

Vergaderjaar 2013–2014

**33 886**

## **Wet houdende verlenging van de termijn gedurende welke aanwijzingen krachtens de Luchtvaartwet van militaire luchtvaartterreinen hun geldigheid behouden**

**Nr. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 19 mei 2014

#### *Achtergrond wetsvoorstel*

Met genoegen heb ik kennisgenomen van de reactie van de leden van de VVD-fractie dat zij zich omwille van het operationeel kunnen blijven van de militaire luchthavens, kunnen vinden in het voorliggende wetsvoorstel. Voorts verheugt het mij dat de leden van de PvdA-fractie laten weten in te stemmen met het voorstel.

Op de door de beide fracties gestelde vragen ga ik graag in, waarbij ik zoveel mogelijk de volgorde van het verslag aanhoud.

Met de leden van de PvdA-fractie ga ik ervan uit dat de luchthavenbesluiten voor de luchthavens De Kooy, Woensdrecht en Gilze-Rijen binnen de met twee jaar verlengde termijn tot stand zullen komen. De gevolgen van uitstel voor de betrokken luchthavens en de betrokken gemeenten betrek ik hieronder bij de vragen van de hier aan het woord zijnde leden over de geluidsklachten en de gevolgen voor bestemmingsplannen.

#### *Luchthavens De Kooy, Gilze-Rijen en Woensdrecht*

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de VVD-fractie of het rattle noise probleem in Gilze-Rijen zich ook in andere landen, waar Chinook helikopters worden gebruikt, voordoet en of daaruit lessen zijn te leren, merk ik het volgende op.

Door het NLR en TNO is op verzoek van het Ministerie van Defensie onderzoek gedaan naar rattle noise. Dit onderzoek is gestart met een literatuuronderzoek dat bij brief van 13 augustus 2013 (kamerstukken II, 2012–2013, 33 400 X, nr. 96) aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal is aangeboden. Uit dat literatuuronderzoek is gebleken dat het verschijnsel rattle noise ook buiten Nederland bekend is. Het onderzoek heeft op zijn beurt gebruik gemaakt van onderzoek dat is uitgevoerd in de Verenigde Staten. Rattle noise wordt veroorzaakt door laagfrequent geluid dat voorwerpen in trilling kan brengen. Die trilling kan als hinderlijk worden ervaren. De Amerikaanse literatuur betreft helikopters in het algemeen en gaat over Amerikaanse huizen en bewoners. Die huizen zijn vaak gebouwd met lichte constructies die niet overeenkomen met Nederlandse

bouwconstructies. De in de literatuur genoemde hinderreactie en grenswaarden voor het optreden van rattle noise zijn daardoor niet zonder meer vatbaar voor toepassing in Nederland.

Nader onderzoek naar het effect van laagfrequent geluid en rattle noise in specifiek Nederlandse huizen is dan ook noodzakelijk. Dat onderzoek is eind augustus 2013 gestart. Een eerste proefmeting met een speakerbox aan een woning is in december 2013 uitgevoerd. Een tweede proefwoning is in februari 2014 getest. Het meetprotocol wordt nu uitgebreid voor het testen met proefpersonen. Daarna kunnen tests met proefpersonen in de woningen plaatsvinden. Resultaten van het onderzoek worden in juli van dit jaar verwacht.

Deze onderzoeken zullen naar verwachting resulteren in een aanvulling op de geluidstabellen in de appendices van het rekenvoorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting voor een of meer vliegprocedures van de Chinook.

Ten aanzien van Natura 2000 horen de leden van de VVD-fractie graag welke extra kosten er gemoeid zijn met de vertraging bij de militaire luchthaven van Woensdrecht als gevolg van de Natura 2000-regelgeving. De herinrichting van de vliegbasis Woensdrecht, waarvoor de vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 is vereist, omvat nieuwbouw alsmede de aanleg van een scherm-schietbaan. Het uitblijven van de vergunning leidt ertoe dat de bouw van een klimaatkamer voor de acceptatietest van de Boxer en van de schietbaan wordt vertraagd. Dit betekent dat moet worden uitgeweken naar een klimaatkamer in het buitenland en dat langer sprake zal zijn van inhuur van schietbanen in de regio. Dit brengt extra kosten met zich mee, die zich thans nog niet laten kwantificeren omdat die kosten afhankelijk zijn van het daadwerkelijk gebruik dat van die faciliteiten zal worden gemaakt.

