecten ten opzichte van de referentiesituatie.

6. Overwegingen en besluit

6.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de overwegingen weergegeven die aan het Luchthavenbesluit Gilze-Rijen ten grondslag liggen. Aan de orde komt waarom het in het besluit voorziene gebruik nuttig en nodig is en aanvaardbaar is gelet op de uit het MER blijkende milieueffecten.

6.2. Overwegingen en besluit

Op grond van artikel XVIII Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens dient het aanwijzingsbesluit van het militaire luchtvaartterrein Gilze-Rijen van 31 mei 1960 voor 1 november 2018 te worden vervangen door een luchthavenbesluit op grond van artikel 10.15 van de Wet luchtvaart. Het nu voorliggende Luchthavenbesluit Gilze-Rijen is dat besluit.

In het besluit is de voorgenomen activiteit Gilze-Rijen vastgesteld gebaseerd op militair luchtverkeer, in de variant met een reserveveldfunctie van zes maanden voor jachtvliegtuigen, en burgerluchtverkeer.

Het militair luchtverkeer zoals dat is opgenomen in de voorgenomen activiteit Gilze-Rijen komt overeen met de taken en functies van de militaire luchthaven Gilze-Rijen als thuisbasis voor de Apache-, Chinook- en Cougar-helikopters en de in paragraaf 5.2.2 genoemde functies van o.a. oefenveld en reserveveld. De op deze taken en functies ingerichte infrastructuur en gebruiksmogelijkheden van de militaire luchthaven Gilze-Rijen zijn essentiële onderdelen van de taken en verplichtingen van het Ministerie van Defensie, mede gelet op de positie van Gilze-Rijen in het netwerk van militaire luchthavens in Nederland, zoals beschreven in de hoofdstukken 3 en 4 van deze toelichting.

Het Ministerie van Defensie is van mening dat het niet verantwoord is de bestaande reserveveldfunctie te laten vervallen of te verminderen. Wanneer op een van de *Main Operating Bases* Leeuwarden en Volkel groot onderhoud aan het banenstelsel wordt gepleegd, moeten de activiteiten van de jachtvliegtuigen van de desbetreffende basis voor enige tijd vanaf een andere basis worden uitgevoerd. Omdat zich in het activiteitenprogramma op elke vliegbasis bijzonderheden kunnen voordoen die niet met deze reserveveldfunctie te combineren zijn, is het voor het Commando luchtstrijdkrachten van belang over meer alternatieven te beschikken. Doorgaans volstaat een periode van drie maanden, maar om tegenvallers te kunnen opvangen, is het verstandig over meer ruimte te beschikken. Daarom kiest het Ministerie van Defensie ervoor de duur van deze reserveveldfunctie voor jachtvliegtuigen op Gilze-Rijen te handhaven op zes maanden, zoals ook op vliegbasis Eindhoven het geval is. Deze reserveveldfunctie, die zich hooguit eens in de acht jaar voordoet, leidt tot grotere vastgestelde contouren, ook voor de jaren waarin van die functie geen gebruik wordt gemaakt. De reserveveldfunctie heeft daardoor een permanente impact op de ruimtelijke beperkingen rondom de vliegbasis, maar leidt niet tot permanent meer geluidoverlast.

Commercieel burgerluchtverkeer zoals dat is opgenomen in de voorgenomen activiteit wordt in beperkte mate voorzien. Naar verwachting gaat het om test- en demonstratievluchten met onbemande luchtvaartuigen. De voorgenomen activiteit gaat uit van het maximum scenario van 110 vliegtuigbewegingen per jaar.

Het recreatief burgerluchtverkeer en de vluchten in het kader van algemeen maatschappelijk belang zijn gebaseerd op het bestaande gebruik, zoals bepaald op basis van historische gegevens van de afgelopen jaren. Hier is sprake van een *standstill* situatie.

Het Milieueffectrapport luchthaven Gilze-Rijen heeft de milieueffecten die verbonden zijn met bovenstaand militair luchtverkeer, beperkt commercieel burgerluchtverkeer, beperkt recreatief burgerluchtverkeer en vluchten van algemeen maatschappelijk belang onderzocht en inzichtelijk gemaakt. In hoofdstuk 5 zijn de effecten verwoord. Naar onderwerp zijn de milieueffecten samengevat als volgt.

