

Aan het Ministerie van Defensie
Hoofddirectie Beleid MPC 58B
Tav Zienswijze Gilze Rijen
Postbus 20701
2500ES Den Haag

Cc: Commissie voor de milieueffectrapportage.

Van: Belangenvereniging Hulten en Werkgroep IDOP Hulten

Betreft: Zienswijze ontwerp Luchthavenbesluit + MER Gilze Rijen

Datum: 4 maart 2018

Geachte heer, mevrouw,

De leden van Belangenvereniging Hulten e.o. (BVH) leven allemaal in de directe omgeving van de luchthaven en hun woningen vallen vrijwel allemaal binnen één of meerdere zoneringen van het beperkingengebied zoals in het ontwerpbesluit en MER opgenomen. Daarmee zijn alle leden direct belanghebbende en dient de BVH mede namens hen deze zienswijze in samen met de Werkgroep Integraal Dorps Ontwikkelings Plan Hulten (IDOP).

De BVH bestaat al meer dan 80 jaar. De BVH en IDOP stellen zich oa tot doel om de leefbaarheid in het dorp Hulten te behouden in goed overleg met onze gewaardeerde buur; de militaire Luchthaven Gilze Rijen.

In onze zienswijze voor de CNR&D hebben we u gevraagd rekening te houden met onze toekomst plannen zoals vastgelegd in het meer jaren IDOP projecten overzicht. Helaas moeten we nu constateren dat veel van die plannen door dit ontwerpbesluit onmogelijk worden gemaakt. Daarmee wordt de leefbaarheid van Hulten op een ernstige manier aangetast en worden in gang gezette ontwikkelingen en investeringen in voorbereidingen te niet gedaan. Ook wordt de waarde van de onroerende zaken door dit ontwerp besluit negatief beïnvloed. Wij stellen u op voorhand aansprakelijk voor de directe schade en gevolgschade die hierdoor ontstaat.

35 Ke zonerig

Door de berekende 35Ke zonerig die hoort bij het voorkeurs alternatief (VA) worden de woningbouw mogelijkheden voor Hulten nagenoeg onmogelijk gemaakt, toch willen wij graag de mogelijkheid behouden voor onze jongeren om te zijner tijd in Hulten hun woning te kunnen bouwen.

Uit uw documenten blijkt dat de belemmering vooral wordt veroorzaakt door de reserveveld functie voor jachtvliegtuigen.

In het ontwerpbesluit wordt rekening gehouden met een reserveveldfunctie van 6 maanden voor jachtvliegtuigen. In het ontwerp-luchthavenbesluit is niet gemotiveerd waarom de reserveveldfunctie überhaupt nodig is. Deze functie is de afgelopen 12 jaar niet gebruikt en er zijn reeds mogelijkheden op Woensdrecht en Eindhoven, welke bases ook beter toegerust zijn op het ontvangen van vliegtuigen. Daarnaast wordt een reserveveld functie voorzien voor 8 stuks NH90 helikopters. Deze reserveveld functies leggen via de 35 Ke zonerig een onredelijke beperking op voor Hulten. Wij dringen dan ook aan op een andere mogelijkheid, bijvoorbeeld via een ontheffing,

om deze reserveveld functies te kunnen invullen zonder dat ze worden meegerekend in de bepaling van de 35 Ke contour en zonder dat defensie op zekerheden in boet.

Alternatieven

Ondanks de verzoeken van de Cie MER en de vele zienswijzen n.a.v. de CNR&D worden er feitelijk geen alternatieven onderzocht. Alleen is de belasting van een aantal varianten verblijfsduur voor de reserveveldfunctie inzichtelijk gemaakt. Ook hierdoor zijn voor de leefbaarheid in Hulten betere alternatieven niet onderzocht. Deze alternatieven zijn:

Hoger vliegen

Het is onze ervaring dat helikopters die op grotere hoogte vliegen minder geluidsoverlast veroorzaken. Ook de grotere spreiding van het geluid vormt hierin geen probleem omdat dit geluid dan nog nauwelijks opvalt of hinder veroorzaakt in vergelijking tot het normale omgevingsgeluid. Speciale aandacht vragen wij hierbij voor de vlieghoogte en spreiding binnen de funnels bij het in en uitvliegen naar het trainingsgebied overdag en in de avond/nacht. Als hierbij dan ook nog de bebouwing wordt vermeden zal de hinder in Hulten zeker afnemen.

Uitwijken naar Deelen en laagvliegen

Helaas merken wij de laatste jaren dat er een toename is in het avond/nachtvliegen in de lente en zomermaanden. Gelukkig wordt er dan al uitgeweken naar Deelen voor het oefenen met nachtzichtapparatuur. Echter de helikopters komen dan elke keer rond 01:00 uur retour omdat op Deelen de voorzieningen ontbreken om de betrokken helikopter(s) daar voor een week te stationeren. Nu blijkt dat het bij oefeningen zoals TAC-NL het wel mogelijk is op Deelen te overnachten. Hierdoor bewijst u zelf dat overnachten op Deelen een alternatief kan zijn voor de behoefte aan oefenen met nachtzichtapparatuur in de zomermaanden. Een bijkomend voordeel van het overnachten op Deelen is ook dat de laag vlieggebieden in Drenthe ook weer binnen bereik komen waardoor de behoefte aan meer laagvlieggebieden in de omgeving van Gilze Rijen wordt verminderd.

Wij dringen er bij u op aan om dit alternatief alsnog te onderzoeken waarbij de helikopters overdag naar Deelen vliegen, daar oefenen en overdag retour komen naar Gilze Rijen.