De leden van de PvdA-fractie vinden het onduidelijk wat de echte oorzaak is voor de vertraging met betrekking tot vliegveld De Kooy. Voor een milieueffectrapportage staat gemiddeld een jaar. In oktober 2011 is de medegebruiksovereenkomst tot stand gekomen. Rekening houdend met de genoemde termijn voor een milieueffectrapportage, resteerden er twee jaar om tot een luchthavenbesluit te komen, voldoende om de termijn van 1 november 2014 te halen, aldus deze leden. De leden van de PvdA-fractie zouden graag een toelichting willen op de overige factoren, die in de tussenliggende jaren hebben bijgedragen aan de vertraging. Graag maak ik gebruik van de door de leden van de PvdA-fractie geboden gelegenheid in te gaan op het verloop van de procedures met betrekking tot de totstandkoming van het luchthavenbesluit De Kooy. Ik kan mij de vraag van deze leden naar de vertraging overigens goed voorstellen en meen met deze leden dat de termijn tot 1 november 2014 toereikend had moeten zijn om een luchthavenbesluit tot stand te brengen. Helaas blijkt de praktijk weerbarstig te zijn. Overleg en afstemming vergen meer tijd dan voorzien en beperkingen in de capaciteit van sleutelfunctionarissen eisten hun tol. Het dossier De Kooy is daarnaast zonder meer complex te noemen. In het geval van het vliegveld De Kooy lopen er twee trajecten, te weten een voorgenomen verhoging van het aantal civiele vliegtuigbewegingen op basis van artikel 33 van de Luchtvaartwet en de voorbereiding van het luchthavenbesluit op basis van de Wet luchtvaart. Complicerende factor bij dat laatste traject is dat voor dat traject het verloop van het eerste traject mede bepalend is. Dat laat zich verklaren door het feit dat bij het opstellen van een luchthavenbesluit voor een militaire luchthaven met structureel uitgevoerd civiel medegebruik, rekening moet worden gehouden met ontwikkelingen in het civiel medegebruik vanwege de aan de burgerexploitant ter beschikking te stellen geluidsruimte.

Na het sluiten van de medegebruiksovereenkomst in oktober 2011 heeft Den Helder Airport als exploitante van het commercieel civiel medegebruik opdracht gegeven tot het uitvoeren van diverse onderzoeken in verband met een verdere toename van het aantal civiele vliegtuigbewegingen. Op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken (geluidsbelasting, externe veiligheid en luchtemissies), die in 2012 zijn gerapporteerd, heeft Den Helder Airport in augustus 2012 een aanvraag om een nieuwe ontheffing medegebruik op grond van de Luchtvaartwet ingediend waarin is voorzien in een toename van het aantal civiele vliegtuigbewegingen van 25.000 naar 27.000 per jaar. Dit verzoek is vervolgens door het Ministerie van Defensie aan een toets onderworpen waarbij in beschouwing zijn genomen de primaire toetspunten beleid, vervoersbehoefte en geluidsbelasting en de uit een rechterlijke uitspraak voortvloeiende toetspunten emissie van verontreinigende stoffen en externe veiligheid. Na afronding van de toets is in oktober 2013 een ontwerp-ontheffing medegebruik voor een toename van het aantal vliegbewegingen van 25.000 tot 27.000 opgesteld. Volgens bestaande afspraken wordt de Commissie van Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne Marine Vliegkamp De Kooy, waarin vertegenwoordigers van o.a. omwonenden, milieu-organisaties en betrokken overheden zitting hebben, in de gelegenheid gesteld advies over de ontwerp-ontheffing uit te brengen. Nadat deze commissie haar advies aan mij heeft uitgebracht, zal ik in overeenstemming met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een besluit op de aanvraag nemen.