Geluid vanwege luchtverkeer
Het totaal aan functies in de voorgenomen activiteit, inclusief een reserveveldfunctie voor de duur van zes maanden, leidt tot een iets kleinere contour dan die in de referentie MER. Maar omdat de vliegbasis Gilze-Rijen nu een helikopterbasis is, verloopt de nieuwe contour wel anders dan de tot nu toe bestaande. Dunbevolkte gebieden ten oosten en ten westen van de basis komen nu buiten de contour te liggen, terwijl kleine gedeelten van Gilze en van Rijen nu juist wel in de contour komen. Daardoor neemt het aantal woningen in de 35 Ke-contour toe.

Grondgebonden geluid
De representatieve bedrijfssituatie wijzigt niet in de toekomst ten opzichte van de beoordeelde situatie die de grondslag vormde voor de vaststelling van de 50 dB(A) etmaalwaarde contour in 2015. Het grondgebonden geluid in de toekomst voldoet aan de vigerende zone.

Externe veiligheid vanwege luchtverkeer
De referentie MER geeft de grootste risicocontouren en daarmee de meeste woningen en kwetsbare objecten binnen een contour. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt omdat uit is gegaan van een situatie met jachtvliegtuigen. In de voorgenomen activiteit verbetert de situatie in alle drie onderzochte varianten omdat helikopters dichter bij de vliegbasis blijven en daarmee ook een compactere risicocontour hebben.

Grondgebonden externe veiligheid
In de voorgenomen activiteit vinden geen veranderingen in effecten plaats ten opzichte van de referentiesituatie aangaande de grondgebonden activiteiten. Zowel wat betreft de opslag van vliegtuigbrandstof op de vliegbasis als het transport van gevaarlijke stoffen wordt aan de risiconormering voor het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) voldaan. Dit geldt zowel in de referentie MER als voor de varianten voor de voorgenomen activiteit. Het aantal BRZO (Besluit risico's zware ongevallen)-inrichtingen binnen de PR 10-7 risicocontour blijft gelijk (0 bedrijven binnen de contour) in de voorgenomen activiteit.

Luchtkwaliteit
De luchtkwaliteit voldoet aan de eisen uit de Wet milieubeheer wat betreft NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$. Dit geldt zowel voor de huidige situatie als de referentie MER als de variant van de voorgenomen activiteit in 2025. In de voorgenomen activiteit verbetert de luchtkwaliteit vanwege de autonome ontwikkelingen. De bijdrage van het luchtverkeer en de grondgebonden bronnen op de luchtkwaliteit is klein. De huidige geurbelasting voldoet aan landelijk en provinciaal beleid. De optredende geurbelasting neemt in de voorgenomen activiteit in beperkte mate toe, maar blijft binnen de grenzen van het landelijke en provinciale beleid.

Natuur
De variant van de voorgenomen activiteit heeft geen negatieve effecten voor de natuurlijke kenmerken van onder de Wet natuurbescherming aangewezen gebieden dan wel op het duurzaam behalen van geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. De vliegbasis is aangemeld als prioritair project in de PAS. De emissies van de voorgenomen activiteit passen binnen de gereserveerde ontwikkelingsruimte.
Ten aanzien van het Natuurnetwerk Brabant (NNB) en stiltegebieden leidt de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentie MER tot licht negatieve effecten. Het gebruik neemt in enige mate toe, leidend tot een toename van geluidsbelasting in NNB-gebieden en daarmee mogelijk verstoring van broedvogels en overschrijding van de norm in stiltegebieden.
De voorgenomen activiteit is ten aanzien van beschermde soorten uit de Wet natuurbescherming niet onderscheidend en leidt ten opzichte van de referentie MER niet tot negatieve effecten en naar verwachting niet tot extra verstoring.

Het ontwerp-luchthavenbesluit heeft samen met het MER ter inzage gelegen. De Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Vliegbasis Gilze-Rijen (commissie ingesteld op basis van artikel 28 Lvw) heeft op……. advies uitgebracht. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op …… een toetsingsadvies uitgebracht over het MER.