Inzet Simulatoren

Op dit moment wordt er in vergelijking tot de burgerluchtvaart nog relatief weinig gebruik gemaakt van simulatoren bij de opleidingen in de militaire helikopter luchtvaart. Hier is voor het milieu en de omgeving van de basis nog veel te winnen. Tijdens de informatie avond van 31 januari jl. is door commodore Pollet aangegeven dat met de inzet van simulatoren het circuit vliegen in de omgeving van de basis met ruim 65% teruggedrongen kan worden. Wij vinden het dan ook onbegrijpelijk dat dit alternatief niet is meegenomen in de MER. Tot een paar jaar terug was voor defensie de inzet van simulatoren een prioriteit en zijn er al veel onderzoeken en investeringen gedaan om de benodigde simulator capaciteit te verwerven. Op dit moment legt defensie de prioriteit bij het verwerven van meer materieel. Uit de klachten registratie en de weerstand tegen het onderhavige ontwerp luchthavenbesluit blijkt dat meer materieel op Gilze Rijen niet gewenst is en kan rekenen op nog meer klachten en weerstand. Tel daarbij op dat ook de laagvlieg capaciteit ontbreekt, dan is duidelijk dat meer materieel niet de juiste weg is.

Rattle Noise

Naar onze mening rammelt het Rattle Noise onderzoek. Er wordt alleen antwoord gegeven op de meest enge uitleg van de onderzoeksvraag. Echter het vliegen met helikopters (dus niet alleen de Chinook maar ook de Apache) heeft in werkelijkheid (dus niet via geluidsprekers) veel meer nadelige effecten (dus niet alleen het rammelen). Nu is alleen bekend dat een straffactor van 6 dB (hoeveel Ke is dat?) in de onderzochte situaties zorgt voor voldoende correctie van het helikoptergeluid tov vliegtuiggeluid in de geluidsbeleving. Wij verzoeken u om aanvullend onderzoek te doen naar de representativiteit van het uitgevoerde onderzoek tov de aanwezige woningen en inwoners met hinder en ten aanzien van een werkelijke helikoptervlucht waarbij de geluidsgolven en luchtdrukverschillen op een totaal andere manier en met meer inhoudelijk volume (m³) mensen en objecten raken.

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

Bepaling Rattle -aandachtsgebied

Defensie heeft de keuze gemaakt om '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'. Rattlegevoelige woningen komen voor extra beschermende maatregelen in aanmerking.

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

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

Wij dringen bij u aan op het herzien of laten vervallen van het aandachtsgebied en uit te gaan van werkelijke geluidsmetingen, waarbij de Lden contouren beter richtinggevend zijn dan de 40Ke contour.

Klachtenregistratie.

In alle geluidsbelasting reken methodes (Ke en Lden) worden straffactoren gehanteerd voor avond- en nachtvluchten om de extra ervaren overlast van de avond- en nachtvluchten beter mee te laten wegen. Dit gebeurt nog niet bij de klachtenrapportage zelf. Daar telt een klacht van een vlucht midden op de dag even zwaar als een klacht van iemand die om 01:00 's-nachts slaapdronken het antwoordapparaat van defensie in spreekt. De bereidheid om 's nachts een klacht te melden ligt nog lager dan overdag. Daarom verzoeken wij u de klachtenrapportage aan te passen en ook een correctiefactor toe te passen op de klachten die betrekking hebben op avond- en nachtvluchten zodat een toename van avond en nachtvluchten ook een juiste weerslag krijgt in de klachtenrapportage.

Daarnaast is de huidige methode voor het indienen van een klacht via een uitgebreid bel-script of een uitgebreid digitaal formulier achterhaald en onnodig tijdrovend. Hiermee wordt het indienen van een klacht ontmoedigd. Graag zouden wij zien dat er een App voor smartphones wordt ontwikkeld waarmee op eenvoudige wijze een klacht ingediend kan worden op het moment dat de overlast zich voor doet. Bijkomend voordeel is dat ook de exacte locatie van de indiener vastgelegd kan worden en daarmee een directe koppeling met de vluchtgegevens mogelijk wordt.

Conclusie

Bij het doornemen van het ontwerp luchthavenbesluit en bijbehorende MER constateren wij een groot aantal onzorgvuldigheden, tekortkomingen en niet onderbouwde aannames waardoor wij vaststellen dat uitkomsten onbetrouwbaar en niet realistisch zijn. Dit ontwerpbesluit heeft zeer grote gevolgen voor de leefbaarheid in ons dorp Hulten en is in potentie het slechtste besluit dat in onze lange geschiedenis genomen zou worden. Uit de besluitvorming rondom luchthaven Lelystad merken wij op dat de regering een zeer groot belang hecht aan een zorgvuldige en goed onderbouwde besluitvorming waarbij de zienswijzen van omwonenden oprecht meegenomen moeten worden. Daarom verzoeken wij u om dit onderhavige ontwerp luchthavenbesluit uit te stellen en de onvolkomenheden uit het besluit en de MER, inclusief de aangedragen alternatieven, aanvullende te laten onderzoeken en het ontwerpbesluit op basis daarvan aan te passen. Dit zal het draagvlak bij de omwonenden in Hulten zeker ten goede komen.

Namens de Belangenvereniging Hulten e.o. en de Werkgroep IDOP Hulten,

Dhr. J Gillis



Voorzitter

Belangenvereniging Hulten

Dhr. M. van Boxtel



Lid

IDOP Hulten