Voor het traject tot vaststelling van het luchthavenbesluit is de totstandkoming van deze ontheffing inzake het vergunde aantal civiele vliegtuigbewegingen van groot belang omdat daarmee de referentiesituatie voor de uit te voeren milieueffectrapportage wordt vastgelegd. Ten behoeve van het tot stand brengen van het luchthavenbesluit is in juli 2013 gestart met het opstellen van de zogenaamde Notitie reikwijdte en detailniveau die ten grondslag ligt aan de milieueffectrapportage. Met het afronden en uitbrengen van die notitie moet evenwel worden gewacht totdat duidelijk is of de ontheffing medegebruik voor een toename van het aantal civiele vliegtuigbewegingen van 25.000 naar 27.000 per jaar op voldoende draagvlak in de regio kan rekenen en daadwerkelijk kan worden verleend.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat het wetsvoorstel niet ingaat op de mogelijke feitelijke en juridische gevolgen van de verlenging van de termijn met twee jaar voor onder meer de bestaande geluidsklachten rond de vliegvelden. Evenmin gaat het wetsvoorstel in op de feitelijke en juridische gevolgen van de ruimtelijke beperking rondom de vliegvelden zolang het huidige luchthavenregime blijft gelden door het uitstellen van de totstandkoming van een nieuw luchthavenbesluit. De leden van de PvdA-fractie zien graag een uitgebreidere toelichting op deze punten voor de betrokken vliegvelden, met daarin in ieder geval opgenomen hoe de betrokken gemeenten dienen om te gaan met de geluidsklachten gedurende de termijn van de verlenging en wat de gevolgen zijn voor de afzonderlijke bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten. Wat zijn de gevolgen van de verlenging van de termijn voor de wijze waarop de betrokken gemeenten dienen om te gaan met het bestemmingsplan, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

De verlenging van de overgangstermijn met twee jaren betekent uiteraard in de eerste plaats dat het regime van de Wet luchtvaart later in werking treedt en dat tot dat tijdstip het nu geldende regime van de Luchtvaartwet op de betrokken militaire luchthavens van toepassing blijft. Overigens brengt de verlenging niet per definitie een verlenging met twee jaar voor de totstandkoming van luchthavenbesluiten voor de betrokken militaire luchthavens mee. De overgang op het regime van de Wet luchtvaart is gekoppeld aan het in werking treden van een luchthavenbesluit voor de

betrokken luchthaven. Dat kan zich derhalve ook gedurende de termijn van twee jaar voordoen.

Ik roep in herinnering dat de overgang van het regime van de Luchtvaartwet naar het regime van de Wet luchtvaart voor militaire luchthavens primair een nieuwe juridische vormgeving betekent met als belangrijkste kenmerk een aan de eisen van de tijd aangepaste vormgeving van het civiel medegebruik, waarbij het systeem van de ontheffing op basis van de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet wordt vervangen door een medegebruikvergunning met de mogelijkheid van een eigen geluidruimte voor de burgerexploitant in geval van structureel commercieel medegebruik. De systematiek van de geluidszone als onderdeel van het beperkingengebied en de ruimtelijke neerslag daarvan bij gelijkblijvend gebruik ondergaat geen wijziging bij de overgang van Luchtvaartwet naar Wet luchtvaart.

Het vaststellen van luchthavenbesluiten – en het verlengen van de termijn – heeft geen effect op de bestaande geluidsklachten rond de vliegvelden. De geluidszones voor de luchthavens De Kooy en Gilze-Rijen zijn vastgesteld op basis van de Luchtvaartwet en de geluidszone van de luchthaven Woensdrecht is vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, een uitvoeringsamvb op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Deze geluidszones zijn door de betrokken gemeenten «planologisch vertaald» door het vaststellen van bestemmingsplannen. Op basis van deze geluidszones is door het Ministerie van Defensie een woningisolatieprogramma uitgevoerd en vindt handhaving van de geluidszone plaats waarover wordt gerapporteerd aan de ingestelde Commissies voor Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne ex artikel 28 Luchtvaartwet.

De verlenging van de termijn zoals voorzien in het wetsvoorstel brengt dan ook geen wijziging in de wijze waarop de betrokken gemeenten moeten omgaan met geluidsklachten en heeft geen gevolgen voor bestemmingsplannen.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de PvdA-fractie wat de gevolgen zijn voor de totstandkoming van het luchthavenbesluit voor Woensdrecht indien het traject voor reparatie van de aangevraagde vergunning in 2014 niet succesvol, dan wel tijdig kan worden afgerond, merk ik het volgende op.

Evenals bij vliegbasis De Kooy het geval is, doet zich bij de vliegbasis Woensdrecht de situatie voor dat het traject dat moet leiden tot het luchthavenbesluit, mede afhankelijk is van een ander traject. In het geval van Woensdrecht betreft dat de aangevraagde vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, die betrekking heeft op diverse nieuwbouw, onder meer ten behoeve van de uitbreiding van lesaccommodatie op de vliegbasis, de aanleg van een scherm-schietbaan en de aanpassing van ontsluitingsroutes en parkeervoorzieningen. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de bestaande exploitatie van de vliegbasis betreffen een toename van het aantal grondgebonden verkeersbewegingen en een wijziging in de proefdraaiminuten ten behoeve van vliegtuig- en helikopteronderhoud. De capaciteit van de vliegeropleiding en de daarmee samenhangende luchtvloot (PC-7 lesvliegtuigen) blijft onveranderd. Er is dan ook niet voorzien in een intensivering van het luchtgebonden gebruik. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 12 december 2013 dient de vergunningaanvraag niettemin naast het grondgebonden gebruik, ook het luchtgebonden gebruik van de vliegbasis te omvatten.