Het besluit legt het luchthavengebied vast en het beperkingengebied. Het luchthavengebied is gelijk aan het aangewezen luchtvaartterrein zoals weergegeven in bijlage 1 bij dit besluit. Het beperkingengebied omvat het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone), het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond zoals dat voortvloeit uit artikel 3.2.2. (het obstakelbeheergebied) en het gebied waarbinnen regels gelden met betrekking tot een bestemming die of een gebruik dat vogels aantrekt zoals dat voortvloeit uit artikel 3.2.3. (het vogelbeheersgebied). Tenslotte bevat het besluit de omvang van het commercieel burgermedegebruik en die van het recreatief burgermedegebruik in de vorm van een maximum aantal vliegtuigbewegingen en de openstellingstijden van de luchthaven. Het burgermedegebruik wordt mogelijk gemaakt door middel van vergunningen voor burgermedegebruik.

Met het beperkingengebied rond de luchthaven, dat bij dit besluit wordt vastgesteld, worden voor de omgeving nagenoeg dezelfde indirecte ruimtelijke gevolgen van de aanwezigheid van de luchthaven veroorzaakt als die reeds jarenlang bestaan. De in dit besluit opgenomen geluidszone is in geringe mate kleiner dan de bestaande geluidszone. Het beleid over obstakelvrije vlakken rond de militaire luchthavens voor de veilige afwikkeling van het luchtverkeer is geformuleerd in het Structuurschema Militaire Terreinen en de nadere uitwerking in de brief van de Staatssecretaris van Defensie van 27 oktober 2006. De obstakelvrije vlakken zijn ongewijzigd overgenomen in dit besluit. In veel bestemmingsplannen zijn deze indirecte ruimtelijke gevolgen reeds juridisch verankerd. De kosten die gemoeid zijn met het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan komen, aangezien het hier een reguliere taak van de gemeente betreft, voor rekening van de gemeente. Sinds de inwerkingtreding van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Besluit van 22 augustus 2011, Stb. 2011, 391) moeten gemeenteraden de in deze regeling aangewezen geluidszone en obstakelvrije vlakken in acht nemen.

Met het beperkingengebied wordt een vogelbeheersgebied rond de luchthaven vastgesteld. De begrenzing van het vogelbeheersgebied komt overeen met de grens van het IHCS, dat onderdeel is van de obstakelvrije vlakken.

De Wet luchtvaart bevat voor externe veiligheid en luchtkwaliteit geen normstelling en beoordelingskader. Derhalve bevat het luchthavenbesluit geen bepalingen voor externe veiligheid en luchtkwaliteit.

In de jaren 1985 tot en met 2003 is in opdracht van het Ministerie van Defensie een programma uitgevoerd voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan bestaande woningen. De woningen lagen in het binnengebied van de geluidszone zoals vastgelegd in het SMT. Omdat de geluidszone nog niet was vastgesteld op basis van de Luchtvaartwet, is het programma uitgevoerd als presanering conform de toen geldende Regeling geluidwerende voorzieningen. De 40 Ke-geluidsbelastingscontour zoals vastgesteld in dit besluit is iets kleiner dan het gehanteerde binnengebied van de geluidszone uit het SMT. Door de gewijzigde ligging van de geluidscontouren van de voorgenomen activiteit liggen ten opzichte van de geluidszone van de referentiesituatie (waarvoor een geluidsisolatieprogramma is uitgevoerd) 25 andere woningen en twee andere geluidsgevoelige gebouwen nieuw binnen de 40 Ke-geluidscontour. Hierdoor geeft de voorgenomen activiteit reden voor een nieuw programma voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan die woningen.
Los van deze isolatie staat de aanpak van rattle noise, het verschijnsel dat zich manifesteert in de vorm van trillingen in woningen als gevolg van het laagfrequente geluid van Chinook-helikopters. De aanpak hiervan zoals die het Ministerie van Defensie voor ogen staat, is in paragraaf 5.3.1 beschreven.

Concluderend wordt geconstateerd dat de effecten die het gevolg zijn van het met het Luchthavenbesluit Gilze-Rijen mogelijk gemaakte luchthavenluchtverkeer, relatief beperkt zijn. Daar staat tegenover het belang van het vaststellen van de gebruiksmogelijkheden voor de militaire luchthaven Gilze-Rijen. Gelet hierop wordt het vaststellen van dit besluit, alles afwegende, aanvaardbaar geacht.

7. Handhaving

De handhaving van de geluidsbelasting ingevolge de Wet luchtvaart geschiedt ingevolge artikel 10.20 van de Wet luchtvaart door de Minister van Defensie. Binnen het Ministerie van Defensie wordt deze taak uitgevoerd door de Militaire Luchtvaart Autoriteit.
Ingevolge artikel 10.23 van de Wet luchtvaart worden de gegevens omtrent het feitelijk gebruik jaarlijks door de Minister van Defensie in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat herleid tot contouren die de actuele geluidsbelasting in dat jaar weergeven. Deze jaarcontouren kunnen worden getoetst aan de geluidszone. De jaarcontourenkaarten zijn openbaar.
De systematiek van de Wet luchtvaart gaat er vanuit dat de geluidszone ruimte moet bieden aan het maximale gebruik in enig jaar. De afgelopen jaren heeft geen overschrijding van de geluidszone plaatsgevonden.

Bij overschrijding van de grenswaarde zal de Minister van Defensie ingevolge artikel 10.21 van de wet maatregelen voorschrijven om de geluidsbelasting terug te dringen binnen de grenswaarden.

Het feitelijk toestaan van commercieel burgerluchtverkeer en recreatief burgerluchtverkeer wordt conform artikel 10.27 van de Wet luchtvaart opgenomen in vergunningen voor burgermedegebruik. In de vergunningen worden een maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar opgenomen, alsmede regels voor het burgerluchtverkeer.

Klachten over het gebruik van de luchthaven Gilze-Rijen kunnen worden ingediend bij de luchthaven en bij het algemene klachtennummer van het Commando luchtstrijdkrachten. Over de aantallen klachten en de behandeling daarvan wordt gerapporteerd aan de Commissie van Overleg en Voorlichting Milieu luchthaven Gilze-Rijen.

8. Administratieve lasten

Het luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Gilze-Rijen berust op de Wet luchtvaart zoals die is komen te luiden bij de wijzigingswet van 18 december 2008 (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561). Deze wijzigingswet heeft voorzien in onder andere een nieuw juridisch regime voor de militaire luchthavens, die tot dan hun regeling vonden in op de Luchtvaartwet berustende aanwijzingen van militaire luchtvaartterreinen. Naast de juridische vormgeving van de luchthaven als zodanig is tevens voorzien in een nieuwe juridische regeling van het zogenaamde medegebruik van militaire luchthavens door de burgerluchtvaart, ter vervanging van het in de Luchtvaartwet vervatte, niet meer adequate ontheffingenstelsel. De militaire luchthavens en het fenomeen burgermedegebruik zijn met andere woorden geen nieuwe verschijnselen. Slechts de juridische ophanging en vormgeving in de wetgeving zijn gemoderniseerd.
In de memorie van toelichting bij de genoemde wijzigingswet (Kamerstukken II, 2005-2006, 30 452, nr. 3, par. 10.7.6) is uitgebreid ingegaan op de administratieve lasten van het wetsvoorstel voor bedrijf en burger. Aangegeven is dat er geen sprake is van grote wijzigingen ten opzichte van het onder de Luchtvaartwet geldende systeem. Het thans voorliggende besluit bevat puur de uitvoering van het regime dat is neergelegd in de Wet luchtvaart. Dat betekent dat het besluit geen andere keuzes of andere verplichtingen bevat dan die reeds aan de orde zijn geweest ten tijde van de wijziging van de Wet luchtvaart. Het besluit stelt de voortzetting van militaire en civiele vliegactiviteiten zeker. Het besluit bevat geen nieuwe bepalingen die leiden tot administratieve lasten of nalevingskosten voor burgers en bedrijven.
Zoals in hoofdstuk 6 van deze toelichting is uiteengezet, leiden de uit te voeren vliegtuigbewegingen tot de noodzaak om 25 woningen en twee andere geluidsgevoelige gebouwen tegen geluid te isoleren.