Voor het traject dat moet leiden tot het vaststellen van een luchthavenbesluit voor Woensdrecht betekent dit – net als hiervoor ten aanzien van De Kooy is uiteengezet – dat de referentiesituatie voor de uit te voeren milieueffectrapportage nog niet vaststaat.

Het reparatietraject is inmiddels in gang gezet. Omdat ten behoeve van de vernietigde vergunning al een beoordeling is uitgevoerd, zal het aanvullend natuuronderzoek dat nodig is voor de vergunningverlening, tot de reparatie beperkt kunnen blijven. Ik verwacht dat de nieuwe vergunning eind 2014 verleend zal kunnen worden. Gezien de samenhang van de beide trajecten zal de vaststelling van een luchthavenbesluit vóór de datum van 1 november 2014 niet haalbaar zijn.

#### *Verlenging overgangstermijn met twee jaar*

Voor het antwoord op de vragen van de leden van de PvdA-fractie over de wijze waarop de regering de geluidsoverlast in de omgeving van de vliegvelden gedurende de verlenging van de termijn (en daarna) zoveel mogelijk beperkt en wat de gevolgen van de verlenging van de termijn zijn voor de wijze waarop de betrokken gemeenten dienen om te gaan met het bestemmingsplan, verwijs ik graag terug naar hetgeen ik hiervoor ter zake heb opgemerkt. De verlenging van de overgangstermijn heeft geen gevolgen voor de omgang met geluidsklachten en het omgaan met bestemmingsplannen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of met een tijdige start in het opstellen van alle acht luchthavenbesluiten uitlooproblemen, zoals ze zich nu voor de drie militaire luchthaventerrein voordoen, hadden kunnen worden voorkomen. Daarnaast vragen deze leden een nadere onderbouwing van de haalbaarheid om voor de drie militaire luchtvaartterreinen nog dit jaar over te gaan tot het vaststellen van een luchthavenbesluit.

Bij de start van het vervangen van aanwijzingen van luchtvaartterreinen door luchthavenbesluiten is de keuze gemaakt om te beginnen met één eenvoudig traject bij wijze van pilot en twee prioritaire projecten. Het pilotproject betrof het luchthavenbesluit Leeuwarden, waarbij het ging om een eenvoudige omzetting van een besluit op grond van de Luchtvaartwet naar een luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart. Het luchthavenbesluit Leeuwarden is in juni 2013 in werking getreden. De twee prioritaire projecten betroffen respectievelijk de luchthavens Eindhoven en Volkel. Bij Eindhoven is de prioriteit ingegeven door de relatie met de Alderstafel Eindhoven en de beoogde groei van het burgerluchtverkeer, bij Volkel door de wens van betrokken gemeenten tot verruiming van bouwmogelijkheden. Deze beide projecten kenmerken zich door het arbeidsintensieve karakter waarbij in het geval van het luchthavenbesluit Volkel zich de situatie voor deed dat tijdens het traject een wijziging in de belegging door F-16's als gevolg van de Beleidsbrief van 8 april 2011 (kamerstukken II, 2010–2011, 32 733, nr. 1), de nota *In het belang van Nederland* van 17 september 2013 (kamerstukken II, 2013–2014, 33 763, nr. 1) en de aanvulling van 25 oktober 2013 (kamerstukken II, 2013–2014, 33 763, nr. 7) moest worden doorgevoerd. Het opnieuw doorlopen van de MER-procedure heeft veel tijd gevergd.

Bij de luchthavens De Kooy, Gilze Rijen en Woensdrecht hebben zich – zoals in de memorie van toelichting is geschetst en in deze nota naar aanleiding van het verslag nader is toegelicht – zodanige ontwikkelingen voorgedaan dat het realiseren van luchthavenbesluiten binnen de nu geldende overgangstermijn vanwege de te doorlopen processen zeker niet meer haalbaar is.

De Minister van Defensie,  
J.A. Hennis-Plasschaert