Toelichting - Artikelsgewijs

Artikel 1.1
De definitie van het begrip recreatief burgerluchtverkeer is ontleend aan artikel 20 van het Besluit militaire luchthavens en toegespitst op de op de luchthaven Gilze-Rijen plaatsvindende vormen van recreatief luchtverkeer. Onder de woorden "start" en "landing" in de definitie van het begrip "vliegtuigbeweging" vallen tevens een zogenaamde "touch and go", waarbij het vliegtuig de landingsbaan raakt en meteen weer opstijgt, alsmede een "low approach", waarbij het vliegtuig de landingsbaan niet aanraakt. Ook starts en landingen van helikopters worden op soortgelijke wijze als vliegtuigbeweging gerekend. Een circuitvlucht van een helikopter wordt gerekend als twee vliegtuigbewegingen.

Artikel 2.1
Artikel 2.1, eerste en tweede lid, strekt tot uitvoering van artikel 10.15, tweede lid, van de wet door het vaststellen van het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het beperkingengebied is het gebied dat is gelegen buiten het luchthavengebied.
Het derde lid geeft de samenstelling van het beperkingengebied aan. Dit gebied bestaat uit het gebied behorende bij de grenswaarde voor geluidsbelasting (de geluidszone), het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten (het obstakelbeheergebied) en het gebied waarbinnen regels gelden met het oog op vogelaantrekkende werking (het vogelbeheersgebied). Hiermee wordt uitvoering gegeven aan artikel 10.17 van de wet.
De geluidszone is de weergave van de maximaal optredende geluidsbelasting in Kosteneenheden van het gezamenlijke luchthavenluchtverkeer (door vliegtuigen met uitzondering van vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving die lichter zijn dan 6.000 kg en die niet de routes of procedures van de grote luchtvaart volgen) in enig jaar.
Het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Besluit militaire luchthavens genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden (de geluidszone) komt overeen met die van het scenario voor de militaire luchthaven Gilze-Rijen inclusief beperkt commercieel burgerluchtverkeer. De oppervlakte van de geluidszone bedraagt 23,62 km^2.
Het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond zoals dat voortvloeit uit artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens (het obstakelbeheergebied) omvat enerzijds hoogtes die zijn gekoppeld aan de ligging van de start- en landingsbaan (funnel en IHCS) en anderzijds hoogtes die verband houden met het op de luchthaven aanwezige instrument landingssysteem (ILS). Het gebied waarbinnen regels gelden gelet op de ongewenste vogelaantrekkende werking in de nabijheid van de luchthaven komt overeen met het gebied dat wordt bestreken door het IHCS.

Artikel 3.1.1
Het luchthavengebied is weergegeven op een bij het besluit behorende kaart (bijlage 1). Hieruit blijkt de ligging van het banenstelsel, de rolbanen en de vliegtuigopstelplaatsen. De omvang van het luchthavengebied – zoals aangewezen in bijlage 1 – komt overeen met de huidige omvang van het luchtvaartterrein zoals deze is opgenomen in het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet, met dien verstande dat de afbakening van het gebied is geactualiseerd. Dit betreft percelen die in eigendom zijn van het ministerie van Defensie en die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de taken en functies van de luchthaven Gilze-Rijen.
Er zijn geen voorschriften omtrent de bestemming en het gebruik van de gronden binnen het luchthavengebied in het besluit opgenomen, behoudens het vastleggen van het banenstelsel.

Artikel 3.2.1
Op de kaart die behoort bij artikel 3.2.1 (bijlage 3) zijn de geluidszone en de daarbinnen liggende geluidscontouren weergegeven zoals die voortvloeien uit de in hoofdstuk 2 van het BML vastgelegde normering. Als gevolg van de in het BML doorgevoerde vereenvoudiging van het stelsel is er binnen de geluidszone die wordt bepaald door de grenswaarde van 35 Ke nog slechts sprake van geluidscontouren die behoren bij de waarden 40, 45 en 65 Ke.
Hoofdstuk 2 van het BML brengt mee dat op de gronden die zijn gelegen in het gebied binnen de geluidszone, nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen niet is toegestaan. In afwijking hiervan is nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige

gebouwen toegestaan indien is voldaan aan de bepalingen van de artikelen 6 en 7 van het BML. Op de gronden die zijn gelegen in het gebied binnen de geluidscontour van 65 Kosteneenheden, zijn geen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens het in artikel 14 van het BML verankerde "blijfrecht".
Bijlage 3 toont de geluidscontouren met de waarde van 35 Kosteneenheden en met hogere waarden. Die kaart is een met behulp van computerberekeningen getekende kaart. De geluidscontouren bestaan uit de door de computer berekende punten met eenzelfde geluidsbelasting, waaraan – op basis van een interpolatievoorschrift - een enigszins vloeiend verloop is gegeven. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of een beheersverordening voor een gebied dat is gelegen binnen het beperkingengebied wordt de geluidszone in acht genomen. In de gangbare praktijk van het berekenen van geluidscontouren is uitgangspunt dat bij het opnemen van de geluidscontouren geen grotere afwijkingen van de berekende computerlijn ontstaan dan overeenkomt met een marge van één Ke aan weerszijden van de berekende computerlijn, zodanig dat het resultaat van de verwerking van de contourenlijnen in het bestemmingsplan neutraal is ten aanzien van aantallen woningen en de oppervlakte binnen de contouren. Hiermee kan het doorsnijden van gebouwen of percelen worden voorkomen. Het ligt in de rede dat deze praktijk ongewijzigd wordt voortgezet.

Artikel 3.2.2
Voor het veilig afwikkelen van luchtverkeer in de omgeving van de luchthaven Gilze-Rijen gelden in een bepaald gebied (het obstakelbeheergebied) rond de luchthaven maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten, zoals woon- en kantoorgebouwen, antennemasten, windmolens en bomen. De maximaal toelaatbare hoogtes en de ligging en omvang van het gebied worden bepaald door de ligging van de start- en landingsbanen en berusten op internationaal vastgelegde afspraken (funnel en *Inner Horizontal and Conical Surface*). Het is van belang dat in de gebieden van deze obstakelvrije vlakken de maximaal toelaatbare hoogtes niet worden overschreden.

Voor het begeleiden van vliegtuigen van en naar de luchthaven Gilze-Rijen zijn op het luchthavengebied navigatiehulpmiddelen aanwezig, zoals een instrument landingssysteem (ILS) voor het aanvliegen van de landingsbaan. De goede werking van deze apparatuur kan worden verstoord door objecten in een bepaald gebied rond deze apparatuur. De afmetingen van het gebied zijn vastgelegd in internationale afspraken. Het is van belang dat bouwplannen in deze verstoringsgebieden worden getoetst op eventuele verstoringseffecten.

Bijlagen 4 en 5 tonen de obstakelbeheergebieden voor funnel en *Inner Horizontal and Conical Surface* onderscheidenlijk voor ILS.

De gronden waarop hoogtebeperkingen gelden in verband met de vliegveiligheid, zijn weergegeven in de kaarten die behoren bij artikel 3.2.2. De normstelling terzake is vastgelegd in artikel 16 van het BML. Bedoeld artikel bevat tevens een aantal uitzonderingen dat is ontleend aan het beleid dat reeds gold ten tijde van het totstandkomen van het onderhavige besluit. Het gaat daarbij met name om reeds bestaande situaties dan wel in relatie tot instrument landingssystemen om de mogelijkheid om door middel van onderzoek aan te tonen dat de eventuele beïnvloeding van genoemde installaties uit oogpunt van de veiligheid van het luchtverkeer aanvaardbaar zal zijn.

Artikel 3.2.3 en artikel 5.1
De aanwezigheid van grote aantallen vogels op of in de omgeving van de luchthaven vormt een groot risico voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven. Om te voorkomen dat vogelpopulaties zich in de directe omgeving van de luchthaven vestigen, is het noodzakelijk om een select aantal bestemmingen of vormen van grondgebruik binnen een straal van 6 km vanaf het banenstelsel te weren. Bij een dergelijk gebruik of een dergelijke bestemming moet in het bijzonder worden gedacht aan open wateroppervlaktes, natuur- en vogelbeschermingsgebieden, vishouderijen, opslag in de open lucht van voedingsmiddelen of organisch materiaal en afvalwaterzuiveringsinstallaties.

Artikel 3.2.3 voorziet in een dergelijke planologische beperking. Met het oog op het beperken van het risico op vogelaanvaringen worden beperkingen gesteld aan een bestemming die of gebruik dat vogels aantrekt (vogelbeheersgebied).
Bijlage 6 toont het gebied waar beperkingen gelden voor vogelaantrekkende bestemmingen. Het gebied komt overeen met het gebied dat bestreken wordt door het *Inner Horizontal and Conical Surface*, het conischvormige deel van het obstakelvrije vlak.

Het grondgebruik of een bestemming wordt slechts dan toegestaan indien het gebruik of de bestemming reeds voor inwerkingtreding van het besluit rechtmatig was, of indien het grondgebruik of de bestemming in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Laatstgenoemde verklaring van geen bezwaar wordt enkel afgegeven indien de aanvrager aan de hand van een fauna-effectstudie heeft weten aan te tonen dat een bestemming of een grondgebruik niet zal leiden tot een toename van het risico op vogelaanvaringen voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven. Aan de verklaring van geen bezwaar kunnen indien nodig mitigerende voorwaarden worden verbonden.

Artikel 5.1 bevat een overgangsbepaling die zeker stelt dat een reeds ten tijde van de inwerkingtreding van dit besluit bestaande bestemming of bestaand gebruik toegestaan blijft.

Artikel 4.1.1
Dit artikel legt voor de luchthaven Gilze-Rijen als grenswaarde voor de geluidsbelasting door het militaire luchtverkeer de in het BML genoemde waarde van 35 Kosteneenheden vast. De grenswaarde voor het gezamenlijke militair luchtverkeer en burgerluchtverkeer (de geluidszone) dient voor de afbakening van het maximale gebruik van het militaire luchtverkeer en burgerluchtverkeer en mag niet worden overschreden. De oppervlakte van de geluidszone bedraagt 23,62 km^2.

Artikel 4.1.2
Artikel 4.1.2 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door het militaire luchtverkeer. In het artikel worden openstellingstijden van de luchthaven voor het militaire luchtverkeer vastgesteld. De openstellingstijden voor de militaire luchtvaart zijn afkomstig uit en treden in de plaats van de luchtmachtvoorschriften terzake. Er kan avondvliegen plaatsvinden op een aantal avonden per week. Buiten deze openstellingstijden kan militair luchtverkeer o.a. plaatsvinden in geval van dringende operationele noodzaak en nationale en internationale oefeningen.

Artikel 4.2.1
Dit artikel legt voor de luchthaven Gilze-Rijen als grenswaarde voor de geluidsbelasting door het commercieel burgerluchtverkeer een maximum aantal van 110 vliegtuigbewegingen vast. Deze grenswaarde voor burgerluchtverkeer dient voor de afbakening van het maximale medegebruik van de luchthaven door het commerciële burgerluchtverkeer en mag niet worden overschreden.
Met een vergunning voor burgermedegebruik op basis van artikel 10.27 van de Wet luchtvaart kan door de Minister van Defensie een aantal vliegtuigbewegingen worden toegedeeld aan een medegebruiker tot maximaal het aantal dat in het besluit is vastgelegd.

Artikel 4.2.2
Artikel 4.2.2 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door het commercieel burgerluchtverkeer dat ingevolge een vergunning voor burgermedegebruik tot medegebruik van de luchthaven gerechtigd is. Voor het commercieel burgerluchtverkeer voorziet het besluit in de in artikel 4.2.2 genoemde openstellingstijden.
Vanwege het belang van de openstellingstijden voor de directe omgeving van de luchthaven worden deze in het besluit neergelegd zodat deze bij de bestuurlijke voorbereiding van het besluit worden betrokken. Artikel 4.2.2 bevat de maximale tijdstippen waaraan het burgerluchtverkeer is gebonden.

Artikel 4.3.1
Artikel 4.3.1 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door recreatief burgerluchtverkeer dat ingevolge een vergunning voor burgermedegebruik tot medegebruik van de luchthaven gerechtigd is. Omdat deze vliegtuigbewegingen plaatsvinden door vliegtuigen die niet vallen in de systematiek van de geluidsbelasting in Kosteneenheden, is als grenswaarde voor de recreatieve burgervliegtuigbewegingen een maximum aantal vliegtuigbewegingen op jaarbasis opgenomen in het besluit. De in artikel 4.3.1 opgenomen grenswaarden voor de geluidsbelasting door het recreatief burgerluchtverkeer vloeien voort uit artikel 10.28, eerste lid, van de wet en krijgen gestalte door het vastleggen van een maximum aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar. Het betreft hier het totale aantal vliegtuigbewegingen, dat via vergunningen zal worden verdeeld over het recreatief burgerluchtverkeer. Voor het burgerluchtverkeer dat een algemeen maatschappelijk belang dient – waarbij het gaat om spoedeisende hulpverlening en uitoefening van politietaken – wordt geen grenswaarde vastgelegd, zoals reeds eerder is aangegeven op pagina 51 van de memorie van toelichting bij de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (kamerstukken II, 2005-2006, 30452, nr. 3). Voor het recreatief burgerluchtverkeer in de vorm van modelvliegen geldt geen grenswaarde omdat de starts en landingen van modelvliegtuigen redelijkerwijs niet zijn bij te houden. In de praktijk blijkt het modelvliegen qua geluidsbelasting niet tot problemen te leiden.

Artikel 4.3.2
Artikel 4.3.2 geeft ter uitvoering van artikel 10.17 van de wet regels ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving van de luchthaven door het recreatief burgerluchtverkeer dat ingevolge een vergunning voor burgermedegebruik tot medegebruik van de luchthaven gerechtigd is. Voor het recreatief burgerluchtverkeer gelden op hoofdlijnen de openstellingstijden zoals die in algemene zin in artikel 21 van het Besluit militaire luchthavens zijn vastgelegd. Burgerluchtvaart met een algemeen maatschappelijk belang, dat ingevolge een vrijstelling van de militaire luchthaven gebruik zal kunnen maken, kan vanwege het noodzakelijk karakter van deze vorm van luchtvaart ook buiten de openstellingstijden van militaire luchthavens gebruikmaken. Voor de goede orde wordt erop gewezen dat artikel 28 van het Besluit militaire luchthavens een aantal beperkende voorwaarden stelt aan het gebruik door vluchten uit algemeen maatschappelijk belang die buiten de openstellingstijden van de luchthaven vallen. Medegebruik voor het algemeen maatschappelijk belang omvat vluchten zoals voor spoedeisende hulpverlening (waaronder donorvluchten en ambulancevluchten) en uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012.

Artikel 4.4.1
Artikel 4.4.1 bevat de mogelijkheid om van de regels voor het militaire luchtverkeer en voor het burgerluchtverkeer af te wijken in verband met evenementen. Voorbeelden van evenementen zijn de Luchtmachtdagen (de Open Dagen van het Commando luchtstrijdkrachten en het oefenen daarvoor) die rouleren over de diverse luchthavens.

Artikel 5.2
Met dit artikel wordt nadere invulling gegeven aan de in artikel 7.39 Wet milieubeheer neergelegde verplichting voor het bevoegd gezag om de gevolgen die de uitvoering van een besluit voor het milieu heeft, te onderzoeken.

Artikel 5.3
Op luchthavenbesluiten is ingevolge artikel 1.1, eerste lid, onderdeel a, van de Crisis- en herstelwet afdeling 2 van die wet van toepasing. Dat betekent dat de procedure om tot een luchthavenbesluit te komen, is onderworpen aan een aantal bepalingen uit die wet, waaronder de in artikel 1.4 van die wet voorziene beperking van het beroepsrecht.

Artikel 5.4
Zoals in de inleiding van de toelichting reeds is vermeld, vervangt het besluit het tot nu toe bestaande aanwijzingsbesluit op basis van de Luchtvaartwet. Inhoudelijk brengt het besluit geen wijziging ten opzichte van de reeds bestaande situatie. In die zin is slechts sprake van een gewijzigde juridische vormgeving. De geluidszone is iets kleiner dan de thans vigerende. Gelet op het vorenstaande wordt niet aangesloten bij de vaste verandermomenten.

De Staatssecretaris van Defensie,